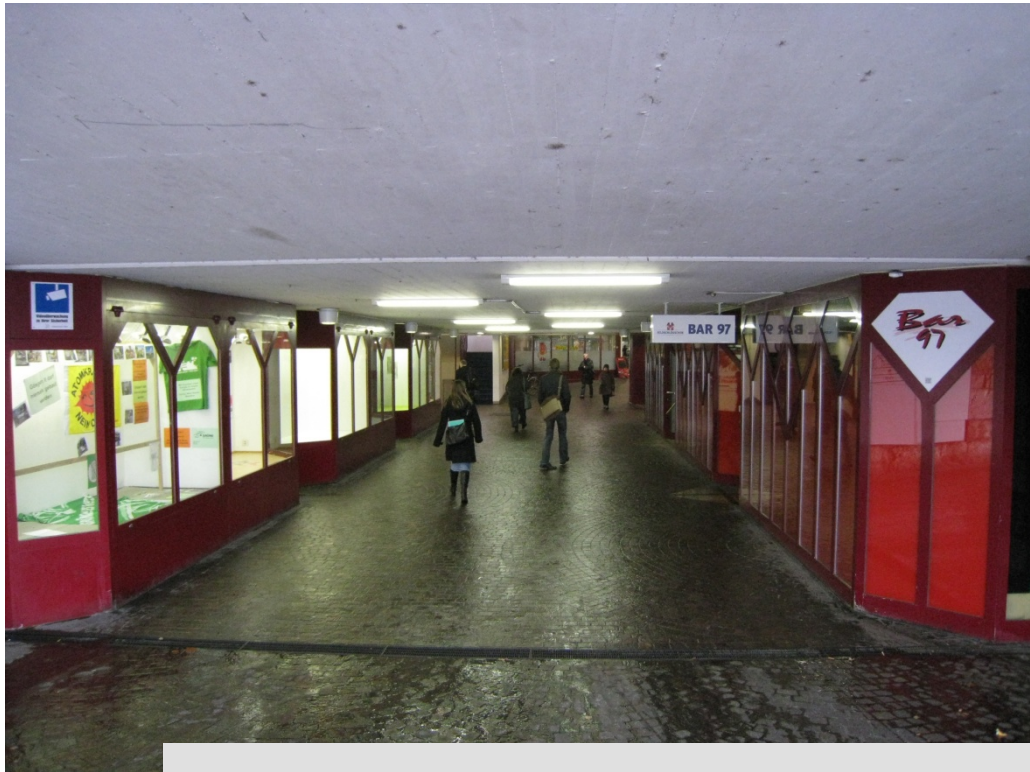




Machbarkeitsstudie Aufwertung Winkelunterführung

Kurzbericht

Baudirektion Olten

6. Juni 2012

Bearbeitung

*Monika Saxer
Samira Neuse*

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
CH 3001 Bern*

*Verkehrsplanerin SVI/FSU, dipl. Arch. ETH/SIA
Dipl. Ing. Landschaftsarchitektur (FH)/BSLA*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
1.1 Aufgabe und Ziele	4
2 Zusammenfassung	5
2.1 Prozess	5
2.2 Variantenentwicklung	5
2.3 Vertiefungsarbeiten	6
2.4 Eingrenzung der Varianten	7
2.5 Kostenschätzung	8
2.6 Miete, Baurecht oder Kauf	8
2.7 Fazit und weiteres Vorgehen	9
3 Anhang	11
3.1 Variante 1	11
3.2 Variante 2a	13
3.3 Variante 2b	15
3.4 Variante 3	17

1 Ausgangslage

1.1 Aufgabe und Ziele

Die Baudirektion Olten beabsichtigt in Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerschaft Winkel, die Winkelunterführung als Hauptverbindung zwischen der Altstadt, dem künftigen Campus der FHNW und Olten Ost für den Fussverkehr hinsichtlich dem Sicherheitsempfinden, der stadträumlichen Erscheinung und der allgemeinen Attraktivität aufzuwerten.

Folgende Zielsetzung liegen der Bearbeitung zugrunde:

- Aufwertung der Winkelunterführung hinsichtlich Sicherheitsempfinden, städtebaulicher Erscheinung und allgemeiner Attraktivität
- Überprüfung von Nutzungspotentialen der Gewerbeflächen innerhalb der Unterführung sowie der Winkelüberbauung
- Überprüfung der Unterführung als mögliche Veloverbindung zwischen Aare / Altstadt und Aarauer Strasse

Wünsche und Ziele der Stadt Olten:

- Angenehme und sichere Durchquerung der Unterführung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, gestalterische Aufwertung
- Attraktive Läden in Passage, ggf. Neustrukturierung
- Verbesserung der LV-Beziehungen Olten Ost / Neubau FH / Altstadt
- eventuell Neueinführung Veloverbindung

Wünsche und Ziele der Grundeigentümerschaft Winkelüberbauung:

- Verbesserte Vermietbarkeit, Anhebung des Niveaus / besseres Marktsegment
- Vermietungskonzept, Verbesserung der Positionierung der Gewerbeflächen
- Erhöhung der Besucherfrequenz im UG und EG
- Verbesserte Öffnung nach Aussen, bzw. auf den Strassenraum (evtl. unter Nutzung öffentlicher Flächen)
- Flächen im EG bevorzugt als Büro- und Dienstleistungsnutzungen
- Eventuell Begradigung der Unterführung zur Verbesserung der Sicherheit und Lesbarkeit
- Nach Möglichkeit Schliessen der Anlage über Nacht

In der Begleitgruppe gut vertreten war das Winkelkomitee, das seine Wünsche und Ziele im Vorfeld einbringen konnte:

