DIE EISENBAHN BRINGT ENTWICKLUNG

WACHSENDE ANSPRÜCHE AN DEN BAHNHOF

Das Eisenbahnzeitalter begann in Olten 1856. Damals eröffnete die Centralbahn ihre erste Linie Aarau–Olten–Emmenbrücke. Mit der Eisenbahn kam auch die Industrialisierung nach Olten und löste einen beeindruckenden Wachstumsschub aus: Von 1850 (1634 Einwohnende) bis 1915 (10 909 Einwohnende) nahm die Bevölkerung von Olten um mehr als das Sechsfache zu!

Die alte Bahnhofanlage von Olten war ursprünglich als Umsteigebahnhof konzipiert. Die nur vier durchgehenden Gleise vermochten jedoch rasch nicht mehr zu genügen, da die Zahl der durchlaufenden Züge deutlich zunahm. Deshalb war schon in den Jahren nach 1870 von Erweiterung die Rede. Der erhöhte Platzbedarf der Gäubahnlinie machte sie dann notwendig.

BAHNHOFGEBÄUDE SEIT 1876 EINE «INSEL»

Die Gleise der Gäubahn westlich des Aufnahmegebäudes brachten Olten 1876 trotz anfänglichen Protesten der Stadtbehörden die heutige Insellage des Bahnhofgebäudes – auf Kosten des Bahnhofplatzes. Daran hielt die Centralbahn auch nach einem Brand am Bahnhofgebäude im Jahre 1896 entgegen den Wünschen der Stadtbehörden fest und erschloss die «Insel» 1898/99 mit einer Personenunterführung.

BAHNHOF OLTEN WIRD ZUM KNOTENPUNKT

Die Ansprüche an den Bahnhof und dessen Umgebung nahmen weiter zu. Die wachsende Bevölkerung – in Olten selber, aber auch in den umliegenden Gemeinden – und die Bedürfnisse der Wirtschaft führten zu immer höheren Beanspruchungen durch den motorisierten Individualverkehr, für den 1883 die «Neue Brücke» zum Bahnhof erstellt wurde, wie auch durch den 1924 eingeführten Busverkehr. 1916 wurde zudem der Hauenstein-Basistunnel eröffnet, wodurch sich schon sechs Bahnlinien im Knotenpunkt Olten trafen.

HEUTIGE UFERSITUATION SEIT 1925

1925 musste der Engpass des niveaugleichen Bahnübergangs an der (Alten) Aarauerstrasse durch den Bau der Unterführungsstrasse beseitigt werden; gleichzeitig wurde das Ufer zwischen Bahnhof und Unterführung aufgeschüttet und mit neuen Stützmauern versehen, um den Bahnhofquai und «Winkelplatz» – den heutigen Postplatz – für den stark wachsenden Fahrzeugverkehr auszubauen. In einem späteren Schritt wurde aareseitig der Abwasserkanal mit darauf liegendem Ländiweg vor die Ufermauer gebaut.

1989: WETTBEWERB FÜR NEUEN BAHNHOFPLATZ

Trotz stetigem Ausbau wurden die Grenzen der Kapazitäten von Bahnhof und Umgebung regelmässig erreicht oder gar überschritten. Vor exakt 30 Jahren lancierten Kanton und Stadt zusammen mit den SBB einen Projektwettbewerb für die Neu- und Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Dessen Ziele: Schaffung eines geräumigen Busbahnhofs und von Parkflächen für ein Park+Ride. Beabsichtigt war zudem die Konzentration der Verkaufslokalitäten in der Bahnhofunterführung. Das Siegerprojekt des Zürcher Architekten Rolf Stirnemann wurde indessen nicht realisiert; Empfangsgebäude und Bahnhofplatz behielten ihre bisherige Gestalt.

Historische Ansicht des Bahnhofs und Bahnhofplatzes Olten aus dem Jahr 1949.

1998: NEUER ZWISCHEN- UND AUSSENPERRON

1993 wurden die aus den Centralbahn-Zeiten stammenden «Güterex»-Gebäude abgerissen und durch Parkplätze und dezentrale Bushaltestellen ersetzt. 1997/98 wurden die Perronanlagen auf der Aareseite des Bahnhofgebäudes durch einen neuen Zwischenperron und einen direkt zum Bahnhofplatz mündenden Aussenperron ergänzt und der Bahnhofplatz weiter eingeschränkt. Park+Ride, Veloparking und Taxi-Standplätze wurden neu angeordnet; die seit 1973 zwischen Bahnhof und Hauptwerkstätte an den Dampfbetrieb erinnernde Denkmallokomotive C5/6 musste weichen.