

PROJEKTWETTBEWERB PERSONENUNTERFÜHRUNG (PU) HAMMER IN OLTEN

BERICHT DES PREISGERICHTS





Veranstalterin

Stadt Olten vertreten durch:
Baudirektion Stadt Olten
Dornacherstrasse 1
4603 Olten

Verfahrensbegleitung

Planteam S AG
Untere Steingrubenstrasse 19
4501 Solothurn
www.planteam.ch

INHALTSVERZEICHNIS

A. INFORMATIONEN ZUR AUFGABE	4	D. ENTSCHEID UND EMPFEHLUNG DES PREISGERICHTS.....	11
1. Ausgangslage	4	25. Rangierung und Preiszuteilung	11
2. Aufgabe	4	26. Erwägungen und Empfehlungen.....	11
3. Ziele	5	E. SCHLUSSBEMERKUNGEN.....	12
4. Perimeter	5	27. Dank und Würdigung.....	12
B. PLANUNGSPROZESS.....	6	28. Weiteres Vorgehen.....	12
5. Massgebende Grundlagen	6	29. Verschiedenes	12
6. Urheberrecht.....	6	30. Genehmigung.....	13
7. Preise und Entschädigungen	6	F. KUVERTÖFFNUNG.....	14
8. Preisgericht.....	6	31. Zur Weiterbearbeitung empfohlen.....	14
9. Teilnehmerfeld	7	32. Weitere Rangierte	15
10. Fragenbeantwortung.....	7	33. Nicht rangierte Projekte	16
11. Eingegangene Projekte	7	G. PROJEKTBSCHRIEBE	17
12. Vorprüfung	7		
C. BEURTEILUNG DER PROJEKTE	8		
13. Zusammenkünfte	8		
14. Vorbemerkung und Zulassung der Projekte zur Beurteilung.....	8		
15. Beurteilungskriterien.....	8		
16. Vorgehen zur Beurteilung.....	8		
17. Erster Rundgang	8		
18. Zweiter Rundgang	9		
19. Detaillierte Prüfung der verbleibenden Projekte	9		
20. Kontrollrundgang.....	9		
21. Ergebnisse der detaillierten Vorprüfung.....	9		
22. Beurteilung der verbliebenen Projekte.....	9		
23. Kontrollrundgang.....	9		
24. Projektbeschriebe und Bericht des Preisgerichts.....	9		

A. INFORMATIONEN ZUR AUFGABE

1. Ausgangslage

Mit der Stilllegung der Industriebetriebe PCO Portlandcementwerk und der AG Hunziker im Jahr 1998 steht ein Areal zur Disposition, das in ein modernes, urbanes Stadtquartier umgestaltet werden soll. Der enge Bezug dieses Areals Olten SüdWest zur Innenstadt Olten und die Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) schaffen Voraussetzungen für eine städtische Entwicklung. Der Entwicklungsschwerpunkt steht für Wohnnutzungen, Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen sowie für öffentliche Bauten und Anlagen zur Verfügung. Für die Stadt Olten bedeutet die bauliche Entwicklung des Areals Olten SüdWest eine wesentliche Vergrößerung des urbanen Stadtgebietes.

Neben den für den Langsamverkehr attraktiven Erschliessungsstrassen werden separate Langsamverkehrsverbindungen ausgeschieden. Das Mobilitätsbedürfnis der zukünftigen Einwohner/innen und Arbeitenden kann zu einem grossen Teil über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgewickelt werden. Die Fuss- und Velo-Verbindung Hammerallee – Dünnerbrücke – Unterführung Bahnhof Hammer – ERO-Brücke – Olten SüdWest nimmt dabei eine zentrale Bedeutung ein. Mit dieser Langsamverkehrsverbindung wird Olten SüdWest direkt an das Stadtzentrum angebunden.

Aus Sicht der SBB ist der Bahnhof Olten Hammer zwar ein eigener Bahnhof, der aber mit seiner Nähe zum Bahnhof Olten bezüglich den Abhängigkeiten beim Zugsverkehr und den bahnbetrieblichen Abläufen eine wichtige Ausgleichsfunktion zum gesamten Knoten Olten bildet. Im Bahnreiseverkehr ist Olten Hammer ein Haltepunkt für die S-Bahn der Linie Olten-Solothurn-Biel. Der Bahnhof verfügt über einen Mittelperron (ausgebaut gemäss Behindertengleichstellungsgesetz) und ist für die Bahnreisenden via Personenunterführung und mit Rampe/Treppe erreichbar. Der Zugang, d.h. die Personenunterführung mit den Zugangsbauwerken ist auch bei grösseren Personenfrequenzen, auch langfristig betrachtet, funktional und kapazitätsmässig ausreichend. Die bestehende Personenunterführung ist von der Stadtseite her via Bahnzugang erreichbar.

2. Aufgabe

Der Bahnhof Olten Hammer wird weiterhin ein Haltepunkt für die S-Bahn bleiben und für die Weiterentwicklung der Gleis- und Publikumsanlagen wird der künftige Flächenanspruch für die Bahn beidseitig mit einer Interessenslinie gekennzeichnet. Mittel- bis langfristig ist von einer zusätzlichen Perronkante mit sog. Wendegleis auszugehen. Seitens der SBB ist zurzeit eine Lösung innerhalb der Interessenslinien angedacht, mit Wendegleis am Gleis 2 und einer zusätzlichen Perronkante am Gleis 1, welche bei der definitiven Anordnung durch die Gleisgeometrie bestimmt wird.

