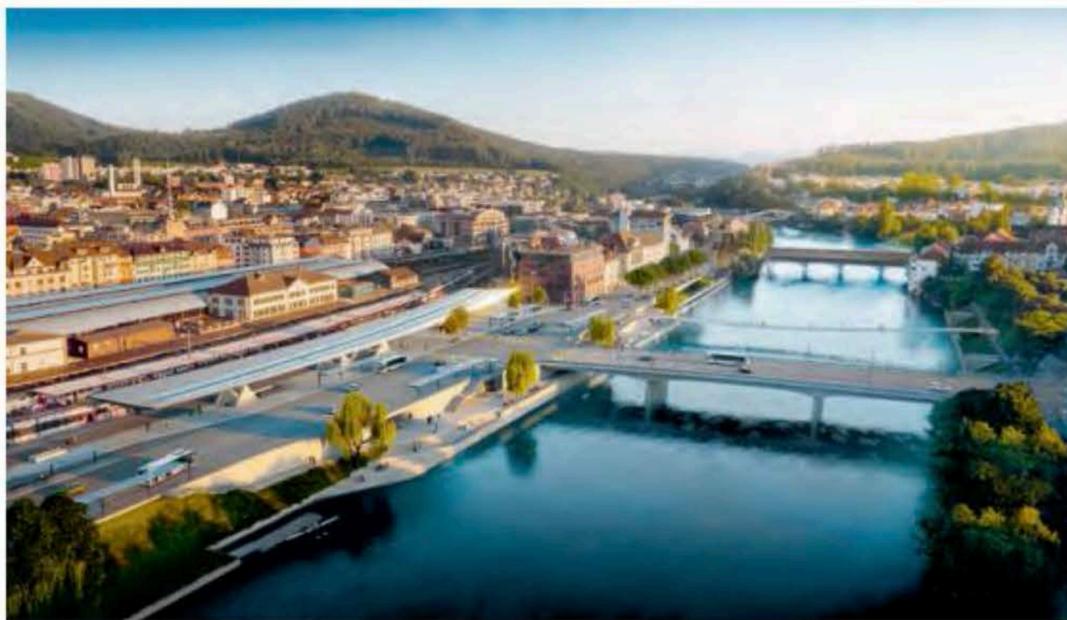




Themenheft von Hochparterre, Oktober 2021

Ein Kanton wächst

Bis 2040 soll im Kanton Solothurn viel neuer Lebens- und Arbeitsraum entstehen. Grosse Industriebrachen in und um Solothurn, Dornach und Olten sind im Umbruch.



Projektiertes Bahnhofplatz Olten: Oben gliedert ein Dach den Raum, unten münden die Unterführungen in eine grosszügige Terrasse an der Aare.



Das Projekt «Icono» schliesst den Bahnhofplatz an der einen Schmalseite ab.

Olten: Brennpunkt am Bahnhof

Text: Werner Huber

Winterthur kennt es und La Chaux-de-Fonds ebenso: nach der prominenteren Kantonshauptstadt die Nummer zwei zu sein. Auch Olten könnte im Schatten Solothurns eine solche Stadt sein – und lange war sie das auch: Um 1850 lebten in der stolzen Ambassadorsstadt 5000 Menschen, während es in Olten gerade einmal gut 1600 waren. Heute zählt Olten mehr Einwohnerinnen und Einwohner als die Kantonshauptstadt: gut 19 000 gegenüber den 17 000 in Solothurn. Der Grund, weshalb Olten die Kantonshauptstadt im Lauf der Jahrzehnte überflügelt hat, ist die Rolle als Eisenbahnknoten, den die Stadt seit mehr als 160 Jahren spielt. 1856 nahm die Schweizerische Centralbahn (SCB) die Linie Aarau–Olten–Emmenbrücke in Betrieb, bald darauf folgten die Strecken nach Basel und Herzogenbuchsee. Schliesslich machte 1876 die Gäubahn nach Solothurn und Lyss den Knotenpunkt komplett. Bereits seit 1856 versinnbildlicht der auf Geheiss des damaligen Eidgenössischen Post- und Baudepartements angebrachte Kilometer-Null-Stein für das Schweizer Eisenbahnnetz Oltens spezielle Rolle. Legendär ist das Bahnhofbuffet, in dem dank seiner zentralen Lage unter anderem der Schweizer Alpen-Club, der Schweizerische Gewerkschaftsbund, die FDP und auch der Schweizerische Fussballverband gegründet wurden.

