

Neuer Bahnhofplatz Olten

Synthesebericht



Stand : 03.07.2014

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	1
1.1	Testplanung	1
2.	Konzeptansatz van de Wetering	2
2.1	Kurzzusammenfassung der Schlusspräsentation	2
2.2	Fazit aus der Würdigung des Begleitgremiums	5
3.	Verifizierung der massgebenden Grundansätze	7
3.1	Übersichtsgrafik	7
3.2	Übergeordnete Grundansätze	8
3.2.1	Eingliederung in den Stadtraum	8
3.2.2	Anpassung an die Voraussetzungen des Verkehrssystems	8
3.2.3	Verbindung zwischen den Ebenen.....	8
3.2.4	Der Bahnhof am Wasser als Marke	9
3.3	Erläuterung der Gestaltungselemente	9
	1: Bahnhofplatz.....	9
	2: Laterne/ Haupteingang.....	10
	3: LSA-Knoten Bahnhofquai – Bahnhofbrücke.....	11
	4: Übergang Areal Bahnhof Nord und Promenade	11
	5: Bushof und Verkehrsanlagen für Busse.....	12
	6 + 7: Fussgänger- und Velobrücke und Aareufer	13
	8 + 9: PU Martin Disteli und PU Hardegg	14
	10: Querung Nord (ober- oder unterirdisch)	14
	Weitere Themen:.....	15
	Zugänge zu den PUs.....	15
	Parkierung MIV	15
	Veloverkehr	16
4.	Das weitere Vorgehen	17

1. Ausgangslage

1.1 Testplanung

Der Bahnhofplatz Olten soll neu gestaltet werden. Dafür und zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität des Projekts „Neuer Bahnhofplatz“ mit den zukünftigen Ausbausritten am Bahnhof Olten sollte ein gültiger Ansatz gefunden werden. Dazu haben die als Bauherrengemeinschaft vereinten Trägerschaften SBB, Stadt Olten und der Kanton Solothurn zwischen Dezember 2012 und September 2013 eine Testplanung mit vier interdisziplinären Teams durchgeführt. Die Teams haben folgende Aufgaben bearbeitet:

1. Eine *Vision* in Varianten zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes finden (Planungshorizont Z2, ab 2025).
2. Ein *Konzept* zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofplatzes finden (Planungshorizont Z1, ca. 2020).

Aus den Ergebnissen der Teams hat das Begleitgremium in seinem „Bericht mit abschliessender Beurteilung und Empfehlung vom 04. September 2013“ die wichtigsten Grundansätze definiert, die für die Weiterbearbeitung des Konzepts hin zu einem Projekt, weiterverfolgt werden sollen.

Ausserdem hat das Begleitgremium den Ansatz des Teams van de Wetering (siehe Anhang 1) als Basis für den Masterplan empfohlen.

Aus dem Schlussbericht:

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

2. Konzeptansatz van de Wetering

2.1 Kurzzusammenfassung der Schlusspräsentation

Grundsatz

Das Konzept nimmt den Masstab von Olten auf.

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



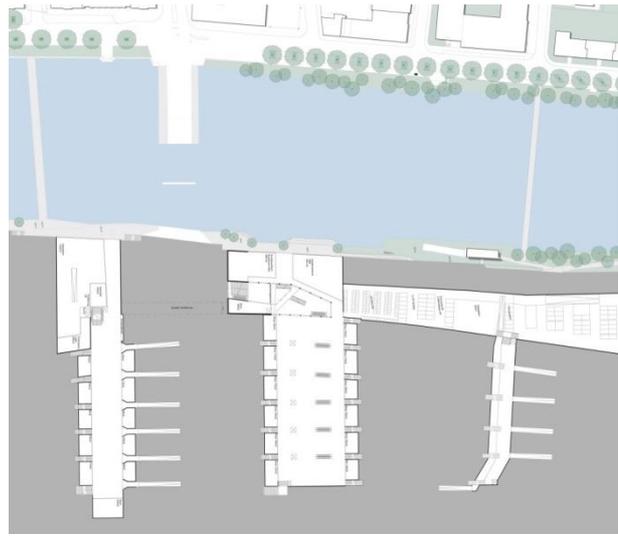
Der Bahnhof soll über einen würdigen Bahnhofplatz organisiert werden. Das bedeutet, dass die Personen so schnell wie möglich von den PUs an die Oberfläche des Bahnhofplatzes gelenkt werden, wo sie die Situation überblicken und in die Stadt gelangen oder in einen Bus einsteigen können. Auch umgekehrt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

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

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



Stadtebene mit einem Platz



Ebene der PUs

Neues Hauptgebäude

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

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



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

IWS

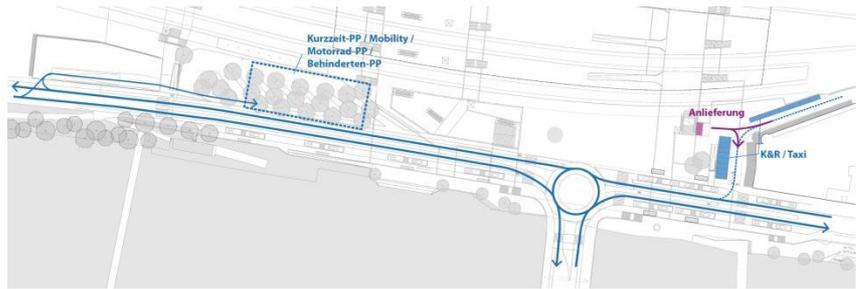
Als Verbindung zum IWS-Areal soll der Perron 1 genutzt werden.

Andaare

Das Andaareprojekt wird vollständig in den Entwurf integriert.