Auf der Zugangsseite Olten SüdWest ist für die Gleisanlagen eine Überdeckung der neuen Personenunterführung bis zur Interessenslinie erforderlich bzw. muss sie mindestens planerisch sichergestellt bleiben. Für die Bahnkunden soll neben den neuen städtischen Zugängen Nord und Süd in die neue Personenunterführung der bestehende SBB Bahnzugang als weiterer direkter Zugang zur Personenunterführung und somit zu den Bahnanlagen auf der Seite des Aufnahmegebäudes gewährleistet bleiben (optimale Umsteigebeziehungen Park & Rail, Bike & Rail, Bus). Der stadtseitige SBB-Personenzugang in die neue Personenunterführung muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Ausser den geforderten Räumlichkeiten für Kundencenter, -information und Mobilitätsbüro sowie den gedeckten Abstellmöglichkeiten für die Velos sind keine weiteren Flächen zur Verfügung zu stellen. Analysen im Auftrag der Stadt Olten haben gezeigt, dass kein Potential an Kaufkraft beim PU Hammer besteht.

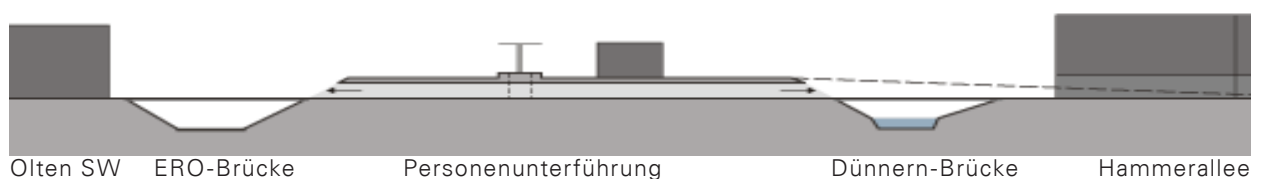


Abb. 1: Abb. Querschnitt

3. Ziele

Mit dem Verfahren soll gemäss den einschlägigen Bestimmungen das am besten geeignete Projekt für die PU Hammer sowie das Projektierungsteam, bestehend aus den Fachrichtungen Ingenieurbau / Architektur / Landschaftsgestaltung, für dessen Umsetzung gefunden werden.

Die Projektierung des Bauwerkes ist vor allem in gestalterischer, aber auch in technischer Hinsicht eine Herausforderung. Mit dem ausgeschriebenen Wettbewerb sollen verschiedene Lösungsvorschläge aufgezeigt werden, die einen umfassenden Variantenvergleich zulassen. Die PU Hammer soll durch eine hohe Qualität die Langsamverkehrserschliessung sicherstellen. Erwartet werden ausserdem eine hohe Wirtschaftlichkeit bezüglich Erstellungs- und Betriebskosten, hohe Funktionalität und ein verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen über den ganzen Lebenszyklus.

4. Perimeter

Aufgrund der historischen Bedeutung beinhaltet der zu bearbeitende Perimeter neben den beiden Zugängen zur Personenunterführung insbesondere auch die Hammeralle. Damit besteht neben dem eigentlichen Projektierungsperimeter ein erweiterter Betrachtungsperimeter.



Abb. 2: Projektierungsperimeter (rot), Abbruch Cementweg 18 (gelb), Betrachtungsperimeter (blau)

B. PLANUNGSPROZESS

5. Massgebende Grundlagen

Massgebend für die Durchführung des Wettbewerbes sind:

- a Submissionsgesetz (721.54) und die Submissionsverordnung (721.55) des Kantons Solothurn
- b Wettbewerbsprogramm
- c Änderungen und Ergänzungen aufgrund der Fragenbeantwortung
- d Die Allgemeinen Vertragsbedingungen KBOB subsidiär
- e Die Wettbewerbsordnung SIA 142 (Ausgabe 2009) für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe subsidiär

Vorbehältlich der Zustimmung der politischen Behörde und der erforderlichen Urnenabstimmung für die Erteilung der notwendigen Kreditbewilligungen beabsichtigt der Veranstalter, die Verfasser des vom Preisgericht zur Ausführung vorgeschlagenen Projekts mit weiteren Planerleistungen für die Personenunterführung und die Brückenbauten zu beauftragen.

Zugesichert werden in diesem Sinne grundsätzlich und vorbehältlich der vertraglichen Einigung (Basis KBOB - Planervertrag mit Allgemeinen Vertragsbedingungen der KBOB Planerleistungen, Ausgabe 2006) die Projektierung, die Ausschreibungs- und Ausführungspläne sowie die gestalterische Leitung bei der Ausführung gemäss den geltenden Ordnungen für Leistungen und Honorare des SIA.

Der Veranstalter behält sich jedoch vor, einzelne übrige Teilleistungen andersweitig zu vergeben. Bei einer Beauftragung der Phasen Vor-/ Bauprojekt sind auf Seiten des Anbieters folgende Erfahrungen im Ingenieurbau nachzuweisen:

- Nachweis Brückenbau im Eisenbahnbau, Bereich Brückenbau bzw. Neubau von Personenunterführungen unter Bahnbetrieb (Normalspur) und Publikumsverkehr. (Referenzprojekte: Anteil Baumeisterarbeiten > CHF 1 Mio. sowie Erfahrung in der Bauphasenplanung vergleichbarer Projekte).
- Nachweis Spezialtiefbau und Durchpressungen, Bereich denkmal-geschützter Gebäudeunterfangung unter Berücksichtigung des Publikumsverkehr und Betrieb im Gebäude (Referenzprojekte: Anteil Baumeisterarbeiten > CHF 0.5 Mio. sowie Erfahrung in der Bauphasenplanung vergleichbarer Projekte).

Die Basis für die Honorarverhandlungen bilden die KBOB-Ansätze. Für die Weiterbearbeitung sind gemäss den gültigen SIA-Normen folgende Angaben verbindlich:

Z-Werte 2011	SIA 102	SIA 103	SIA 105	SIA 108
Z1	0.062	0.075	0.062	0.066
Z2	10.58	7.23	10.58	11.28
Schwierigkeitsgrad n	1.0	1.0		
Anpassungsfaktor r	1.0	1.0		

6. Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Wettbewerbsbeiträgen verbleibt grundsätzlich bei den Projektverfassern.