- Verkehrsfreie Bahnhofstrasse von Aarburgerstrasse bis Gleise
- Vergrösserung Zugang zum EG und Innenhof, Vergrösserung des Abgangs vom Innenhof zur Unterführung
- Verkürzung der Unterführung auf ein Minimum
- alternativ: Erarbeitung eines konkreten Nutzungskonzeptes für gesamte Unterführung
- Sichere Veloquerung einschliesslich baulicher Verbesserung der Rampen

2 Zusammenfassung

2.1 Prozess

Die interdisziplinär bearbeitete Aufgabe wurde mit dem Steuerungsgremium und der breit abgestützten Begleitgruppe entwickelt. Die Bedürfnisse von der Grundeigentümerschaft, der städtischen Behörde und der Begleitgruppe wurden als Input für die Arbeit aufgenommen. Nach einer Auslegeordnung von Analyse, Ziele und Rahmenbedingungen wurden Handlungsspielräume definiert, ein Ideenspektrum bezüglich Nutzung und Erschliessung diskutiert und Stossrichtungen festgelegt. Es wurden 6 Varianten entwickelt und in der Begleitgruppe diskutiert. Daraus erfolgte eine Überprüfung und Eingrenzung auf drei Varianten zur vertieften Bearbeitung. Von diesen wurden die Kosten ermittelt.

2.2 Variantenentwicklung

In enger Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerschaft wurde zuerst das Ideenspektrum im Bereich der Winkelunterführung und Winkel-Überbauung ausgelotet. Die Variantenfindung ist stark abhängig davon, ob zum Beispiel der Innenhof der Winkel-Überbauung miteinbezogen werden kann, ob Lichtschächte im Bereich der Winkel-Überbauung möglich sind, ob neue Wegführungen durch Umgestaltung und Neuorganisation der Erdgeschossfrontbereiche (Aarburgerstrasse) ins Variantenspektrum aufgenommen werden können oder nicht.

Aus diesem Grund wurde am Anfang das Spektrum möglicher Eingriffstiefen ausgelotet. Es reicht von minimalen Eingriffen bis zu umfassenden Sanierung der Unterführung in Zusammenhang mit den Aufgängen zum Erdgeschoss.

Neben den Anforderungen von Seite Stadt, zu prüfen ob Velos neu zugelassen werden können, und wenn ja in welcher Form und auf welchem Abschnitt, kam von Seite Grundeigentümerschaft Winkel-Unterführung ein starker Wunsch, die Unterführung nachts zu schliessen. Der Anforderung Velos in der Unterführung zuzulassen, stand die Grundeigentümerschaft Winkel-Unterführung von Anfang an sehr kritisch gegenüber.

Bezüglich Nutzung in der Unterführung wurden verschiedene Szenarien entwickelt (von Szenario „Leerstand“ über Szenario „Studis“ bis Szenario „Kongress“) und diese verschiedenen Varianten der Erschliessung gegenübergestellt. Für die Führung des Fuss- und Veloführung wurden verschiedene Varianten entwickelt.

Mögliche Führung des Fuss- und Veloverkehrs:

- 1: aufgewerteter Bestand, Velofahrende nur in Unterführungsstrasse
- 2: Zufussgehende und Velofahrende unterirdisch
- 3: Zufussgehende unterirdisch, Velofahrende unten und oben (via Bahnhofstrasse)
- 4: Zufussgehende möglichst schnell nach oben, Velofahrende unterirdisch
- 5: Zufussgehende möglichst schnell nach oben, Velofahrende unterirdisch und oben (via Bahnhofstrasse)
- 6: Unterführung verkürzt, Zufussgehende und Velofahrende schnell nach oben (via Bahnhofstrasse), unten geschlossen

Durch die Gegenüberstellung der Szenarien und Erschliessungsvarianten konnten mögliche Synergien und Konflikte herausgearbeitet werden.

Aus der ersten Begleitgruppensitzung kristallisierten sich drei Varianten zur ersten Vertiefung heraus:

- Zufussgehende unterirdisch, Velofahrende unten und via Bahnhofstrasse
- Zufussgehende möglichst schnell nach oben, Velofahrende unterirdisch
- Unterführung verkürzt, Zufussgehende und Velofahrende schnell nach oben, UG mit alternativen Nutzungen

Die wichtigsten Erkenntnisse, Statements aus Sitzungen mit dem Steuerungsgremium und der Begleitgruppe:

- Die Winkelunterführung hat eine wichtige Funktion als Querverbindung innerhalb der Stadtquartiere beidseitig der Aare und diese muss gewährleistet sein. Eine Schliessung der Unterführung ist deshalb fragwürdig.
- Der Grundeigentümer begrüsst Ideen, die über die Minimalvariante hinausgehen.
- Die Begleitgruppe begrüsst, dass der Grundeigentümer an der Veranstaltung präsent ist.
- Die Begleitgruppe begrüsst den Einbezug der Bahnhofstrasse („Flaniermeile Bahnhofstrasse“) und grössere Zugänge zum Innenhof und in die Unterführung.
- Der Grundeigentümer äussert sich klar gegen Varianten mit Veloführungen im UG im Zusammenhang mit Geschäftsnutzungen. Für ihn kommt nur Velos stossen in Frage, was heute schon möglich ist.
- Aus Sicht des Grundeigentümers soll auf den Fussgängerstreifen über die Aarburgerstrasse (ERO – Projekt) verzichtet werden, weil dies die Frequenz in der Unterführung schmälert.
- Bei einer Zunahme der Fussgängerströme im Innenhof befürchtet der Grundeigentümer mehr Lärm, was zu Störungen des Hotelbetriebs führen könnte.
- Nach Einschätzung von Herrn Dr. Naef sind die Grundvoraussetzungen für eine funktionierende Ladenpassage nicht gegeben: zu wenig Frequenz, zu geringe Raumhöhe, keine klare Linienführung, kein Gestaltungskonzept. Er sieht in der Verlegung der Fussgängerströme ins EG und in einer aufgewerteten Erdgeschossnutzung das grössere Potential.
- Die Kombination Fuss- und Veloverkehr ist mit einer Ladennutzung nicht möglich, auch nicht mit einer einseitigen, da eine Passage den Ping-Pong-Effekt zwischen den Läden beidseits der Passage braucht. Dieser wird durch den Veloverkehr gestört.
- Ein Konfliktpotential besteht bei einer unterirdischen Veloführung und den geplanten Nutzungen am Aareufer (Projekt Aandaare). Die Auffahrtsrampe muss angepasst werden.

