GESAMTENTWICKLUNG IM STADTRAUM BAHNHOF OLTEN

GROSSE DRITTPROJEKTE IM UMFELD

Die Erneuerung des Bahnhofplatzes ist Teil einer Gesamtentwicklung im Raum Bahnhof Olten, die von weiteren, teilweise ähnlich grossen Projekten der SBB, des Kantons, der Stadt und von Privaten geprägt wird. Die schrittweise Umsetzung in den kommenden zehn Jahren wird eine umfassende Erneuerung und Aufwertung des Raums Bahnhof Olten bringen. nbo bildet den Dreh- und Angelpunkt dieser Entwicklung und ist mit allen Drittprojekten eng koordiniert.

AUSBAUSCHRITTE DER SBB AM BAHNHOF OLTEN

Neben ihrer direkten Beteiligung am Projekt nbo planen die SBB weitere Investitionen in den Bahnhof Olten. Die Ausführung dieser Projekte steht unter Vorbehalt der nötigen Finanzierungsbeschlüsse durch den Bund. Die SBB unterscheiden zwei Planungshorizonte:

PLANUNGSHORIZONT Z1, AB CA. 2030:

1. Ausbau und Verbreiterung der Personenunterführung Hardegg
2. Ausbau und Verbreiterung der Perronanlagen Gleis 1 bis 4 nach Norden (Perronverlängerung bei Gleis 1 bis 3, Perronverbreiterung bei Gleis 1 bis 4) und Eliminierung der Perron-Engpässe im Süden
3. Anpassungen an den Gleis- und Weichenanlagen beim Vorbahnhof
4. Substanzerhaltung Sicherungsanlage Bahnhof Olten

PLANUNGSHORIZONT Z2, SPÄTERER AUSBAUSCHRITT (ZEITLICH NOCH NICHT DEFINIERT):

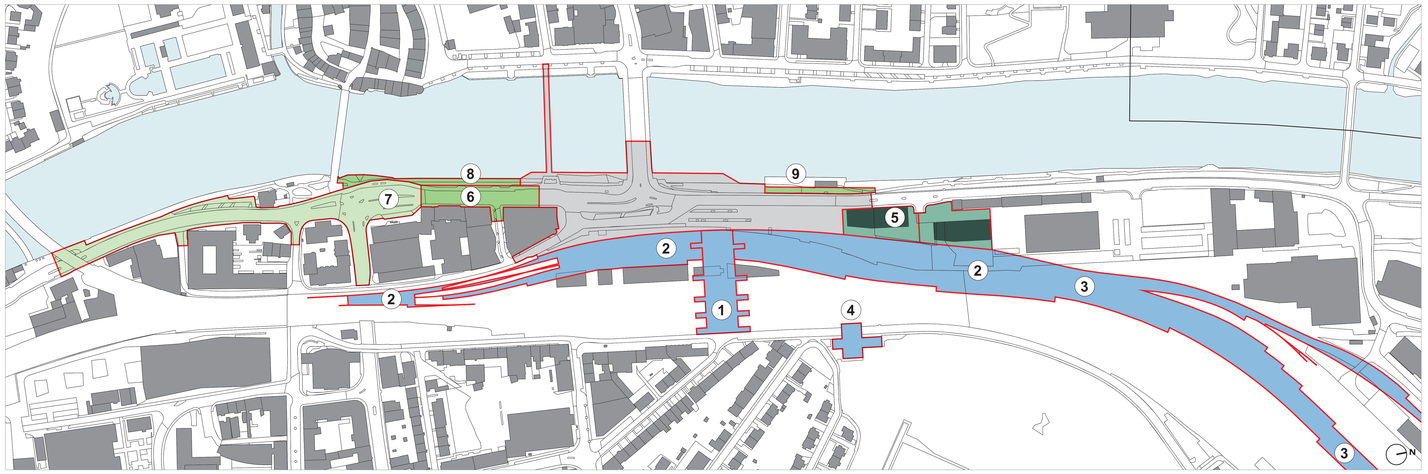
- Ausbau und Verbreiterung der Personenunterführung Martin Disteli, optional mit unterirdischer Verbindung der beiden Unterführungen
- Option dritte Gleisquerung als Perronzugang im Norden, mit Anknüpfung im Areal Bahnhof Nord (ABN)
- Fernzustand mit 11 Perronkanten