Verkehr MIV und Bus

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



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

Verkehr Velos

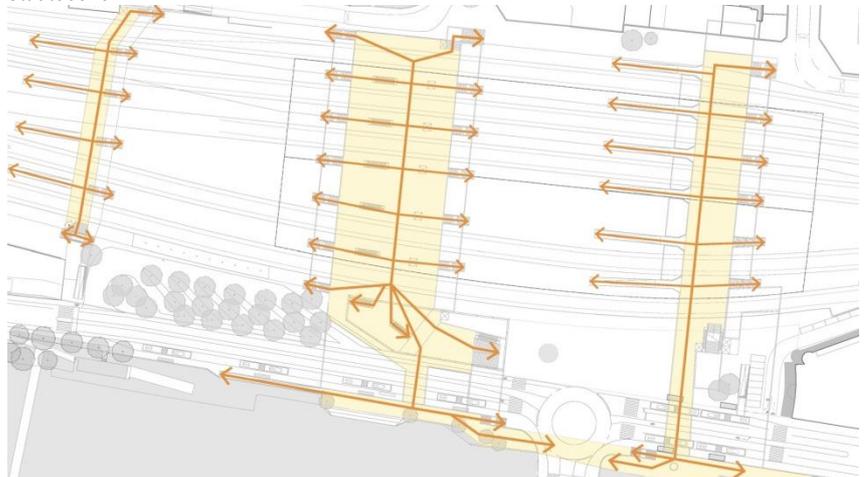
Das Veloparking wird ebenfalls südlich der PU Martin Disteli vorgesehen. Die Veloführung wird im Netzzusammenhang betrachtet. Die Querung Ost-West wird in die neue PU geführt, in Verbindung mit einem neuen Steg zwischen der neuen PU und dem Amthausquai auf Höhe Belchenstrasse. Dazu wird eine Velorampe unmittelbar vor dem Kopfgebäude IWS notwendig. Für die Gleisquerung weiter südlich wird auf die Achse Alte Aarauerstrasse / Winkel gesetzt, mit Bahnhofanbindung über die Bahnhofstrasse.

Fussverkehr

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



Stadtebene

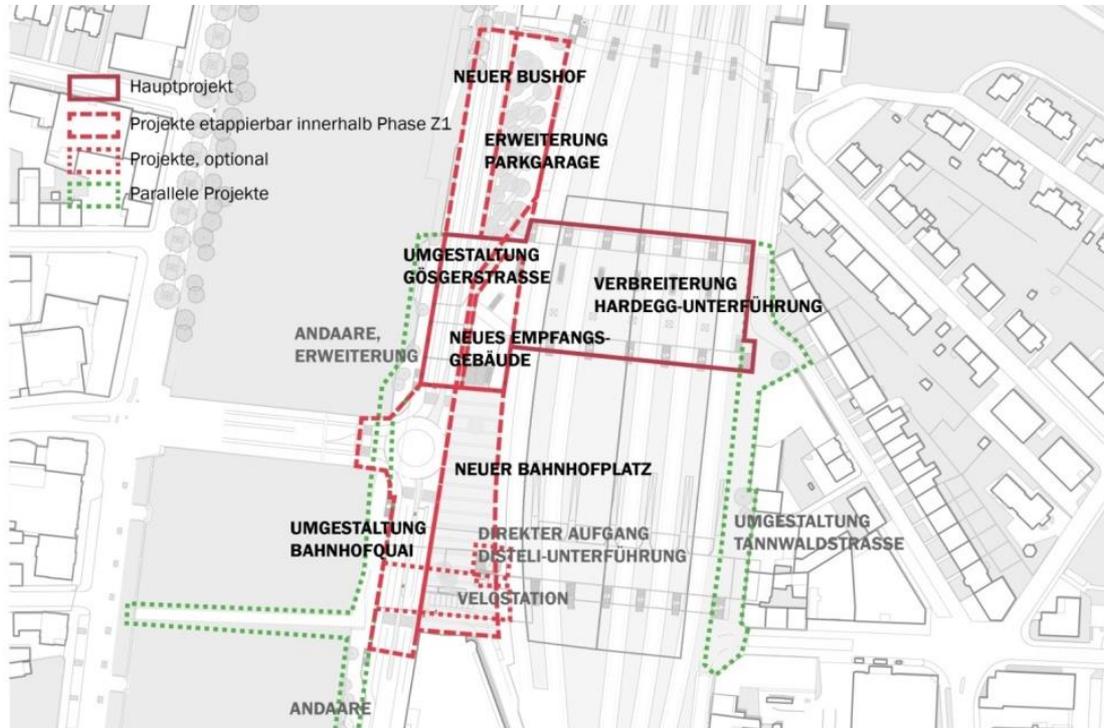


Ebene der PUs

Ver- und Entsorgung

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

Etappierung



Der erste Schritt ist der Ausbau der PU Hardegg.