Die Pläne und Modelle der rangierten Projekte gehen ins Eigentum des Veranstalters über. Der Veranstalter darf die Projekte nur unter vollständiger Angabe der Autoren veröffentlichen. Ein spezielles Einverständnis der Autoren dazu ist nicht nötig.

7. Preise und Entschädigungen

Insgesamt steht eine Preissumme von Fr. 130'000.00 (inkl. MwSt.) zur Verfügung, die in jedem Fall voll ausbezahlt werden. Es werden 3-5 Preise vergeben. Eine feste Entschädigung wird nicht ausgerichtet.

8. Preisgericht

Die Grundeigentümerschaft Olten SüdWest hat vor der Zusammenkunft des Preisgerichts auf den Einsitz im Preisgericht verzichtet. Demzufolge gilt Adrian Balz (bisher Ersatz) als stimmberechtigtes Mitglied.

Fachpreisrichter:

Walter Bieler, Ingenieur SIA, Bonaduz (Vorsitz)
Peter Heiniger, Kantonsingenieur Solothurn
Daniel Wentzlauff, Dipl.Ing. AADipl, Architekt BSA SIA SWB, Basel
Pius Flury, Dipl. Architekt ETH SIA, Solothurn
Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin FH BSLA, Meilen
Lorenz Schmid, Stadtplaner Stadt Olten (Ersatz)

Sachpreisrichter:

Martin Wey, Baudirektor Olten
Christoph Gerber, SBB Projekte Bau & Architektur, Olten
Rolf Furrer, Präsident Baukommission Olten
Adrian Balz, Leiter Baudirektion Olten

Experten (nicht stimmberechtigt):

Urs Kissling, Stadtgenieur Olten
Bruno Wegmüller, dipl. Architekt FH, Kostenplaner, Worb
Markus Reichenbach, dipl. Bauing. FH, Verkehrsingenieur SVI, Solothurn
Bernhard Straub, dipl. Arch. ETH SIA, Planer NDS ETH RegA, Solothurn
Reto Vescovi, dipl. Bauingenieur HTL, Solothurn

9. Teilnehmerfeld

Es hatten sich 14 Teilnehmende angemeldet und erfüllten die Teilnahmebedingungen.

10. Fragenbeantwortung

Innert der gesetzten Frist gingen 66 Fragen ein, deren Beantwortung vom Preisgericht genehmigt wurde und am 28. November 2011 allen Teilnehmenden zugestellt wurde.

11. Eingegangene Projekte

Es sind 10 Projektvorschläge fristgerecht bei der Planteam S AG in Solothurn abgegeben bzw. per Postversand (Poststempel 27. Januar 2012) eingereicht worden.

Die Projektvorschläge tragen unterschiedliche Kennwörter und die Reihenfolge der anonym eingereichten Projektvorschläge erfolgte durch die Vorprüfung:

- A GETRENNT VEREINT
- B Paradisvogel
- C «ICH BIN AUCH EIN...»
- D NAECHSTERHALTHAMMER
- E SISU
- F diagonal
- G Libelle
- H Das Güldene Band
- J Palindrom
- K ORIGAMI

12. Vorprüfung

Die Vorprüfung der Projektvorschläge erfolgte zwischen dem 1. und 7. Februar 2012. Geprüft wurde anhand den Vorgaben im Wettbewerbsprogramm und der Fragenbeantwortung. Die formale Vorprüfung (Anonymität, Vollständigkeit, Wahrung der Fristen) erfolgte durch die Planteam S AG, Solothurn, Kerstin Veit und Martin Nevošad, die technische Vorprüfung (Einhaltung der planerischen Randbedingungen) durch die Kontextplan AG, Solothurn, Reto Vescovi. Die Ergebnisse der Vorprüfung sind in separaten Vorprüfungsberichten zusammengestellt und standen dem Preisgericht in schriftlicher Form zur Verfügung. Eine detaillierte Vorprüfung erfolgte nur für die Projekte gemäss Beurteilung durch das Preisgericht. Die detaillierte Vorprüfung wurde zwischen der ersten und der abschliessenden Beurteilungsrunde vorgenommen.

C. BEURTEILUNG DER PROJEKTE

13. Zusammenkünfte

Das Preisgericht traf sich am 8. und 15. Februar 2012 zur Beurteilung der Projekte. Am ersten Tag war ein Sachpreisrichter entschuldigt. Am zweiten Tag waren alle Stimmberechtigten vollständig anwesend.

14. Vorbemerkung und Zulassung der Projekte zur Beurteilung

Die Umfrage unter allen im Preisgericht vertretenen Personen ergab keine unzulässige Verbindung und somit bestand für kein Mitglied des Preisgerichts ein Ausstandsgrund. Zu Beginn des ersten Beurteilungstages liess sich das Preisgericht durch die Planteam S AG und die Kontextplan AG über die Resultate der formalen und technischen Vorprüfung informieren.

Einige Projekte wiesen kleinere Mängel auf, die hier nicht erwähnt werden. Nach kurzer Diskussion erachtete das Preisgericht die Abweichungen als geringfügig und fasste den Beschluss, dass alle 10 eingereichten Projekte zur Beurteilung zugelassen werden.

Aufgrund der Vorprüfung entschied das Preisgericht einstimmig 10 Projekte zur Beurteilung und zu einer allfälligen Preiserteilung zuzulassen.