Um das vom Bund prognostizierte langfristige Mobilitätswachstum im Bahnverkehr zu bewältigen, werden auf den Regional- und Fernverkehrslinien schweizweit vermehrt lange Zugskompositionen eingesetzt und Doppelbelegungen der Perrons zum Alltag werden. Das bedingt einen Ausbau der Perron- und Publikumsanlagen am Bahnhof Olten, um den zweitgrössten Umsteigebahnhof der Schweiz für das Bahnnetz der Zukunft fit zu machen. Kernstück ist der Ausbau der Perronanlagen der Gleise 1 bis 4. Dazu soll das nördliche Gleisfeld bis angrenzend ans Areal Bahnhof Nord erweitert werden. Im Süden soll das ungenügend dimensionierte Perron der Gleise 2 und 3 verbreitert werden, was einen baulichen Eingriff am Gebäude des Reisezentrums nötig macht. Der Ausbau der Perronanlagen bedingt weiträumige Anpassungen an den Gleis- und Weichenanlagen.

Um das weiter steigende Personenaufkommen aufnehmen und die Umsteigebeziehungen im Taktfahrplan gewährleisten zu können, soll auch die Hardegg-Unterführung verbreitert und behindertengerecht ausgebaut werden. Die Hardegg-Unterführung wird damit zur neuen Mitte des Bahnhofs Olten werden. In einem späteren Schritt (Z2) soll auch die Martin Disteli-Unterführung ausgebaut werden, und in noch weiterer Zukunft sehen die SBB Bedarf für eine dritte Gleisquerung, die auf Höhe des südlichen Areals Bahnhof Nord erstellt werden kann.

Weitere Massnahmen im Planungshorizont Z1 gelten dem Substanzerhalt des Bahnhofs Olten. Geplant sind Anpassungen an den Gleis- und Weichenanlagen inkl. Rangiergleisen im Vorbahnhof und der Ersatz der Sicherungsanlage (Stellwerk) im Hardfeld.

Das vorliegende Projekt nbo ist auf diese Entwicklungen ausgelegt.



Das Projekt nbo sowie weitere grössere Drittprojekte prägen die Gesamtentwicklung im Stadtraum Bahnhof Olten. Massstab 1:270

Perimeter nbo

Drittprojekte der SBB im Planungshorizont Z1 (ab ca. 2030)
1 Ausbau und Verbreiterung der Personenunterführung Hardegg
2 Ausbau und Verbreiterung der Perronanlagen Gleis 1 bis 4
3 Anpassungen an den Gleis- und Weichenanlagen im Vorbahnhof
4 Substanzerhaltung Sicherungsanlage Bahnhof Olten

Drittprojekt Private
5 Areal Bahnhof Nord (ABN), Baufelder 1 und 2: Baustart 2021

Drittprojekte Stadt und Kanton
6 Umgestaltungsmassnahmen (UM) Bahnhofquai: Baustart 2020
7 UM Postplatz/Aarburgerstrasse: hängiges Rechtsmittelverfahren
8 Attraktivierung Ländiweg: Vorprojekt in Arbeit
9 Schlussbaustein Fuss- und Radweg Eggerallee: Projektstudie laufend

AREAL BAHNHOF NORD (ABN)

Im Areal Bahnhof Nord, wo einst die SBB-Hauptwerkstätte Olten stand, tut sich was: Nicht nur wurde dort die Betriebszentrale Mitte der SBB erstellt; das ganze Gebiet soll sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu einem neuen Arbeits- und Wohnquartier an zentralster Lage entwickeln.

Nachdem die beiden ersten, zwischen Betriebszentrale und Bahnhofplatz gelegenen Baufelder von SBB Immobilien an die CSA Real Estate Switzerland Residential und an die Pallas Kliniken verkauft worden waren, wurde im Herbst 2018 ein Architekturwettbewerb für beide Baufelder durchgeführt. Der Baustart für das Kopfgebäude auf Baufeld 1 wird im Jahr 2021 erwartet, der Bezug kann schrittweise ab 2023 erfolgen. Im Baufeld 1 sind publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss, Büros im 3. Obergeschoss und Wohnungen auf den darüber liegenden 10 Etagen vorgesehen. Auf Baufeld 2 sind eine flexible Gebäudehülle für die Pallas Klinik und verschiedene Drittnutzungen geplant.