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

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

2.2 Fazit aus der Würdigung des Begleitgremiums

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

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

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

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

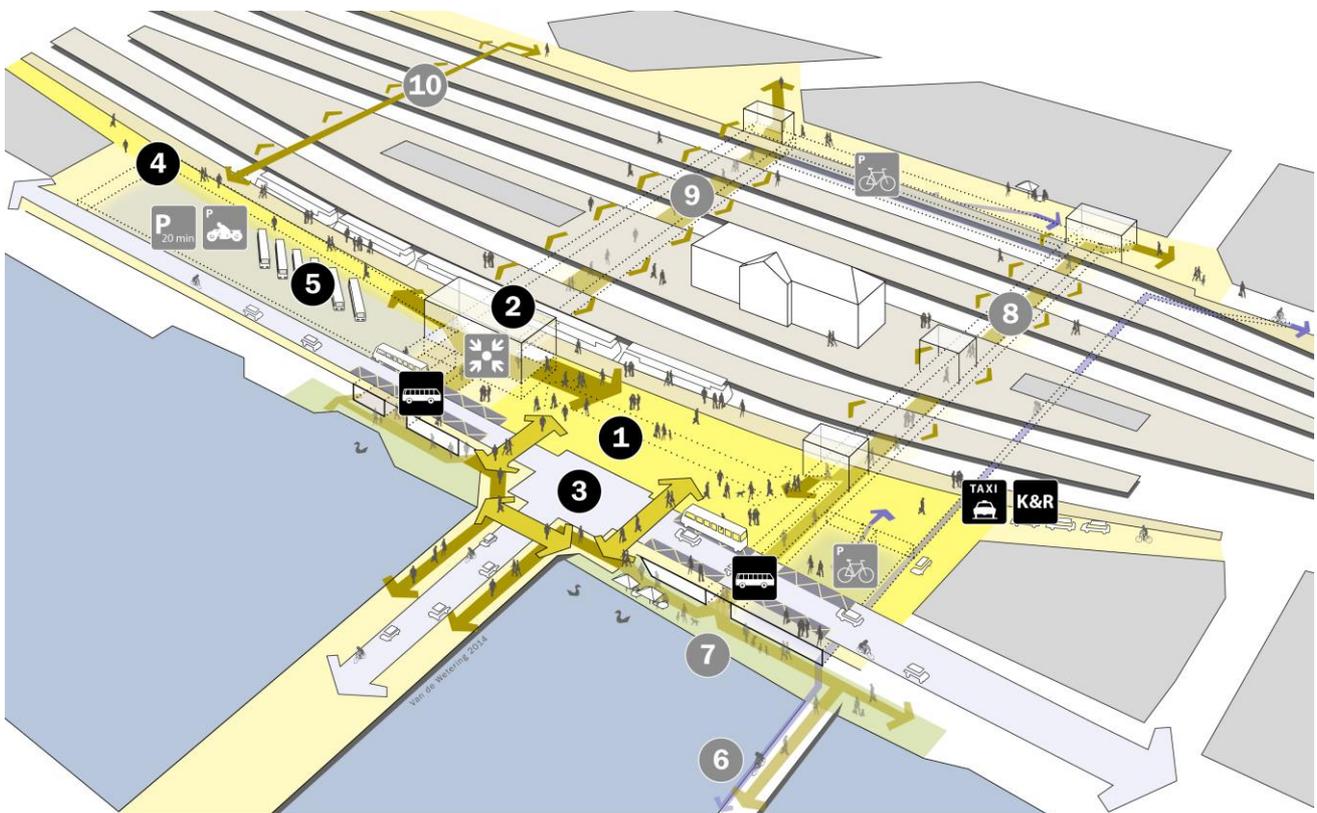
Dieses Konzept wird als Basis für den Masterplan empfohlen.

3. Verifizierung der massgebenden Grundansätze

Basierend auf den Empfehlungen des Begleitgremiums und einigen in der Zwischenzeit erkannten neuen Voraussetzungen, wurde der Testplanung eine Phase der Verifizierung und Überprüfung der „Grundansätze“ und „Themen zur Weiterbearbeitung“ nachgeschaltet.

Im Folgenden werden die Grundansätze nach Themen gegliedert, wie sie auch in der folgenden Übersichtsgrafik dargestellt sind. Diese fasst den aktuellen Erkenntnisstand zusammen. Sie dient im Folgenden als Grundlage für das Betriebs- und Gestaltungskonzept.

3.1 Übersichtsgrafik



Niveau Stadt:

- 1 Bahnhofplatz
- 2 Laterne, Haupteingang
- 3 LSA-Knoten Bahnhofquai - Bahnhofbrücke
- 4 Boulevard
- 5 Bushof

Niveau Aare / Unterführungen:

- 6 Fussgänger- und Velobrücke
- 7 Aareufer
- 8 PU Martin Disteli
- 9 PU Hardegg
- 10 Querung Nord (ober- oder unterirdisch)

3.2 Übergeordnete Grundansätze

3.2.1 Eingliederung in den Stadtraum

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

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

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

Auf dem Bushof wird auf Bäume verzichtet.

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

Die **Durchsichtigkeit** des Bahnhofes von der westlichen Stadtseite nach Olten Ost ist für die Stadt wichtig; beide Stadtseiten sollen erlebbar sein.

3.2.2 Anpassung an die Voraussetzungen des Verkehrssystems

Als Folge der sehr beschränkten Platz-/Raumverhältnisse und der vielfältigen Flächen- und Nutzungsansprüche mussten in allen Beiträgen der Teams teilweise Kompromisse eingegangen werden (u.a. bei der Organisation des Bushofs, Probleme der Sichtweiten bei Fussgängerstreifen, nicht gelöste separate Veloverbindung entlang der Achse Postplatz-Bahnhofquai-Gösgerstrasse, Abstriche bei der Gleichstellung Behinderter, Fragen der Leistungsfähigkeit Kreisel, usw.).

Auf dem Bahnhofquai verkehren heute rund **25'000 Motorfahrzeuge pro Tag**. Die Entlastungsstrasse ERO hat in diesem Abschnitt und auf der Bahnhofbrücke **deutlich weniger Entlastung** gebracht, als erwartet. Mit der weiteren Stadt- und Verkehrsentwicklung wird sich der Verkehrsdruck weiter erhöhen. Um den Verkehrsbetrieb weiterhin zu gewährleisten, sind derzeit zusätzlich Massnahmen zur Verkehrlenkung und –beeinflussung in Abklärung.