15. Beurteilungskriterien

Das Preisgericht legte der Beurteilung die im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Kriterien zugrunde:

- a Städte- und Ingenieurbau, Gestaltung**
 - Einbettung in den städtebaulichen Kontext
 - Konzept, Identität und Ausstrahlung des Gesamtbauwerks
 - Formale Qualität der Bauten, Anlagen und Aussenräume
- b Funktionalität / Nutzen**
 - Funktionsnutzen (Tragsicherheit und Zweckmässigkeit)
 - Gebrauchstauglichkeit (Nutzungsneutralität, Veränderbarkeit)
 - Nachhaltiges Bauen (Dauerhaftigkeit)
- c Wirtschaftlichkeit**
 - Wirtschaftlichkeit bezüglich Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten, Personenunterführung und Brückenbauten
 - Erstellungskosten sämtlicher übrigen Massnahmen innerhalb des Projektierungssperimeters

Die Reihenfolge der Hauptkriterien entspricht nicht der Gewichtung. Die jeweiligen Unterkriterien sind nur im Verbund zu bewerten und können daher nicht einzeln gewichtet werden.

16. Vorgehen zur Beurteilung

Nach der freien und individuellen Besichtigung durch das Preisgericht wurden die Projekte unter Leitung der Fachpreisrichter in vier Untergruppen studiert. Anschliessend wurden alle Projekte im Plenum hinsichtlich der Hauptkriterien charakterisiert.

17. Erster Rundgang

Nach intensiver Diskussion im Plenum wurden einstimmig jene Projekte ausgeschieden, die nach Meinung des Preisgerichts in allen oder der Mehrzahl der Hauptkriterien als mangelhaft beurteilt wurden und in keinem als gut. Ausgeschieden wurden:

- B Paradisvogel
- D NAECHSTERHALTHAMMER
- E SISU
- H Das Guldene Band
- K ORIGAMI

18. Zweiter Rundgang

Im zweiten Durchgang wurden die verbleibenden Projekte vergleichend diskutiert. Nachfolgendes Projekt konnte die vorgegebenen Beurteilungskriterien nach Auffassung des Preisgerichts höchstens durchschnittlich erfüllen, da es in nur einem Hauptkriterium mit gut abschnitten hat. Ausgeschlossen wurde:

G Libelle

19. Detaillierte Prüfung der verbleibenden Projekte

Das Preisgericht beschloss einstimmig, alle nach dem 2. Rundgang verbleibenden Projekte der im Wettbewerbsprogramm angekündigten detaillierten Vorprüfung zu unterziehen. Somit wurden folgende Projekte einer detaillierten Vorprüfung unterzogen:

- A GETRENNT VEREINT
- C «ICH BIN AUCH EIN...»
- F Diagonal
- J Palindrom

20. Kontrollrundgang

Der erste Beurteilungstag wurde mit einem Kontrollrundgang abgeschlossen. Das Preisgericht beschloss einstimmig, an den gefassten Entscheiden festzuhalten und keine Veränderung oder Wiedererwägung vorzunehmen.

21. Ergebnisse der detaillierten Vorprüfung

Die Ergebnisse der detaillierten Vorprüfung wurden dem Preisgericht durch Bruno Wegmüller (E'xact AG) und Reto Vescovi (Kontextplan AG) vorgestellt. Alle Kostenangaben waren vergleichend zu werten und damit aussagekräftig für die Beurteilung.

Die Ergebnisse der detaillierten Vorprüfung sind in tabellarischer Form in separaten Vorprüfungsberichten zusammengestellt und standen dem Preisgericht in schriftlicher Form zur Verfügung. Das Preisgericht beschloss einstimmig, die Ergebnisse für die Beurteilung zu übernehmen.

22. Beurteilung der verbliebenen Projekte

Von den verbleibenden vier Projekten wurde für den zweiten Beurteilungstag von den Mitgliedern des Fachpreisgerichts Projektbeschriebe erstellt. Diese lagen dem Preisgericht in schriftlicher Form vor.

Die verbliebenen vier Projekte waren alle rang- und preiswürdig. Nach vergleichender Beurteilung zwischen den Projekten und gestützt auf die Kriterien und den Ergebnissen der Vorprüfung beschloss das Preisgericht nach intensiver Diskussion eine provisorische Rangierung.

23. Kontrollrundgang

Die Entscheide der Ausscheidungsrunden wurden in der Folge vom Preisgericht durch nochmaliges Überprüfen aller Projekte hinterfragt. Nach vergleichender Beurteilung wurde das Projekt

D NAECHSTERHALTHAMMER

in den zweiten Rundgang nachgerückt. Die weitere Diskussion hat zu keinen weiteren Veränderungen geführt und das Preisgericht beschloss einstimmig, an den gefassten Entscheiden festzuhalten.

24. Projektbeschriebe und Bericht des Preisgerichts

Aufgrund der Beurteilung wurden vom Preisgericht die Aussagen zu den Hauptkriterien formuliert und vom Preisgericht einstimmig genehmigt. Diese dienten für die Ausfertigung der definitiven Projektbeschriebe im Bericht des Preisgerichts. Zudem wurden Stichworte für die Weiterbearbeitung des erstrangierten Projekts festgehalten. Der Bericht wurde den Mitgliedern des Preisgerichts zur Genehmigung vorgelegt.