Die beiden Baufelder 1 und 2 grenzen unmittelbar an den Neuen Bahnhofplatz Olten und an den Perimeter zum Ausbau der Perronanlagen der Gleise 1 bis 4. Die Entwicklung des Areals Bahnhof Nord hat sowohl betrieblich wie städtebaulich Auswirkungen auf das Projekt nbo. Insbesondere werden die Gestaltung der Vorzone und unterirdisch der Anschluss des Bahnhofparkings mit den Projekten für die ABN-Baufelder 1 und 2 koordiniert.

Visualisierung der geplanten Entwicklung auf dem Areal Bahnhof Nord (ABN).

UMGESTALTUNG BAHNHOFQUAI, STÜTZMAUER

Im Zuge der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) wurden und werden auf dem übergeordneten Strassennetz flankierende Umgestaltungsmassnahmen (UM) umgesetzt. Der Bahnhofquai ist ein wichtiger Zugangsraum zum Bahnhof und soll dementsprechend hochwertig und einheitlich mit dem Bahnhofplatz umgestaltet werden. Folgende Punkte sind für den Neuen Bahnhofplatz Olten nbo relevant:

- Anpassungen am Strassenprofil des Bahnhofquais: Der Veloverkehr nach Süden wird neu auf einem Radstreifen auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Gehweg wird eine Baumallee erstellt, womit die Aufenthaltsqualität erhöht und eine städtebauliche Aufwertung erreicht werden. Der Anschluss Swisscom-Gasse wird neu durch ein Lichtsignal geregelt, um das Linksabbiegen für PW und Lieferwagen zu ermöglichen.
- Der Untergrund des Bahnhofquais ist grossräumig instabil und die obere Stützmauer muss ersetzt werden. Als zukunftsfähige Lösung soll eine Bohrpfahlwand erstellt werden, welche die Stabilität der Strasse gewährleisten und zukünftige Umgestaltungsmassnahmen am Ländiweg ermöglichen wird.

Der Baustart ist für 2020 geplant.

UMGESTALTUNG POSTPLATZ/AARBURGERSTRASSE

Die Achse Postplatz/Aarburgerstrasse ist das leistungsbestimmende Element im regionalen Strassennetz. Die geplanten Umgestaltungsmassnahmen (UM) sind zentral für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen im ERO-Projekt. Gegen den Anfang 2017 publizierten Erschliessungsplan wurden Rechtsmittel ergriffen. Der Ausgang und die Folgen sind zurzeit offen.

ATTRAKTIVIERUNG LÄNDIWEG

Nachdem das Projekt Andaare zur Aufwertung des rechten Aareufers Ende 2013 aus Kostengründen gestoppt werden musste, konnten wesentliche Teile davon ins Agglomerationsprojekt nbo übernommen werden, namentlich der Aaresteg, die Aufwertung der Bahnhofterrasse und darüber hinaus die Uferaufwertung bis zur Hardegg-Unterführung und deren Verlängerung bis zur Aare.

Zur Klärung der Konsequenzen aus dem Andaare-Entscheid wurden die Langzeitperspektiven und kurzfristige Aufwertungsmöglichkeiten im Rahmen einer Grundlagenstudie «Entwicklung rechtes Aareufer» untersucht und die damit verbundenen Schnittstellen zum Aaresteg, zur Bahnhofterrasse und zu der im Projekt UM Bahnhofquai integrierten Stützmauer geklärt. Daran anknüpfend beauftragte das Gemeindeparlament den Stadtrat Ende 2017 zur Vorlage eines Ausführungsprojektes für Sofortmassnahmen am Ländiweg.
Das Projekt ist in Arbeit und wird mit der Planung und Ausführung der UM Bahnhofquai koordiniert.

FUSS- UND RADWEG EGGERALLEE

Die Eggerallee wurde in den vergangenen Jahren mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes für den Fuss- und Radverkehr ausgebaut. Das Projekt nbo ist darauf ausgelegt, den Radverkehr in Längs- und Querrichtung aufnehmen zu können. Mit Erstellung des Schlussbausteins beim Ruderclub Olten (RCO) würde eine durchgehende, attraktive Radverbindung von Winznau via Aaresteg zur Innenstadt mit direktem, uferseitigem Anschluss an die Velostation nbo geschaffen. Das wäre ein kleiner Quantensprung für die Velostadt Olten.

Eine Projektstudie mit Einbezug des RCO ist in Arbeit. Die Massnahme könnte ins Agglomerationsprogramm des Bundes eingegeben und schon zeitgleich mit nbo realisiert werden.