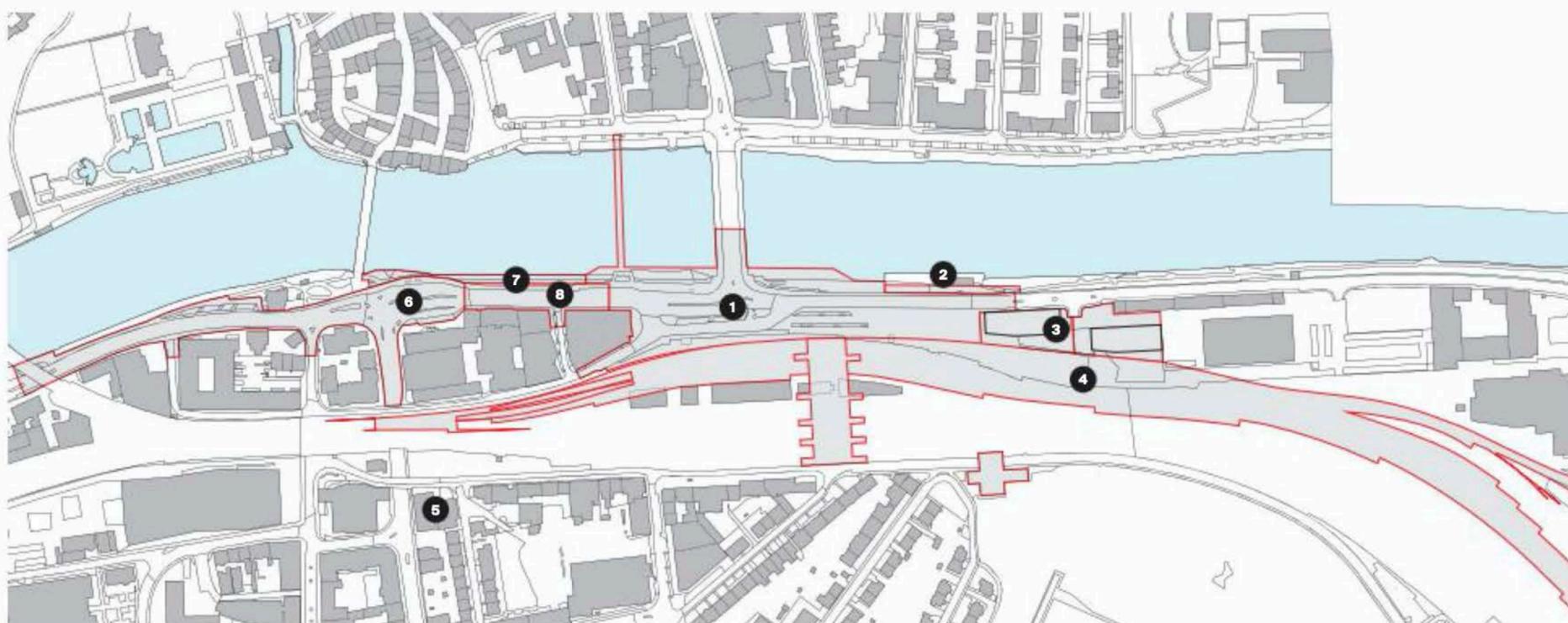
Bahnhofplatz wird Visitenkarte

Auch in Zeiten des Taktfahrplans und der umsteigefreien Direktverbindungen ist der Bahnhof Olten ein zentraler Punkt im Schweizer Schienennetz. Vor allem aber ist er ein wichtiger Ort im Stadtgefüge. Zwar ist Olten mit