D. ENTSCHEID UND EMPFEHLUNG DES PREISGERICHTS

25. Rangierung und Preiszuteilung

Gestützt auf die im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Beurteilungskriterien beschloss das Preisgericht nach eingehender Diskussion einstimmig folgende Rangierung und Preiszuteilung:

Projekt	Kennwort	Preis in Fr. inkl. MwSt.
1. Rang		
C	«ICH BIN AUCH EIN...»	Fr. 50'000.00
2. Rang		
A	GETRENNT VEREINT	Fr. 35'000.00
3. Rang		
J	PALINDROM	Fr. 30'000.00
4. Rang		
F	diagonal	Fr. 15'000.00

26. Erwägungen und Empfehlungen

Für die weitere Bearbeitung des Projektes «ICH BIN AUCH EIN...» empfiehlt das Preisgericht dem Veranstalter und den Projektverfassenden, die nachstehend aufgeführten Empfehlungen zu berücksichtigen:

- Die Geometrie des Brückendaches, insbesondere sein Anschluss an den Bahndamm ist zu überprüfen. Dabei soll, wie auf der Visualisierung angedeutet, die Grosszügigkeit im Bereich der Velohalle bei der gewählten Breite und nur 3 m lichte Höhe beibehalten werden können. Zudem soll die Unterführung nicht unnötig verlängert werden und keine bedrückenden, dunklen Restflächen entstehen. Die vorgeschlagenen Öffnungen im Dach der Brücke sind hier sicherlich ein guter Ansatz.
- Konstruktion und Materialisierung wirken massiv und tendenziell überinstrumentiert und sollten auf eine Vereinfachungen hin untersucht werden. Auf die historisierenden Vorbilder kann dabei verzichtet werden. Das grosse Potential des Projektes als atmosphärisch starker und markanter Stadteingang darf jedoch nicht darunter leiden.
- Das Bahnhofsgebäude sollte als Ganzes erhalten bleiben und die Überdeckung der Rampe zum Bahnhofplatz hinterfragt und der Umgang mit dem bestehenden Oktagon als erste Etappe aufgezeigt werden. Die Zugänge zum Mittelperron aus der Unterführung wirken zu eng und sind im Dialog mit der SBB zu optimieren.
- Die Verwendung des Materials Holz in der Unterführung ist von der angestrebten Atmosphäre her verständlich, seine Tauglichkeit für diesen Zweck im Hinblick auf Alterung, Reinigung und Unterhalt ist jedoch noch nachzuweisen.

Die Überarbeitung soll von den Fachpreisrichtern und den entsprechenden Experten begleitet werden.

E. SCHLUSSBEMERKUNGEN

27. Dank und Würdigung

Das Preisgericht schätzt die Vielfalt der Lösungsvorschläge und dankt allen Teilnehmenden für das sehr grosse Engagement bei der Bewältigung der gestellten Aufgabe. Die verschiedenen Beiträge haben vertiefte Diskussionen über die Bedeutung der Personenunterführung und des Bahnhofs Hammer ausgelöst und es wurden interessante Erkenntnisse gewonnen.

Der Abschluss des Projektwettbewerbs ist ein wichtiger Meilenstein einerseits für die Umsetzung der Personenunterführung und für die Anbindung von OltenSüdWest an die Stadt andererseits.

Die grosse Spannweite der aufgezeigten Lösungen für diese Aufgabe hat bestätigt, dass der gewählte Weg über einen Projektwettbewerb richtig war. Es ist erfreulich und für die Entwicklung des Projektes vielversprechend, dass die Entscheide des Preisgerichts einstimmig gefällt werden konnten.

28. Weiteres Vorgehen

Der Zuschlag erfolgt durch den Stadtrat auf Antrag des Preisgerichts. Der Ausgang des Projektwettbewerbes wird den Teilnehmenden nach der Genehmigung durch den Stadtrat schriftlich eröffnet.

Anschliessend werden alle Projekte während mindestens 10 Tagen öffentlich ausgestellt, wobei die Teilnehmenden und die Medien eingeladen sind und an der Eröffnung die Gelegenheit haben, Mitglieder des Preisgerichts persönlich zu befragen.

Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden rechtzeitig bekannt gegeben.

29. Verschiedenes

Alle Preisgelder des Wettbewerbs werden erst nach dem Zuschlag des Stadtrats sowie nach Ablauf der Beschwerdefrist ausbezahlt.

Die eingereichten Unterlagen aller rangierten Projekte bleiben im Eigentum des Veranstalters.

Die Unterlagen der nicht rangierten Projekte können von den Verfassern innert 30 Tagen nach Ablauf der Ausstellung nach telefonischer Voranmeldung bei der Baudirektion Olten (+41 62 206 13 01) abgeholt werden.

30. Genehmigung

Das Preisgericht genehmigt den vorliegenden Bericht.

Olten, 15. Februar 2012

Walter Bieler, Bonaduz

W. Bieler

Peter Heiniger, Solothurn

P. Heiniger

Daniel Wentzlaff, Basel

D. Wentzlaff

Pius Flury, Solothurn

P. Flury

Marie-Noëlle Adolph, Meilen

M. Adolph

Lorenz Schmid, Olten

L. Schmid

Martin Wey, Olten

M. Wey

Christoph Gerber, Olten

C. Gerber

Rolf Furrer, Olten

R. Furrer

Adrian Balz, Olten

A. Balz

F. KUVERTÖFFNUNG

Nach der inhaltlichen Genehmigung des vorliegenden Berichtes durch das Preisgericht ergibt die Öffnung der verschlossenen VerfasserCouverts folgende Verfasserinnen und Verfasser der eingereichten Projekte:

31. Zur Weiterbearbeitung empfohlen

1. Rang

Projekt C «ICH BIN AUCH EIN...»