Die hohe Verkehrsbelastung und weitere Merkmale wie Bushaltestellen und Fussgängerfrequenzen haben zur Folge, dass die Fussgängerquerung auf Stadtniveau **nicht als flächige Querung** möglich ist, da es sonst zu Sicherheitsproblemen und erheblichen Beeinträchtigungen des MIV kommen würde. Stattdessen muss die Querung mittels Fussgängerstreifen organisiert werden. Zudem weist ein Kreisel unter den gegebenen Randbedingungen keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Deshalb wird die Knotenregelung mittels einer **Lichtsignalanlage** vorgesehen.

3.2.3 Verbindung zwischen den Ebenen

Die **Beziehung der beiden Ebenen** (Stadtebene und Ebene der PUs) muss attraktiv gestaltet werden. Dabei ist die lichte Raumhöhe der Untergeschosse zu optimieren (Hochwasserschutz, Geologie, Kosten, Raumgefühl, Attraktivität für die Kunden).

Die Laterne vermittelt als Lichthof zwischen den beiden Ebenen der Stadt und der PUs.

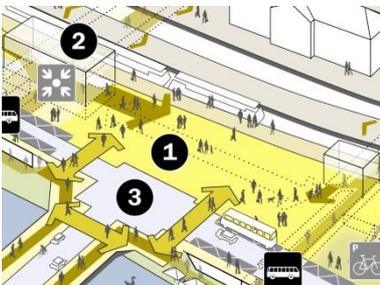
3.2.4 Der Bahnhof am Wasser als Marke

Durch die Einschränkungen, die sich aus der lichtsignalgesteuerten Fussgängerquerung am Knoten Bahnhofplatz ergeben, entstehen aber auch neue Chancen. So wird sich ein Teil der Fussgängerströme auf das **Aareniveau** verlagern.

Die bestehenden PUs werden bis an die Aare durchgezogen. Auf Höhe der PU Martin Disteli wird eine **neue Fussgänger- und Velobrücke** die Innenstadt **direkt mit dem Bahnhofzugang** auf Aareniveau verbinden. Aus dem Verzicht auf das nur für Fussgänger gedachte Andaare-Projekt über die Aare ergibt sich die Chance, dass die Verbindung auch für Velos ausgelegt werden kann und somit eine attraktivere Fluss-Querung für den „Langsamverkehr“ möglich wird. Mit einer optionalen, südlich der PU Martin Disteli gelegenen Veloverbindung unter den Geleisen kann später eine durchgängige, direkte Veloverbindung zwischen den Stadtteilen mit Anschluss an die neue Velostation West geschaffen werden.

Umgekehrt werden die Bahnreisenden beim aus- oder umsteigen den Sichtkontakt zum Wasser erleben.

3.3 Erläuterung der Gestaltungselemente



1: Bahnhofplatz

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

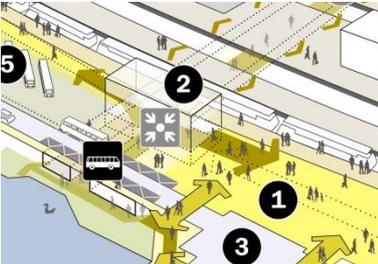
Der Bahnhofplatz ist primär auf den Fussverkehr ausgerichtet und in den Stadtraum integriert. Die Zufussgehenden sollen so weit als möglich auf der oberen Ebene zirkulieren können, ehe sie zu den Unterführungen oder zu den Bussen gelangen. Der Platz wirkt durchlässig und stärkt dadurch die Längs- und Querbeziehungen.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- Dass diese fussgängerorientierte Platzgestaltung nicht so idealisiert funktioniert, wie im Ansatz van de Wetering dargelegt, liegt in erster Linie daran, dass der MIV sich nicht so stark reduziert hat, wie angenommen.
- Beidseitige Trottoirs auf allen drei Verkehrsachsen (Bahnhofquai, Bahnhofbrücke und Gösgerstrasse) und eine neue Aarequerung für den Fuss- und Veloverkehr werden als ergänzende, direkte Verbindungen zur Innenstadt weiterverfolgt.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr soll über optimierte Phasenabläufe (Grünphasen bei LSA) und eine gut funktionierende Verbindung der beiden Ebenen (Stadt und Aare) erreicht werden.



2: Laterne/ Haupteingang

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Die Laterne **markiert den Haupteingang** und die Verlagerung der Achsengewichtung auf die künftige Hauptunterführung PU Hardegg. Sie leitet den Besucher und „leuchtet ihm den Weg“. Das zeichenhafte Bauobjekt soll

- sowohl mit als auch ohne das historische Aufnahmegebäude funktionieren,
- die Achsenverschiebung städtische Achse – PU Hardegg als neue Mitte des Bahnhofs und neue Hauptachse der SBB bewerkstelligen und verdeutlichen,
- die vertikale Hauptverbindung der Stadtebene mit der Ebene der Personenunterführungen in einer Architektur qualitativ visualisieren,
- den Haupteingang, das Kundenzentrum und den Lichthof zu einer funktionalen Einheit zusammenbinden.

Der Bahnhofplatz wird mit dem genannten Zeichen **in zwei Nutzungsbereiche gegliedert**: Die Lage und Gestaltung des Zeichens muss die Durchgängigkeit des Bahnhofplatzes als *ein Platz* sicherstellen.