2.3 Vertiefungsarbeiten

Vertiefungsarbeiten durch Metron und Abklärungen mit dem Kanton zeigen, dass

- Der Innenhof der Winkelüberbauung durchaus Qualität hat, dies aber ein grösseres finanzielles Engagement des Grundeigentümers voraussetzen würde
- Das Potential für Nutzungen in der Bahnhofstrasse sehr gering ist, da das Winkelgebäude sich von der Bahnhofstrasse abwendet
- die Querung Aarburgerstrasse für den Fussverkehr in zwei Phasen erfolgen wird und deshalb zwingend eine Fussverkehrsführung unten durch aufrechterhalten bleiben muss

- die Schliessung der Bahnhofstrasse für den MIV als Voraussetzung für die Veloquerung möglich ist
- die Veloquerung aus der Bahnhofstrasse möglich ist, dass aber mit sehr langen Wartezeiten und nur sehr kurzen Grünzeiten zu rechnen ist
- eine oberirdische Querung vom Winkel Richtung Poststrasse nicht möglich ist
- Sofortmassnahmen mit Führung Veloverkehr als nicht zweckmässig beurteilt werden
- es einen Entscheid für eine Variante braucht, wonach erste Massnahmen definiert werden können.

2.4 Eingrenzung der Varianten

Die weiterentwickelten Varianten wurden an der zweiten Begleitgruppensitzung präsentiert:

- | | |
|----------------|---|
| Variante 1: | Fuss- und Veloverkehr in Unterführung weitgehend separat geführt, keine Geschäftsnutzung im UG |
| Variante 2a,b: | Fuss- und Veloverkehr in Unterführung im Mischverkehr, keine Geschäftsnutzung im UG
2a ohne südliche Aufweitung
2b mit zurückversetzter Fassade auf Südseite um Geschäftsnutzung zu ermöglichen |
| Variante 3: | Fuss- und Veloverkehr getrennt, Neubau Rampe Bahnhofstrasse, Unterführung ausgestaltet zu einer „Mall“, Unterführung bei Nacht geschlossen |

Die vier Varianten sind im Anhang dokumentiert.

Bei den Varianten 1, 2a und 2b ist ein verbesserter Treppenaufgang ins EG möglich. Wie die Ausgestaltung ist, muss mit dem Grundeigentümer ausgearbeitet werden. Der Grundeigentümer beabsichtigt bei den Lösungen mit Veloverkehr im UG die Geschäfte im UG zu schliessen und nur noch von oben her zugänglich zu machen. Es sind keine Ladenfronten mehr vorgesehen, was allenfalls Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl haben könnte. Dies hängt jedoch stark von der Ausgestaltung und der Frequenz ab und ist nicht a priori als negativ einzustufen. Neben der Unterführung müssen auch die Ladenflächen der südlichen Seite durch die Stadt übernommen werden (Miete oder Kauf). Die Stadt ist deshalb frei, in diesem Bereich Nutzungsüberlegungen anzustellen, woraus sich die Unterscheidung in 2a und 2b ergibt. Allfällige Nutzungen würden in der Obhut der Stadt liegen.

Während in der Variante 1 der Veloverkehr seitlich separat geführt werden kann und in der südlichen Räumen höchstens Nutzungen ohne oder nur mit zeitweisem Publikumsverkehr (Lagerräume, allenfalls temporäre Eventnutzung) möglich ist, ist die Variante 2a eine Mischverkehrsvariante im heutigen Querschnitt (ebenfalls ohne angrenzende Nutzung). In der Variante 2b könnten durch die Zurücksetzung der Fassade die Räumlichkeiten genutzt werden.

Fazit aus der Begleitgruppe

- Eine funktionale und sichere Verbindung/Querungsmöglichkeit, sowohl für Zufussgehende als auch für Velofahrende, zwischen Bifangquartier, Aare und Altstadt, hat oberste Priorität. Ob die Führung von Fuss- und Veloverkehr im Mischverkehr oder in separaten

Spuren erfolgt, ist in der weiteren Bearbeitung zu überprüfen. Die Geschäftsnutzungen in der Unterführung werden unter den gegebenen Umständen zu überprüfen sein.

- Die Unterführung soll ausgeräumt und breiter gemacht werden. Dies wird für die Stadt nicht ohne Kostenfolgen bleiben.
- Eine Verbindung zwischen Unterführung und EG soll weiterhin möglich sein. Insbesondere nachts soll die Durchlässigkeit durch den Innenhof bestehen bleiben. Mit dem Grundeigentümer Winkel ist eine Strategie zu entwickeln.
- Die Stadt Olten wird mit Herrn Rischmann verschiedene Massnahmen bis hin zu einer Übernahme der Unterführung im Bereich der Überbauung Winkel prüfen.
- Die Option Öffnung zur Bahnhofstrasse soll langfristig möglich bleiben. Diese Kompatibilität soll bei den weiteren Planungsschritten nicht verbaut werden.