Verantwortliche Projektverfasser:

Schmidt + Partner Bauingenieure AG, Lenzburg

Weitere an der Planung Beteiligte:

Architektur und Landschaftsarchitektur:

Plagaro Cowee Architektur, Herrliberg



32. Weitere Rangierte

2. Rang

Projekt A GETRENNT VEREINT

Verantwortliche Projektverfasser:

WAM Planer und Ingenieure, Solothurn

Weitere an der Planung Beteiligte:

Architektur:

3B Architekten AG, Bern

Landschaftsarchitektur:

4d AG Landschaftsarchitekten BSLA, Bern

3. Rang

Projekt J PALINDROM

Verantwortliche Projektverfasser:

TSW Trachsel, Schibli, Walder + Partner AG, Olten

Weitere an der Planung Beteiligte:

Architektur:

Werk 1 Architekten und Planer AG, Olten

Landschaftsarchitektur:

Schneider Landschaftsarchitekten BSLA AG, Olten

4. Rang

Projekt F diagonal

Verantwortliche Projektverfasser:

Gerber + Partner Bauingenieure und Planer AG, Windisch

Weitere an der Planung Beteiligte:

Architektur:

Tschudin + Urech AG, Brugg

Landschaftsarchitektur:

SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen

Weitere Spezialisten:

Eichenberger AG Bauingenieure und Planer, Muhen

33. Nicht rangierte Projekte

2. Rundgang

Projekt D NAECHSTERHALTHAMMER
Verantwortliche Projektverfasser:
Leonhardt, André + Partner Beratende Ingenieure VBI
GmbH, Zürich
Weitere an der Planung Beteiligte:
Architektur:
Stéphane M. Lippitsch, Berlin
Landschaftsarchitektur:
TDB Landschaftsarchitektur, Berlin

Projekt G Libelle
Verantwortliche Projektverfasser:
Gruner Ingenieure AG, Olten
Weitere an der Planung Beteiligte:
Architektur:
Felber Widmer Kim Architekten AG, Aarau
Landschaftsarchitektur:
Naef Landschaftsarchitekten GmbH, Brugg
Holzbauingenieur:
Makiol + Wiederkehr, Beinwil am See
Verkehrsplanung:
mrs partner ag, Zürich
Lichtplanung:
Hefti Hess Martignoni Aarau AG, Aarau

1. Rundgang

Projekt B Paradisvogel
Verantwortliche Projektverfasser:
ENGELSMANN PETERS GmbH Beratende Ingenieure,
Stuttgart
Weitere an der Planung Beteiligte:
Landschaftsarchitektur:
Landschaftsarchitektur Diekmann, Hannover

Projekt E SISU
Verantwortliche Projektverfasser:
Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich
Weitere an der Planung Beteiligte:
Architektur:
Müller & Truniger Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur:
Raderschall Partner AG,
Landschaftsarchitekten BSLA, Meilen

Projekt H Das Güldene Band
Verantwortliche Projektverfasser:
tbf-marti ag Ingenieurbüro, Schwanden
Weitere an der Planung Beteiligte:
Architektur:
Jung Architektur GmbH, Mollis
Landschaftsarchitektur:
Laubrausch Landschaftsarchitektur, Glarus

Projekt K ORIGAMI
Verantwortliche Projektverfasser:
Frey + Gnehm Ingenieure AG, Olten
Weitere an der Planung Beteiligte:
Architektur:
Frey Architektur, Olten
Landschaftsarchitektur:
pg landschaften Gysin, Sissach

G. PROJEKTBSCHRIEBE

1. Rang, zur Weiterbearbeitung und Ausführung empfohlen:

«ICH BIN AUCH EIN...»

Verantwortliche Projektverfasser:

Schmidt + Partner Bauingenieure AG, Lenzburg

Plagaro Cowee Architektur, Herrliberg



Beurteilung

Die zentrale Idee des Projektes ist die gedeckte, sich nach Süden öffnende ERO-Brücke. Mit diesem überraschenden, aber plausiblen Vorschlag verwandeln die Verfasser den Brückenschlag in einen markanten Stadtzugang. In der Materialisierung und Gestaltung setzt sich die ERO-Brücke in der Unterführung und mit der Brücke über die Dünern fort. Über das konstruktive Prinzip des Vierendeel-Trägers und die einheitliche Materialisierung in Holz und Stahl sollen die drei Bauwerke zu einer gestalterischen Einheit zusammengebunden werden.

Die zweiteilige Materialisierung der Unterführung in einen unteren, strapazierfähigen, harten Teil und quer verlaufende Licht- und Holzbänder an der Decke und im oberen Wandteil überzeugt räumlich. Der Steg über die Dünern fällt mit den brüstungshohen Trägern bescheidener aus als die ERO-Brücke und passt sich gut den Gegebenheiten an. Die Verfasser nehmen mit den Holzelementen bewusst Bezug auf historische Elemente wie an das Muster einiger Fensterläden der Altstadt von Olten. Nach Auffassung des Preisgerichts sind diese historisierenden Anleihen eher gesucht und wirken sich auf die gestalterische Umsetzung des eher belastend aus.

Ebenfalls könnten die konstruktiven als auch gestalterischen Mittel wie die aufwändige Stahl-Holzkonstruktion zurückhaltender ausformuliert werden. Das Preisgericht ist der Auffassung, dass gesamthaft eine Vereinfachung und Entschlankung dem ansonsten überzeugenden Projekt gut täte.

Grundsätzlich positiv bewertet wird die Absicht, der Brücke über die ERO auch eine attraktive Untersicht zu verleihen. Zusätzlich zu den Kunstlichtbändern in der Unterführung werden von den Verfassern, wo möglich, offene Oberlich-

ter angeordnet. Die Öffnungen sind grundsätzlich begründenswert, die zwei Oberlichter beim Bahnhofsgebäude rechtfertigen jedoch den Abriss des Gebäudeteils nicht. Es ist anzustreben, das Bahnhofsgebäude als Ganzes zu erhalten.

Auch die Überdeckung der Rampeanlage westlich des Bahnhofsgebäudes wird hinterfragt. Die Rampeanlage erhält damit unnötig viel räumliche Präsenz.

Die funktionalen Anforderungen sind ansonsten gut gelöst. Die Veloparkplätze sind richtig angeordnet, die Aufgänge auf die Perrons sind zweckmässig, die Platzverhältnisse beim Perronzugang in die Unterführung müssen noch überprüft werden. Die kreuzungsfreie Führung des Velofahrers auf einem gekennzeichneten Mittelstreifen wird als richtig gewertet.