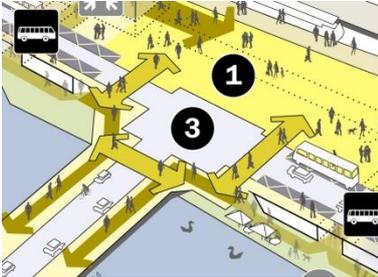
Erkenntnisse aus der Verifizierung

- ➔ Die „Laterne“ muss sich in seiner Konzeption an den vorhandenen Platz anpassen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der noch nicht definitiv festgelegten Nutzung der Ebene der PUs kann momentan noch nicht definiert werden, welche Grösse diese haben kann.
- ➔ Der Grundsatz, dass das Zeichen der Laterne die neue Hauptunterführung markiert, wird weiter verfolgt. Die Grösse muss sich an die Platzverhältnisse anpassen.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung:

- Die richtige Konzeption und Lage des zeichenhaften Baus (Laterne) im Bereich des Hauptzugangs suchen und die Ausgestaltung der Laterne als städtebaulicher Orientierungspunkt und Blickfang sowie für die Bahnhofserkennung und den Bahnzugang.
- Das Zeichen (Laterne) betreffend Funktionalität, Raumbedarf, Gestaltung und Finanzierbarkeit für die Zustände Z1 und Z2 vertiefen.
- Das **historische Aufnahmegebäude** auf der Insel prägt die Wahrnehmung des Bahnhofs und macht ihn erlebbar. Damit trägt es wesentlich zur Identität des Bahnhofs und der Stadt bei. Es steht als Orientierungspunkt und Blickfang auf der Monumentalachse Frohburgstrasse-Bahnhofbrücke und ist somit auch städtebaulich bedeutungsvoll. Ohne das historische Gebäude würde Olten einen wichtigen Zeitzeugen verlieren. Allerdings ist trotz allem möglich, dass die Insellage langfristig den Gleisen und Perronanlagen der SBB weichen muss. Das Konzept muss deshalb eine

überzeugende Lösung sowohl mit Erhalt des historischen Aufnahmegebäudes, als auch bei einem möglichen Abbruch der Insellage ermöglichen.



3: LSA-Knoten Bahnhofquai – Bahnhofbrücke

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

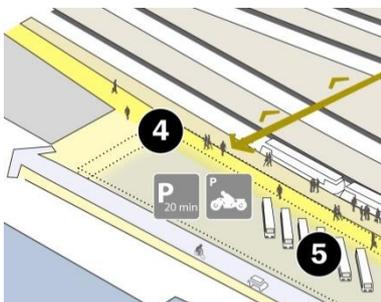
Der Verkehrsfluss des MIV muss aufrechterhalten werden. Die dafür notwendigen **Verkehrsanlagen** können den Ansprüchen des Referenzprojekts und des Ansatzes van de Wetering nicht ideal entsprechen. Geprüft wurden eine flächige Fussgängerquerung und ein Kreisell mit allseitigen Fussgängerstreifen.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- Für den Bahnhofquai wird mit rund 500 Fussgängerquerungen gerechnet. Mit der absehbaren Zunahme des Busverkehrs wird dies weiter zunehmen. Mit diesen Fussgängerfrequenzen, der Verkehrsbelastung auf den Knotenästen Bahnhofquai, Bahnhofbrücke und Gösgerstrasse sowie den Busanforderungen ist eine Lichtsignalanlage zur Verkehrsregelung zwingend.
- Ein Kreisell würde auf dem Bahnhofquai eine maximale Verkehrsbelastung von rund 18'000 Motorfahrzeugen pro Tag verkraften, ausgehen von konstant bleibenden Fussgängerfrequenzen, was eine Reduktion von rund 7'000 Motorfahrzeugen pro Tag erfordern würde.
- Dies müsste bereits bis zur Eröffnung des Bahnhofplatzes geschehen, was ohne drastische Massnahmen im Verkehrsmanagement nicht möglich ist.
- Währendem also ein Kreisell bei den gegebenen Randbedingungen nicht funktionsfähig ist, kann der Knoten mit einer Lichtsignalanlage betrieben werden, allerdings bei eingeschränkter Kapazität für die querenden Fussverkehr.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Trotz hohem Strassenverkehrsaufkommen soll das **Stadtiveau** **fussgängerfreundlich** und möglichst ohne Einschränkungen zugänglich sein.



4: Übergang Areal Bahnhof Nord und Promenade

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Der **Übergang** zum Areal Bahnhof Nord erfolgt über einen grosszügigen Vorbereich zum Baufeld 1 im Areal Bahnhof Nord und eine Weiterführung des Boulevards in den Bahnhofplatz.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

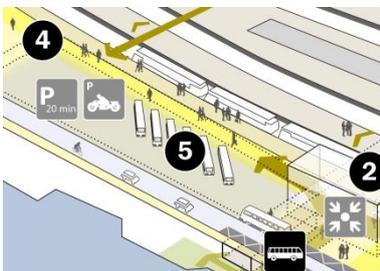
- Der angestrebte „grosszügige“ Bereich zwischen Bushof, Baufeld 1 Areal Bahnhof Nord (ABN) und entlang des Perron 1 steht mit den Platzansprüchen des Bushofs in Konflikt.
- Die Umsetzung der städtebaulichen Durchgängigkeit wird durch diese Nutzungsdichte stark erschwert.