dem aus der Hauptwerkstätte hervorgegangenen Industriewerk und der Betriebszentrale der SBB nach wie vor eine Eisenbahnerstadt. Daneben ist im Umfeld des Bahnhofs aber eine Dienstleistungs- und – mit dem Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz – eine Bildungsstadt herangewachsen. Nur eines ist das Oltner Bahnhofgebiet bis heute nicht: eine Visitenkarte der Stadt. Das soll sich nun ändern. Unter dem Stichwort «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) wird die Stadt den Bahnhofplatz zusammen mit dem Kanton und den SBB grundlegend erneuern. Im Jahr 2014 lieferte ein Studienauftrag die Grundlagen dafür. Das Team um Han van de Weterings Atelier für Städtebau mit den Verkehrsplanern von Basler & Hofmann und den Landschaftsarchitekten Hager Partner ging daraus als Gewinner hervor.

Seine bisherige Funktion als Verkehrsdrehscheibe wird der Platz behalten, aber die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger, von den Fussgängern über das Velo und den Bus bis hin zum Auto, werden besser aufeinander abgestimmt. Dass ein derartiger Verkehrsknoten auf zwei Ebenen angeordnet wird, ist nichts Aussergewöhnliches, doch profitiert der Oltner Bahnhofplatz dabei von seiner Lage an der Aare. So lassen sich die Personenunterführungen des Bahnhofs direkt an den Fluss führen und Bahnhofplatz und Aare miteinander in Beziehung setzen. An der Ecke der Martin-Disteli-Unterführung entstehen eine Velostation mit 1200 Plätzen und ein Café; neben der bis zur Aare verlängerten Hardegg-Unterführung ist ein Parkhaus vorgesehen. Ein neuer Aaresteg bindet die linke Stadtseite besser an den Bahnhof an.

Auf der Stadtebene, wo das Bahnhofsgebäude seit dem Bau der Gäubahn auf einer Insel zwischen den Perrons steht, wird ein neues Dach den Raum zwischen dem Perron eins und dem Bahnhofplatz strukturieren. Dadurch erhält der Bahnhof endlich einen prägnanten Auftritt im Stadtbild. Abgestimmt auf das Buskonzept für die →



Umgestaltung Bahnhof Olten

1 Neuer Bahnhofplatz Olten
 Bauherrschaft: Kanton Solothurn; Stadt Olten; SBB Infrastruktur; SBB Immobilien
 Betriebs- und Gestaltungskonzept: Kontextplan, Solothurn (Verkehr); Van de Wetering, Zürich (Städtebau); Hager Partner, Zürich (Landschaftsarchitektur); Stauffenegger + Partner, Basel (Dachgestaltung); Basler & Hofmann, Zürich (Bauingenieure)
 Realisierung: 2026–2030

2 Lückenschluss Fuss- und Radweg Eggerallee
 Bauherrschaft: Stadt Olten
 Planer: Hager Partner, Zürich; Fürst Laffranchi Bauingenieure, Aarwangen
 Realisierung: ab 2026

3 Wohn- und Geschäftshaus «Icono» (Areal Bahnhof Nord)
 Bauherrschaft: Credit Suisse Anlagestiftung, Zürich
 Projektentwickler: Mettler2Invest, Zürich
 Planer: Atelier WW Architekten, Zürich (Architektur); Maurus Schifferli, Bern, SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen (Landschaftsarchitektur)
 Realisierung: 2021–2023

4 Projekte SBB

5 Überbauung Turuvani-Areal
 Bauherrschaft: Bernasconi Liegen-schaften, Olten
 Planer: Scheitlin Syfrig Architekten, Luzern (Richtprojekt)

6 Umgestaltung Aarburgerstrasse
 Bauherrschaft: Kanton Solothurn
 Planer: Kontextplan, Solothurn; Rudolf Keller & Partner, Muttenz; Hager Partner, Zürich
 Realisierung: 2022–2023

7 Attraktivierung Ländiweg
 Bauherrschaft: Stadt Olten
 Planer: Werk1 Architekten und Planer, Olten; Fürst Laffranchi Bauingenieure, Aarwangen; Grünwerk1 Landschaftsarchitekten, Olten; IUB Engineering, Olten
 Realisierung: 2021/22