Die Variante 3 wird aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt:

- Querung Aarburgerstrasse für Veloverkehr zu wenig attraktiv
- Enge Platzverhältnisse im aareseitigen Aufstellbereich an Aarburgerstrasse
- Das Potential für die Shopping Mall in der Unterführung wäre allenfalls mit Investitionen in der Gesamtliegenschaft gegeben, nicht aber nur auf das UG bezogen.

Die Variante 3 (Rampe in die Bahnhofstrasse) bleibt eine gangbare Lösung, die mit dem Kanton optimiert werden muss. Sie wird jedoch erst zweckmässig, wenn die Querungsmöglichkeiten über die Aarburgerstrasse für den Fuss- und den Veloverkehr massiv verbessert werden können.

2.5 Kostenschätzung

Variante 1:	CHF 4.7 Mio gemäss Pläne Anhang
Variante 1:	CHF 4.1 Mio ohne Treppe zu EG, ohne Massnahmen im EG
Variante 2a:	CHF 3.5 Mio gemäss Pläne Anhang
Variante 2b:	CHF 4.5 Mio gemäss Pläne Anhang

Nicht eingerechnet sind die Kosten für die Optimierung des Projektes Andaare (optimierte Rampe bis zur Aarburgerstrasse).

2.6 Miete, Baurecht oder Kauf

Im Laufe der Bearbeitung hat der Grundeigentümer für die gesamte Liegenschaft ein Kaufangebot an die Stadt gemacht.

Einem Kaufangebot stehen Miet- oder Baurechtsvarianten gegenüber. Im Moment ist es nicht entscheidend, welche Erschliessungsvariante im Vordergrund steht, sondern wie die verschiedenen Schnittstellen und Abgrenzungen in einem Miet- oder Baurechtsverhältnis geregelt werden und welche Rechte festgelegt werden müssen. Dies zeigt sich äusserst komplex.

2.7 Fazit und weiteres Vorgehen

Fazit

Die breite Diskussion zeigt, dass eine klare Lösung für die Winkelunterführung, die alle Anforderungen erfüllt und alle Ziele abdeckt, kaum möglich ist.

Die Unterführung muss tagsüber weiterhin für den Fussverkehr passierbar sein. Der direkte Zugang zur Aare hat Qualität, die zu erhalten ist. Die direkte Führung für den Fussverkehr über die Aarburgerstrasse ist zu optimieren. Eine Wegführung durch die Winkelüberbauung in die Unterführung muss eine hohe Qualität haben. Es können durchaus beide Erschliessungswege bestehen, da die Stadtteilverbindung eine hohe Bedeutung hat.

Für den Veloverkehr haben alle drei Varianten in der Unterführung Vor- und Nachteile. In den Rampenbereichen wird beidseits der Unterführung eine langsame Fahrweise erforderlich, weil die Bedingungen nicht optimal sein werden. Die Mischverkehrslösung in der Unterführung fördert die gegenseitige Rücksichtnahme und ist deshalb zweckmässig. Die Öffnung der Unterführung ist für die schwächeren Velofahrenden, den Schnellen bleibt weiterhin die Möglichkeit die Unterführungsstrasse zu nutzen. Dies muss kommuniziert und kontrolliert werden. Eine direkte Verbindung in die Bahnhofstrasse mit guten Querungsbedingungen ist als Zusatznutzen zu sehen. Massnahmen in der Unterführung bis zur Aare braucht es sowieso. Welche Variante gewählt werden soll, hängt letztendlich auch davon ab, wie viel Geld die Stadt dafür investieren will.

Der Spielraum öffnet sich ganz wesentlich, wenn die Stadt die Winkelüberbauung kauft. Denn nur so kann das Potential der Unterführung ausgenutzt, die Verbindung von UG-EG nach den Vorstellungen der Stadt umgesetzt und auch der Spielraum im EG ausreichend ausgelotet werden. Geschlossene Fassaden im UG werden dann je nach Nutzungskonzept nicht zwingend. Die kurzfristig hohe Investition wird sich langfristig besser auszahlen als Abhängigkeiten bei gegenseitigen Interessenslagen.

Fällt der Entscheid auf eine der kombinierten Fuss-Veloführungen in der Unterführung im Rahmen eines Miet- oder Baurechtsverhältnisses, so ist dies mit den geschlossenen Fassaden in der Unterführung der kleinste gemeinsame Nenner zwischen Stadt und Grundeigentümer. Noch nicht klar ist, wie die Aufgangssituation verbessert wird und wie das Erdgeschoss an Qualität gewinnt. Die Stadt muss davon ausgehen, dass gegen oben nicht das ganze Potential ausgelotet wird, aber die Velos unten durch können.

Falls zuviel dagegen spricht, die Unterführung für die Velos zu öffnen und sie dem Fussverkehr vorbehalten bleibt, ist die Frage der Entwicklung der Geschäfte weiterhin offen. Sollte eine Imageaufbesserung im Bereich der Geschäftsfronten vorgenommen werden, steigen die Kosten sofort stark an.

Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen hängt von dem Entscheid der Stadt ab, wie sie dem Grundeigentümer gegenüber auftritt.