→ Der momentane Planungsstand für den Nordbereich des Bahnhofplatzes ist noch nicht zufriedenstellend. Die dort vorgesehenen Busstandplätze unterbrechen die städtebauliche Verbindung bzw. konkurrenzieren die Zielsetzung einer attraktiven, durchgängigen Verbindung zwischen ABN, Bahnhofplatz und Innenstadt. Der Veloverkehr wird entlang der Gösgerstrasse geführt.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Für eine tragfähige Lösung des Flächen- und Nutzungskonfliktes im Raum zwischen dem Bahnhofplatz und dem Areal Bahnhof Nord sind insbesondere folgende Elemente vertieft zu untersuchen und Lösungen aufzuzeigen:

- Übergang vom Bahnhofplatz in den Boulevard im Areal Bahnhof Nord. Der Gestaltung dieses Übergangs ist grosse Beachtung zu schenken.
- Durchgängigkeit der Fuss- und Veloführung vom Areal über den Bahnhofplatz zur Innenstadt (Unterbruch durch Zugang Hardegg überprüfen).
- Die Platzverhältnisse sind knapp und die verschiedenen Fortbewegungsmittel entlang und neben dem Perron 1 erzeugen ein Konfliktpotenzial. Das Perron 1 selber steht als Verkehrsfläche für nicht unmittelbar bahnbezogene Nutzung nicht zur Verfügung.
- Gemäss Sonderbauvorschriften ABN ist der Boulevard im Areal Bahnhof Nord als Mischverkehrsfläche mit einer Mindestbreite von 5 m auszuführen. Der Anschluss und die Weiterführung auf dem Bahnhofplatz muss auf dieser Grundlage und der zu erwartenden Frequenzen Fuss- und Veloverkehr funktionstauglich und zukunftsfähig dimensioniert werden.
- Der Zugang zu einer neuen Bahnquerung Nord ist zu sichern.
- Der attraktive Zugang zum Bahnhof muss sicher gestellt werden.
- Die Ver- und Entsorgung des Bahnhofes ist sicher zu stellen.



5: Bushof und Verkehrsanlagen für Busse

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Die **Verkehrs- und Parkieranlagen für Busse** werden im Sinn des Referenzprojektes vorgesehen. Es dürfen aus funktionalen Gründen keine Bäume gepflanzt werden.

In der Testplanung wurde ein Bushof im Nordbereich des Bahnhofplatzes vorgeschlagen und dazu ergänzend auf der Gösgerstrasse Bushaltestellen, die vor allem auf die Regionallinien (lange Wartezeiten) ausgerichtet wurden. Weitere Bushaltestellen auf separater Spur beidseitig entlang dem Bahnhofquai nahmen vor allem die Bushaltestellen für die Durchmesserlinien / Stadtbushaltestellen auf. Diese wurden direkt an die PU Martin Disteli angeschlossen, der Bereich Bushof / Gösgerstrasse an die neue Haupt-PU und an eine künftig vorgesehene Gleisquerung im Norden des Bahnhofplatzes.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

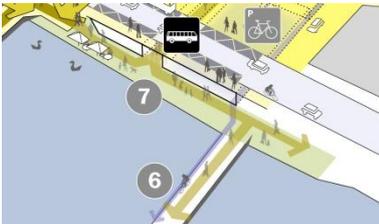
- ➔ Im Verlauf der Verifizierung und der vertieften Planung zum Buskonzept entstand ein neuer Ansatz: Die Bushaltestellen sollen grundsätzlich entlang dem Bahnhofquai und der Gösgerstrasse vorgesehen werden. Die Trennung von Busparkplätzen und den Bushaltestellen entlang der Strasse führt zu einer Entflechtung und damit auch zu etwas weniger Platzbedarf.
- ➔ Die Addition der Spuren für den MIV, die Busse und den Veloverkehr auf dem Bahnhofquai und auf der Gösgerstrasse führt zu einem grösseren Raumbedarf dieser Achsen. Dieser muss entweder mit einer Verbreiterung des Strassenraumes in Richtung Aare oder in Richtung Bahnhofplatz bewerkstelligt werden.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung:

Die weiteren Untersuchungen sollen zeigen, wie dieser zusätzliche Raumbedarf raumverträglich erfüllt werden kann.

Ziele:

- Ein möglichst kompakter Bushof.
- Eine funktionierende und entwicklungsfähige ÖV-Drehscheibe.
- Ein stimmiger Bahnhofplatz.



6 + 7: Fussgänger- und Velobrücke und Aareufer

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

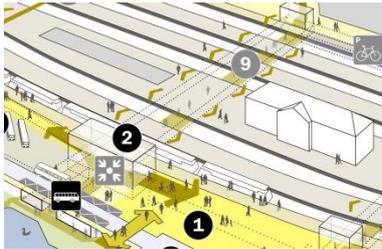
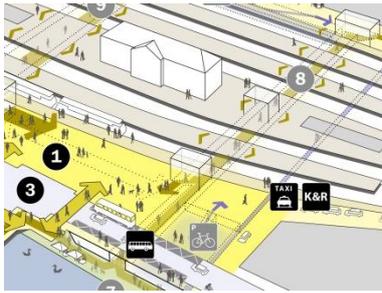
Der Aareraum soll **durchgängig begehbar** sein. Die PUs (exkl. dritte Personenquerung) führen direkt an die Aare und bilden mit dem Weg entlang dem Aareraum ein zusammenhängendes Netz.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- ➔ Das Projekt ANDAARE wird aus finanzpolitischen Gründen in dieser Form nicht weiterverfolgt. Neu wird eine Aarequerung für den Fuss- und Veloverkehr vorgeschlagen sowie eine mit den späteren Ausbaustufen am Bahnhof kompatible Aareufergestaltung.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Nach dem Stopp des Projekts ANDAARE sind die erforderlichen Anschlüsse ans Aareufer und an die Innenstadt im Rahmen NBO weiterzubearbeiten. Diese Betreffnisse waren seit jeher im Agglomerationsprojekt NBO enthalten und werden vom Bund entsprechend mitfinanziert.