8 Umgestaltung Bahnhofquai
 Bauherrschaft: Kanton Solothurn
 Planer: Hager Partner, Zürich
 Realisierung: 2020–2021

→ Bezirke Olten, Gösgen und Gäu werden die Bushaltestellen neu konzipiert, die Standplätze für Taxis und der Kiss-and-ride-Verkehr neu angeordnet. Gestalterisch knüpft das Projekt an die Jurahöhen an. Für den Platz ist ein heller Belag vorgesehen, der sich auf den Jurakalk bezieht, für die Sitzstufen zur Aare Kalksteinbeton.

Flanierwege und Hochbauten

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes strahlt über den Perimeter hinaus. Zurzeit laufen die Arbeiten am Bahnhofquai, der in seiner Rolle als klassische, baumbestandene Quaianlage gestärkt wird. Daran schliesst die Aufwertung des Ländiwegs an. Diese wichtige Fussgänger- und Velowegverbindung führt zwischen Altstadt und Aare unterhalb des Bahnhofquais den Fluss entlang. Im Norden des Bahnhofplatzes führt die Eggerallee als Fuss- und Veloweg dem Aareufer entlang Richtung Norden nach Trimbach. Die als Flussweg gestaltete Verbindung wird auch auf dem letzten Abschnitt zwischen Hardegg-Unterführung und dem Ruderhaus in die Aareböschung verlegt und damit in die flussseitigen Fussgänger- und Velobereiche eingebunden. Das entsprechende Vorprojekt liegt vor. Dadurch wird die Eggerallee auch auf diesem Stück zu einer attraktiven, von der Gösgerstrasse losgelösten Verbindung.

Auf der anderen Seite der Strasse liegt die Brache der ehemaligen SBB-Hauptwerkstätten. Auf ihr steht bereits die SBB-Betriebszentrale. Auf diesem Areal Bahnhof Nord soll in mehreren Etappen ein Stadtquartier mit gemischter Nutzung entstehen. Für das Baufeld eins haben Mettler2Invest und die Credit Suisse das Projekt

«Icono» entwickelt. Die Schmalseite des dreizehngeschossigen Gebäudes wird den Bahnhofplatz abschliessen, die Längsseite das Gleisfeld fassen. Basierend auf einem Gestaltungsplan ging das Projekt des Zürcher Architekturbüros Atelier WW aus einem Wettbewerb hervor. Im Erdgeschoss sind Verkaufsflächen vorgesehen, darüber zwei Bürogeschosse. In den leicht auskragenden Obergeschossen finden 155 Mietwohnungen Platz. Mit seiner Höhe markiert das Gebäude «Icono» auch den Eingang zum neuen Quartier nördlich des Bahnhofs.

Eine Art Pendant zu diesem Projekt ist die Überbauung des Turuvani-Areals schräg gegenüber am anderen Ende des Bahnhofs. Dort soll ein zehngeschossiges Gebäude mit Wohnungen, Läden und Büros die Bebauung zwischen Rosengasse, Tannwald- und Unterführungsstrasse abschliessen und das Gleisfeld räumlich fassen.

Auch die Bahn plant

Während Stadt, Kanton und private Bauherrschaften das Gebiet zwischen dem Bahnhof und der Aare neu gestalten, befassen sich die SBB mit der Zukunft des Bahnhofs, wo ab 2028 nächste Ausbauschritte anstehen. Für die Passagiere wird vor allem die Verbreiterung der Hardegg-Unterführung und der Ausbau der Perronanlagen der Gleise eins bis vier spürbar sein. Ausserdem müssen die Gleis- und Weichenanlagen im Vorbahnhof angepasst und die Sicherungsanlage saniert werden. Der Kilometer-Nullstein beim Gleis zwölf hat seine ursprüngliche Rolle zwar eingebüsst, die Schlüsselrolle im Schweizer Eisenbahnnetz wird Olten aber weiterhin spielen. ●