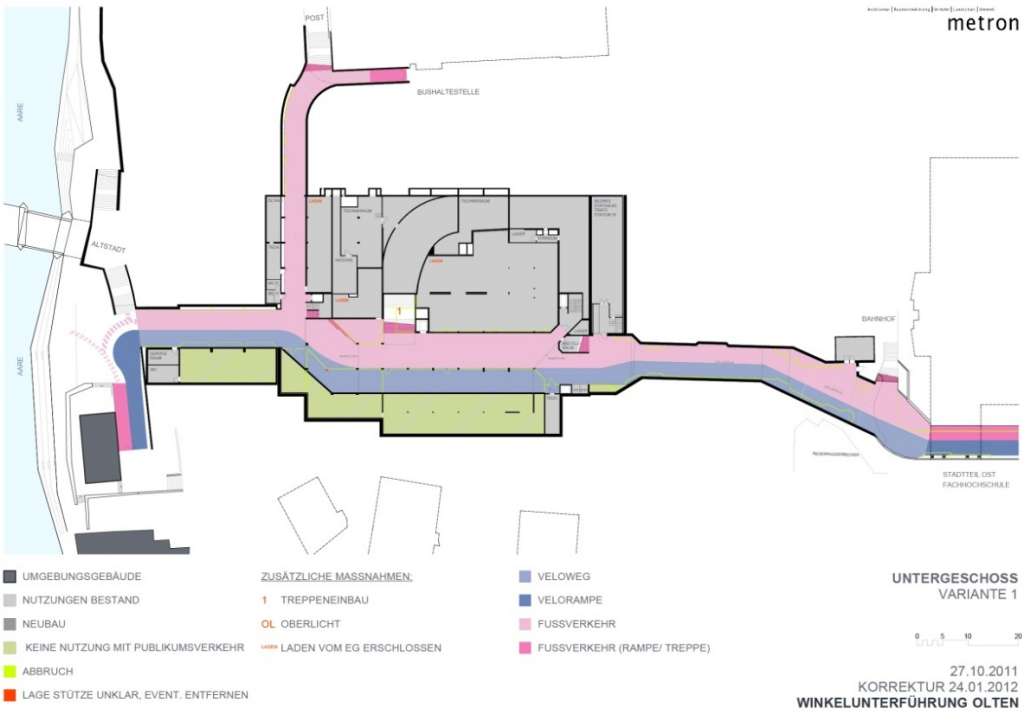
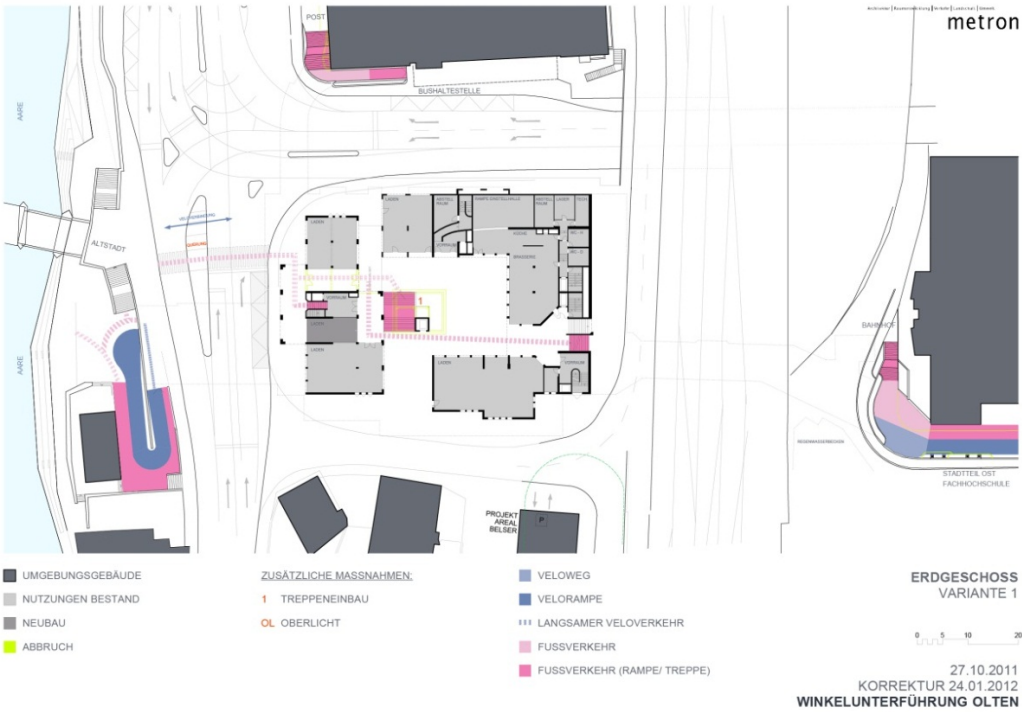
Steht die ganze Liegenschaft zur Verfügung, schlagen wir vor, in einem ersten Schritt, eine Testplanung durchzuführen, um die Verbindung der beiden Stadtteile festzulegen, die städtebauliche Einbindung der Unterführung zu konkretisieren und das Nutzungsspektrum der Gesamtliegenschaft auszuloten. Damit sind die Grundlagen geschaffen für einen Projektwettbewerb oder Investorenwettbewerb.