Sowohl die Gestaltung der Hammerallee mit wenigen Stützmauern und abrupten Höhenunterschieden als auch die Bepflanzung der Böschungen als natürliche Wiese mit einzelnen Büschen sind angemessen.

Die zu erwartenden Kosten liegen leicht über dem Durchschnitt der geprüften Projekte und sollten zusammen mit der Vereinfachung angemessen reduziert werden können. Gesamthaft betrachtet, gelingt es den Verfassern, der fussläufigen Anbindung des neuen, in der Entstehung begriffenen Stadtteils, eine überzeugende Präsenz zu verleihen. Das Preisgericht ist überzeugt, dass das Projekt auch während der zu erwartenden Teil-Realisierungen genügend Kraft hat, um in diesem heterogenen Umfeld einen attraktiven Ort zu formulieren. Der sorgfältig durchgearbeitete Beitrag vermag durch seine eigenständige und klare Geste die komplexen Randbedingungen insgesamt am überzeugendsten zu lösen.



OBERES BILD: SWO QUARTIER VOR ERO-BRÜCKE; UNTERES BILD: BRÜCKE ÜBER DIE ERO





SITUATION 1:200

INGENIEURBAU - ALLGEMEIN

Die drei Kurvenbrücken Dünnerbrücke, Personenunterführung und ERO-Brücke bilden eine Einheit in der gewählten Geometrie, als Langformenbrücke und in den Materialien.

Die Langformenbrücke Dünnerbrücke - Personenunterführung Bahnhof Hammer - ERO-Brücke - Vorplatz, Einreiseparkplatz ist übergeordnet, mit zwei seitlichen, 1 m breiten Fußgängerzonen und einem mittleren, um 4 cm tiefer gesetzten 3 m breiten Vordachstuhl ausgerollt. Diese Vordachführung gewährleistet einen kontinuierlichen Verkehrsfluss.

Der Aufbau der Brückensysteme der beiden ERO-Brücken - überlappend - sieht dazu die folgenden Details der Brücken über & Roll auf der Nordseite bei der neuen SBB Rampe werden ca. 80 Abstellplätze, weitere 2-7, unterteilt sind, vorgesehen. Auf der Südseite sind ca. 100 geparkte Abstellplätze im Bereich Übergang PU Portal Seite ERO vorgesehen. Das zukünftige Ausbaupotenzial für Vordachstützen wird auf gleicher Ebene nördlich des Übergangs PU Portal Seite ERO vorgesehen. Die Bereiche der Kurvenbrücke sind - insbesondere SBB, im Mobilisierungs- und der Park & Roll, Kiva & Roll sind in den Plänen ersichtlich.

INGENIEURBAU - BRÜCKE ÜBER DIE DÜNNERN

ICH BIN AUCH EINE SCHLÄNKE PLATTE

Das Tragsystem der Brücke basiert auf dem Konzept der Viereckstrahlträger.

Der vordachartige Stahlträger der Brückenplatte ist ein moderner Kassenträger, welche von der Seite sichtbar ist. Die 8,4 m breite und 23 m lange Plattform besteht aus einem 300 mm hohen Stahlträger aus H-Profilen. Darauf besteht die Eindeckung aus einer Holztafelplatte aus gehobelter Holztafel und einem schwimmenden Belag. Der Aufbau über der Deckplatte setzt sich aus einer Dampfschutzschicht, einer Abdichtung und 60 mm Gipsputz zusammen.

Die Platte wird links und rechts von 1,65 m hohen Viereckstrahlträgern mit einem Stababstand von 2,5 m getragen. Die Träger spannen sich frei über 22,5 m. Die Rahmenenden sind voll verschweisst. Die H-Profilen sind generell 300 mm hoch. Oberhalb der Stahlträger sind die Rohre, Außenbau des Oberpunktes wird durch die ebenfalls bisgesteifte gegenschwächen Bodenträger gewährleistet. In der Vordachführung wird aus Gründen der gestalterischen Kontinuität der Viereckstrahlträger über die Auflager hinweg weitergeführt.

Die Staketten auf Fichtenholz bilden eine Geländer zwischen den Platten und den Gurt. Dort ist auch die Beleuchtung integriert.

Die Brückenauflager werden von massiven Betonstützen, die innerhalb der Mikrostationen liegen, ständerartig gegründet. Die bestehende Brunnenwand von Auflager Nord wird als Sicherung der Aufkantung des Auflagers - um 5 cm angehoben. Die weiteren Brückensysteme werden mit bewehrter Erde als Geotragter geachtet. Die Stahlkonstruktion wird in Tassen eingeklebt, mittels Pressluft auf hydraulische Verankerung und zusammen geschweißt.

INGENIEURBAU - BRÜCKE ÜBER DIE ERO

ICH BIN AUCH EINE SCHÜTZENDE HÜLLE

Das Tragsystem der Brücke basiert auf dem Konzept der Viereckstrahlträger. Der rechteckige Stahlträger der Brückenplatte ist ein moderner Kassenträger, die von der Straße aus sichtbar ist. Die Eindeckung ist von innen starker ständiger Ausdrück geprägt.

Auch diese 22,5 m lange und 16,5 m breite Plattform besteht aus einem 300 mm hohen Stahlträger mit räumlicher Struktur aus H-Profilen. Darauf besteht die Eindeckung aus einer Holztafelplatte aus gehobelter Holztafel und einem schwimmenden Belag. Der Aufbau über der Deckplatte setzt sich aus einer Dampfschutzschicht, einer Abdichtung und 60 mm Gipsputz zusammen. Gegeben wird die breite Platte von zwei 4,15 m hohen Viereckstrahlträgern. Der Plattenabstand beträgt auch hier 2,5 m.