8 + 9: PU Martin Disteli und PU Hardegg

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Durch die langfristige Entwicklung des Bahnhofs (längere Perrons) in Richtung Norden wird die **PU Hardegg zur Hauptunterführung** und damit zur zentralen Umsteigeachse des Bahnhofs.

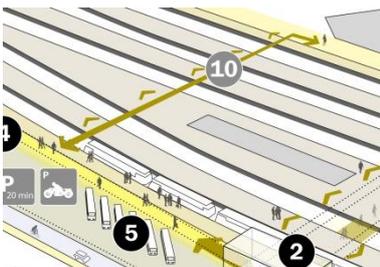
Beide bestehenden PUs sollen bis an die Aare geführt und dort offen gestaltet werden. Sie schliessen an den Uferweg an der Aare an; die Öffnungen / Verbindungen der PUs zum Uferweg müssen aber nicht gross dimensioniert werden (Aufwand, Kosten, Fläche), eine starke Ausformulierung der Schnittstellen ist nicht erforderlich.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- ➔ Die PUs werden in den kommenden Jahren Schritt um Schritt verbreitert; die Verlängerung der PU Hardegg an die Aare ist mit späteren Verbreiterungen seitens SBB zu koordinieren.
- ➔ Die Ver- und Entsorgung ist im Norden angesiedelt. Um die Ver- und Entsorgung wie angedacht ausschliesslich von Süden her sicherstellen zu können, ist eine Querverbindung zwischen den PUs erforderlich. Alternativ zu prüfen ist eine Lage nördlich der PU Hardegg.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Bei der **Weiterführung der PUs an die Aare** ist die Aufwärtskompatibilität der PUs wichtig: Die Verbreiterung der PUs kann in Etappen erfolgen; die Anschlüsse im Übergang PUs – Verlängerung PUs sind konzeptionell zu bewältigen. Der zeichenhafte Bau nimmt in der Lage und in der Funktion darauf Rücksicht.



10: Querung Nord (ober- oder unterirdisch)

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

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

Weitere Themen:

Zugänge zu den PUs

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

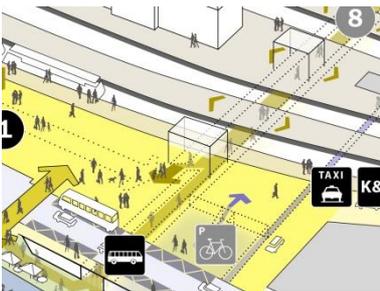
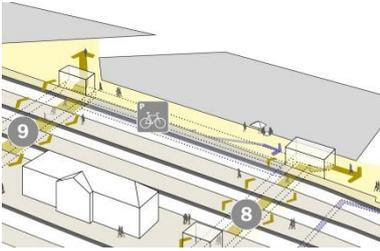
Die Eingänge des Bahnhofes auf der Stadtebene sind durch Gestaltungselemente klar erkennbar zu signalisieren. Dies betrifft die Abgänge vom Bahnhofplatz, von der Bahnhofbrücke auf die Aareebene sowie auf der östlichen Stadtseite die Zugänge entlang der Tannwaldstrasse.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- Ebenso wie der Haupteingang durch eine „Laterne“ markiert wird, werden auch die übrigen Zugänge zu den PU Martin Disteli und Hardegg erkennbar gemacht. Der Hauptzugang wird seiner hierarchischen Funktion und Bedeutung entsprechend gestaltet.

Es ist für eine gute Zeichenhaftigkeit und Durchlässigkeit auf dem Bahnhofplatz zu sorgen.

Die Platzverhältnisse und Gestaltung der Tannwaldstrasse müssen in einem separaten Verfahren vertieft untersucht werden.



Parkierung MIV

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Kiss+Ride Parkplätze und Taxis werden in der Bahnhofstrasse platziert.

Kurzzeitparkplätze/ bahnhoforientierte Parkierung inkl. Mobility und P Motorräder werden voraussichtlich auf der unteren Ebene nördlich der PU Hardegg angesiedelt.

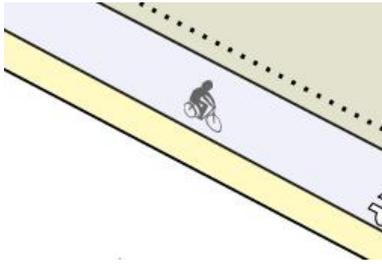
P+R-Parkplätze werden im ABN-Areal organisiert.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- Es gibt, soweit der jetzige Kenntnisstand, keine Möglichkeit noch zusätzliche PP für MIV an das Verkehrsnetz anzubinden. Momentan ist die relativ beste Lösung gefunden. Eine weiterführende Untersuchung wurde in Auftrag gegeben.

Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Zusätzliche Parkierungspotenziale für MIV im Bahnhofbereich sollen entsprechende Möglichkeiten (Machbarkeit, Zweckmässigkeit) beurteilt werden.



Veloverkehr

Funktion gemäss massgebenden Grundansätzen

Der **Veloverkehr** wird mit separaten Radstreifen auf den drei Hauptachsen geführt, teilweise kombiniert mit der Busspur.

Eine neue **Velostation** mit einer Kapazität von rund 1000 Stellplätzen kommt auf der unteren Ebene zwischen der PU Martin-Disteli und dem Swisscom-Gebäude zu liegen. Damit werden die Kapazitäten von heute total rund 730 auf 1000 Stellplätze auf der Westseite resp. für den ganzen Bahnhofbereich inkl.

Velostation Ost auf total 1700 Plätze erweitert. Das neue **Veloparking** liegt somit direkt angrenzend an die angestrebte Fussgänger- und Velobrücke; mit dieser Anordnung auf der Südseite des Bahnhofplatzes wird ein direkter Bahnanschluss geschaffen.