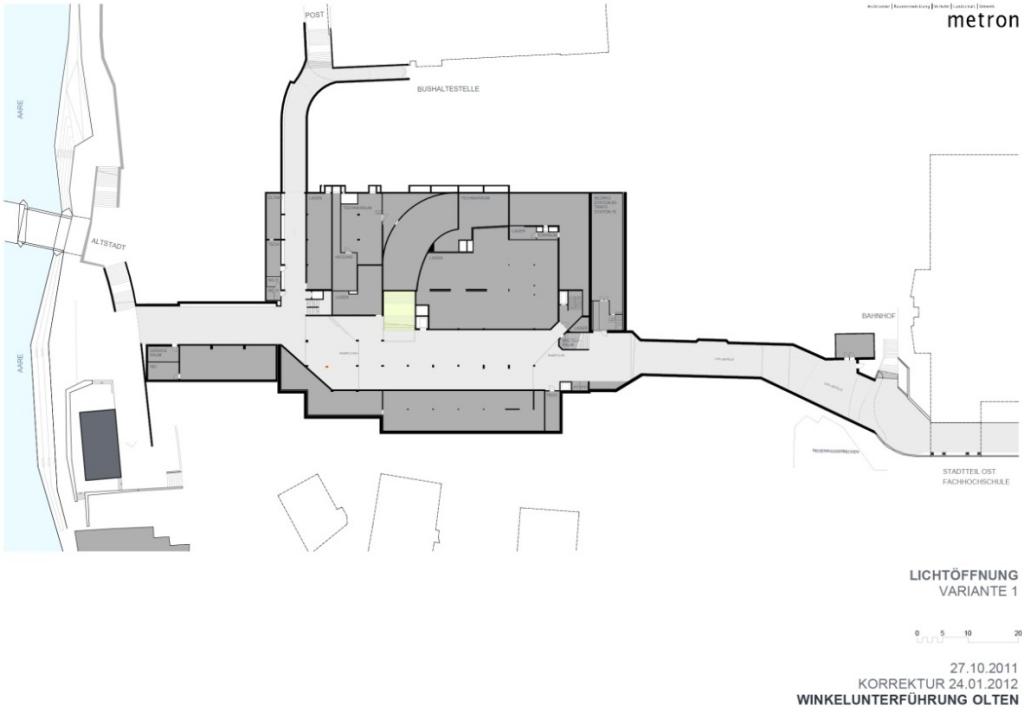
Steht eine der kombinierten Fuss-Velovarianten im Miet- oder Baurechtsverhältnis im Vordergrund, so empfehlen wir, zuerst mit dem Grundeigentümer die Schnittstellen zum EG zu klären, die Wegführung im EG, den Gestaltungsspielraum sowie seine baulichen Absichten der Ladenfronten festzulegen und dies in einer Vereinbarung festzuhalten. Wenn dies in den Grundzügen vorliegt, soll der Prozess des Variantenentscheids folgen. Ein Studienauftrag mit Unterstützung von Lichtplanenden und allenfalls Kunstschaaffenden dient zur Evaluation des Ausführungsteams. Vorgängig muss die Absichtserklärung des Grundeigentümers zur Ausführung gesichert sein.

Bleibt die Unterführung den Zufussgehenden vorbehalten, so schlagen wir ein Einladungsverfahren vor, um ein Team zu finden, dass mit der Stadt und dem Grundeigentümer Winkelunterführung und den weiteren Grundeigentümern ein Vorprojekt und Bauprojekt erstellt und dieses umsetzt.

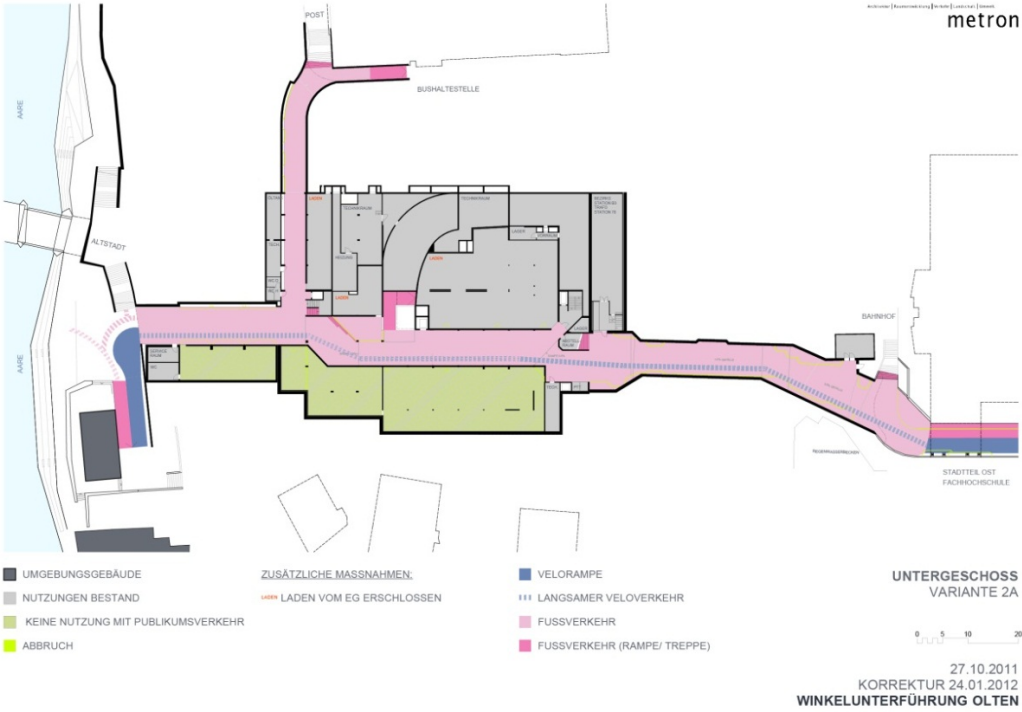
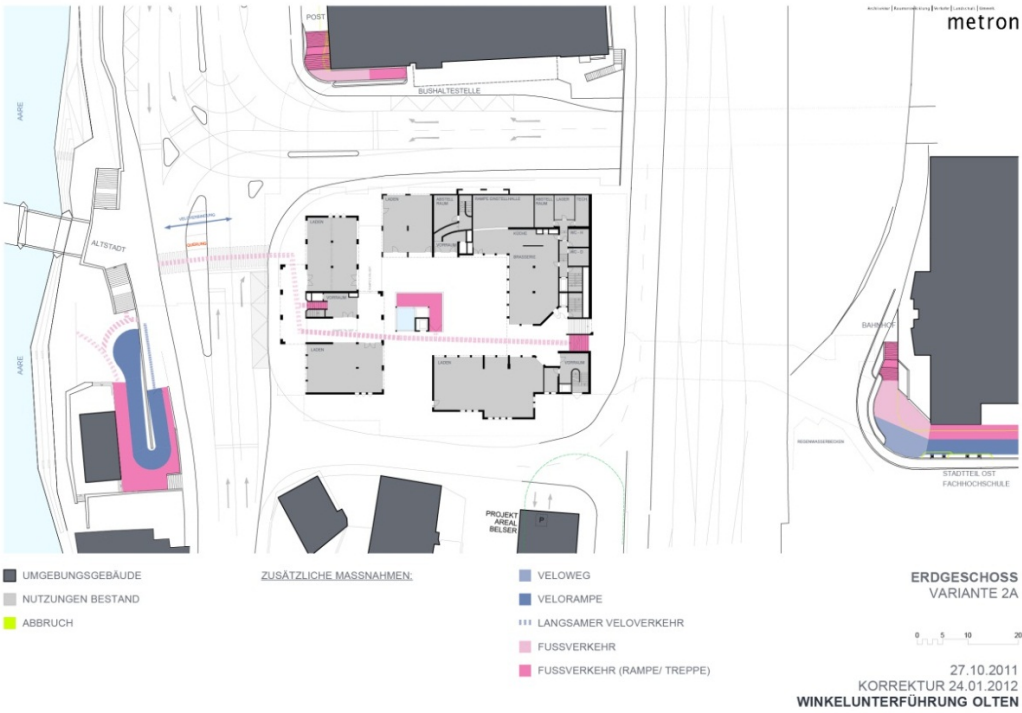
3 Anhang

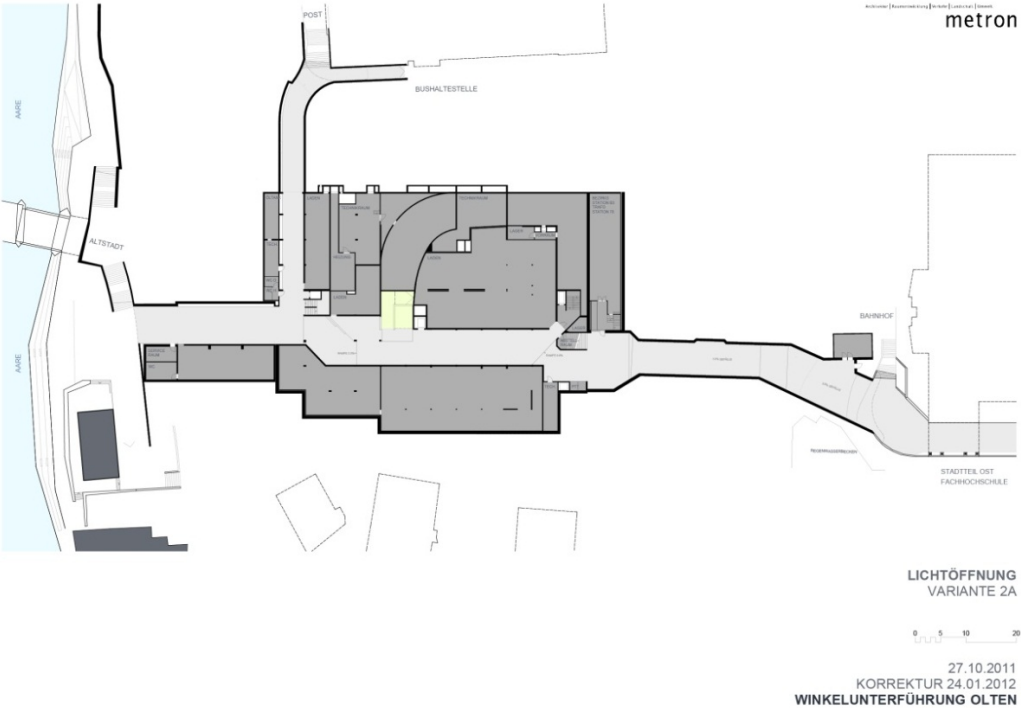
3.1 Variante 1



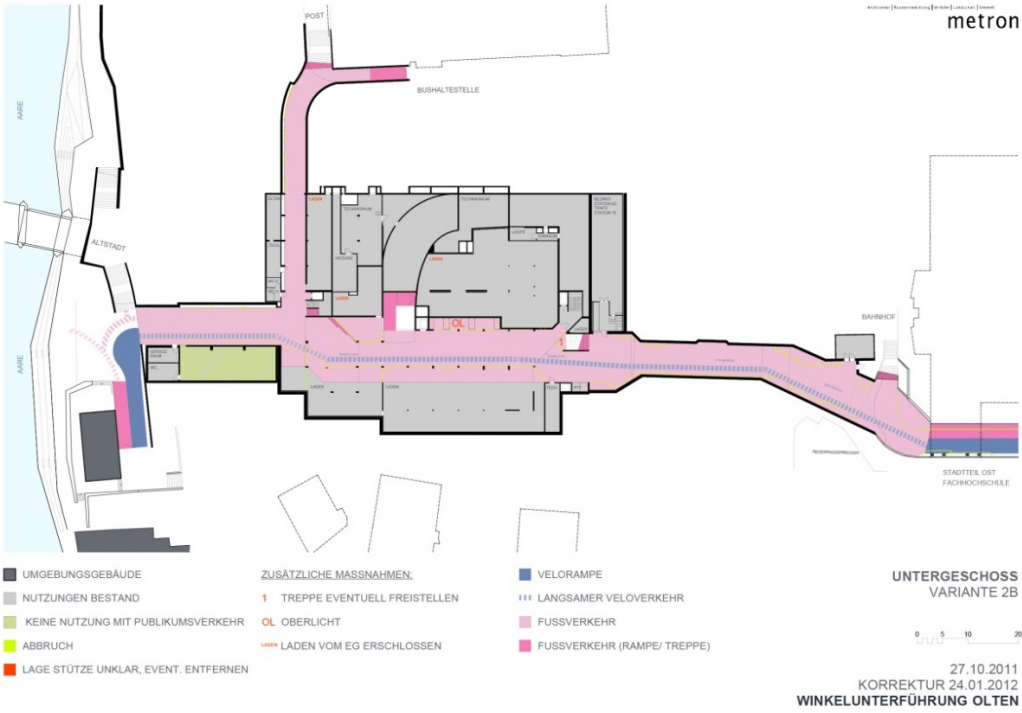
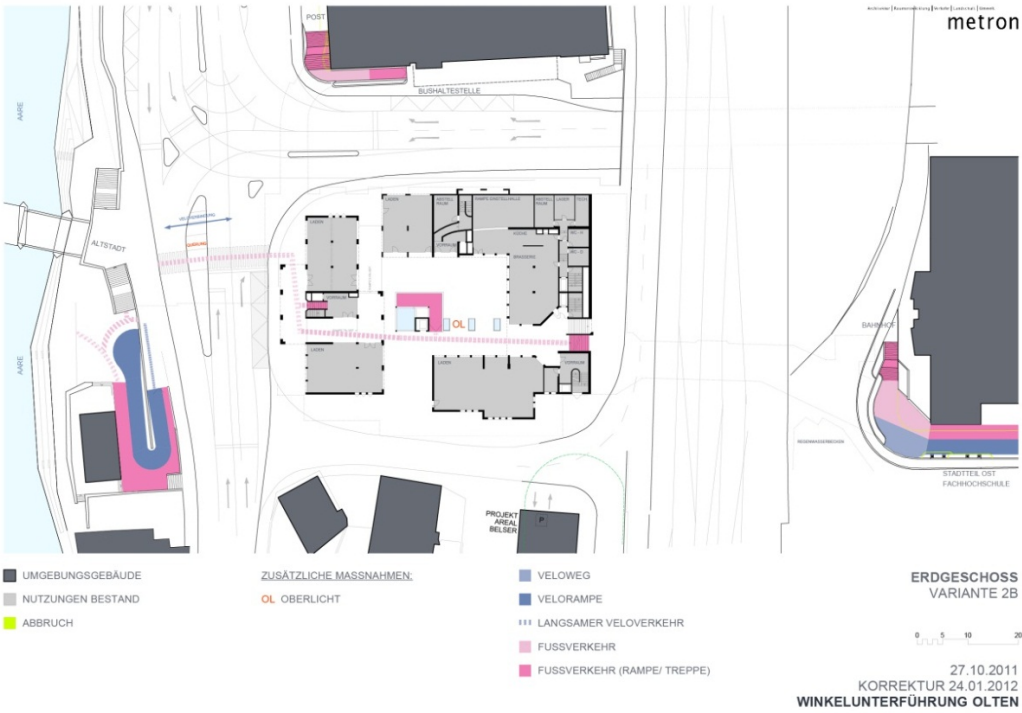


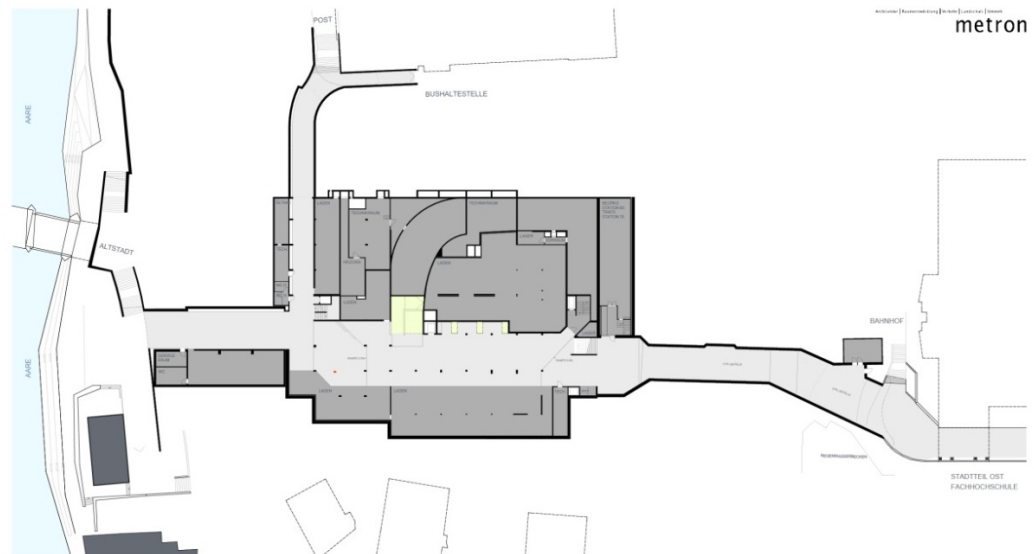
3.2 Variante 2a





3.3 Variante 2b





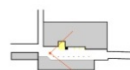
LICHTÖFFNUNG
VARIANTE 2B

0 5 10 20
METER

27.10.2011
KORREKTUR 24.01.2012
WINKELUNTERFÜHRUNG OLTEN



VISUALISIERUNG
VARIANTE 2 B



27.10.2011
KORREKTUR 24.01.2012
WINKELUNTERFÜHRUNG OLTEN

3.4 Variante 3