Erkenntnisse aus der Verifizierung

- ➔ Die bisher geplante Führung auf Strassenebene auf gemeinsamen Fuss-/Veloweg hat sich aus Platzgründen und wegen Konflikten mit dem Fussverkehr im Bereich Bushaltestellen als nicht realistisch erwiesen. Die kombinierte Führung auf der Strasse mit den notwendigen Übergängen auf die separaten Radwege in den weiterführenden Bereichen ist unattraktiv und verkehrsbetrieblich problematisch. Auf der anderen Seite entstehen möglicherweise Konflikte mit dem Fussverkehr.

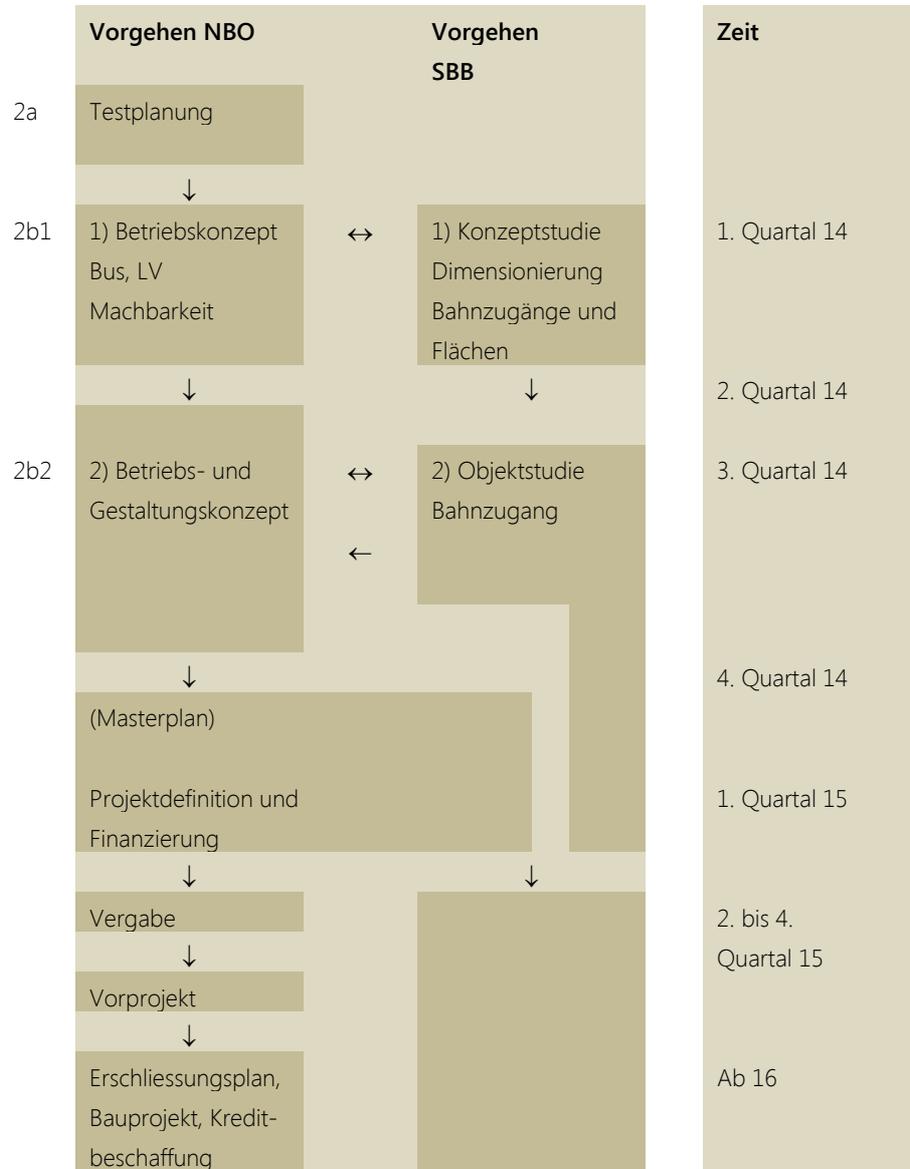
Aufgaben in der Weiterbearbeitung

Die optimale **Lage der regionalen Veloroute** ist vertieft zu untersuchen. Die übergeordnete Veloroute könnte mit Vorteil auf Aareebene geführt werden, die Realisierbarkeit und Finanzierung sind allerdings offen.

Eine neue **gleisquerende Veloverbindung** (Option Z2) soll als separate Unterführung südlich der PU Martin Disteli konzipiert werden. Die Verbindung schliesst eine wichtige Lücke im städtischen und regionalen Velonetz und liegt im langfristigen gemeinsamen Interesse von Stadt und Kanton.

Klären eines oder mehrerer Bereiche für optionale weitere, spätere Ausbauschritte der Veloparkierungsanlagen.

4. Das weitere Vorgehen



	2013		2014				2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Nov	Dez	1. Qrt	2. Qrt	3. Qrt	4. Qrt						
Meilenstein: STASS genehmigt weiteres Vorgehen	●			●		●						
Offerten Betriebs- und Gestaltungskonzept		■										
Nachtrag zu Kooperationsvertrag (Finanzierung BGK)		■										
Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Verkehr			■ 1)	■ 2)								
Erarbeitung Masterplan			■	■								
Projektdefinition / Vorprojekt / Finanzierungsbeschlüsse							■					
PGV/Bauprojekt/Realisierung NBO								■	■	■	■	■
Bahnzugang: Haupteingang, Kundenzentrum, Lichthof (Z1)								■	■	■	■	■