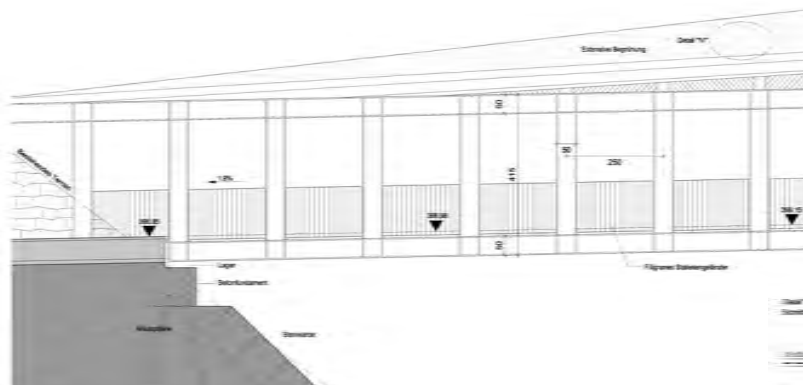
Die Träger spannen sich frei über 22,5 m. Die Rahmenenden sind voll verschweisst. Die H-Profilen sind generell 300 mm hoch. Eine voll verschweisste der Brückenauflager und der Dachträger mit dem 3,5 m hohen Viereckstrahlträger gewährleistet ausreichende Stabilität auch in Querrichtung.

Die Überdachung geht von Gehbel Südwest in Richtung PU von einem Dreieck mit maximaler Fronthöhe von rund 4,65 m bildend in die Deckenoberseite der PU über. Von der Überdachung Südwest ausgehend markiert die demnach einen großzügigen Eingang zur PU. Übergang bildet sich die Brücke für den Benutzer der PU zum neuen Stadteil. Die Teilüberdachung der Brücke ist für die Benutzer dieser Langformenbrücke ein Verweilort; Das Dach besteht zwischen den Stahlträgern aus einem Holztafelbau mit Fachstuhlstruktur, die in die Seitenstützen aus Holz befestigt sind. Über den Stahl- und Holzträgern besteht das Dach aus der Holztafel, der Deckenabdeckung ist. Durch den Schutz und dem Aufbau der Überdachung (siehe dazu Ansicht Brücke über ERO Strasse, Detail, IV Detail Dach).

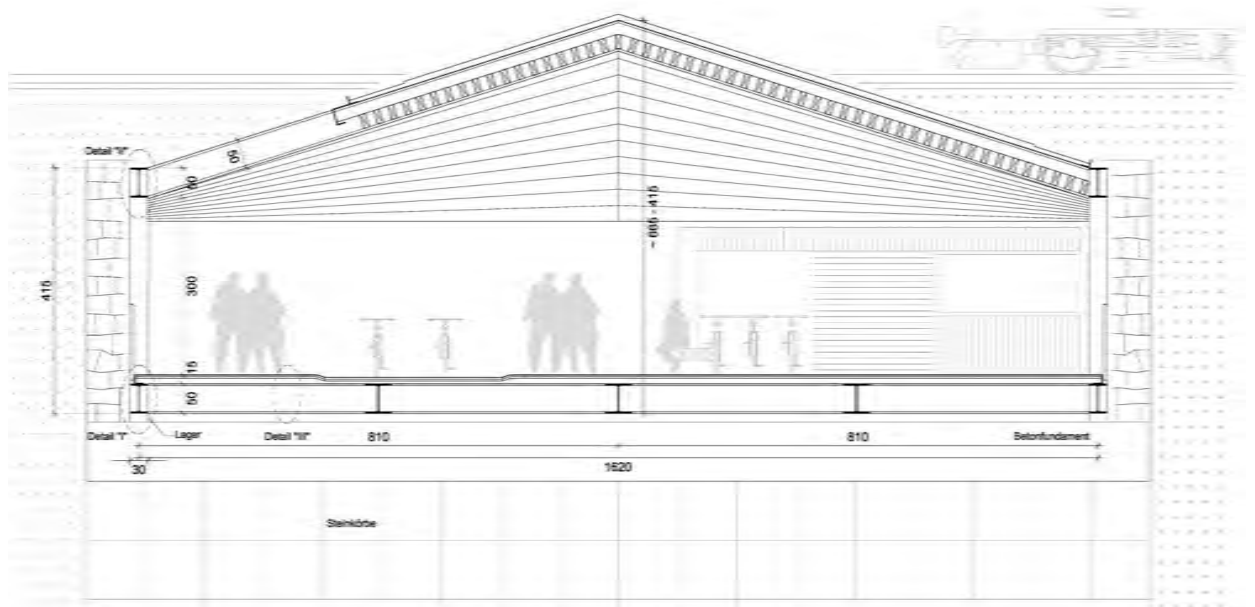
Die Beleuchtung ist bei den Viereckstrahlträgern und zwischen den Dachstützen integriert. Zwischen den Stahlträgern ist ein integriertes Stahlblech aus Stahl angebracht. Der Mobilisierungs- und ist als solches einer anderen LibRARY als die Brücke selbst. Der Holzplattent kann je nach Bedarf, zukünftig auch entfernt werden.

Die Brückenauflager werden von massiven Betonstützen, die innerhalb der Mikrostationen, ständerartig gegründet. Die stalen Brückensysteme werden mit bewehrter Erde und so, mit bewehrter Erde mit Geotragter geachtet.

Nach dem Abbruch der Langformenbrücke über 18 und dem Erstellen der PU wird die breite Brückenkonstruktion verankert. Dabei wird der Vordachstuhl Raum für die Montage.



ANSICHT BRÜCKE ÜBER ERO STRASSE 1:50



QUERSCHNITT BRÜCKE ÜBER ERO STRASSE 1:50

2. Rang

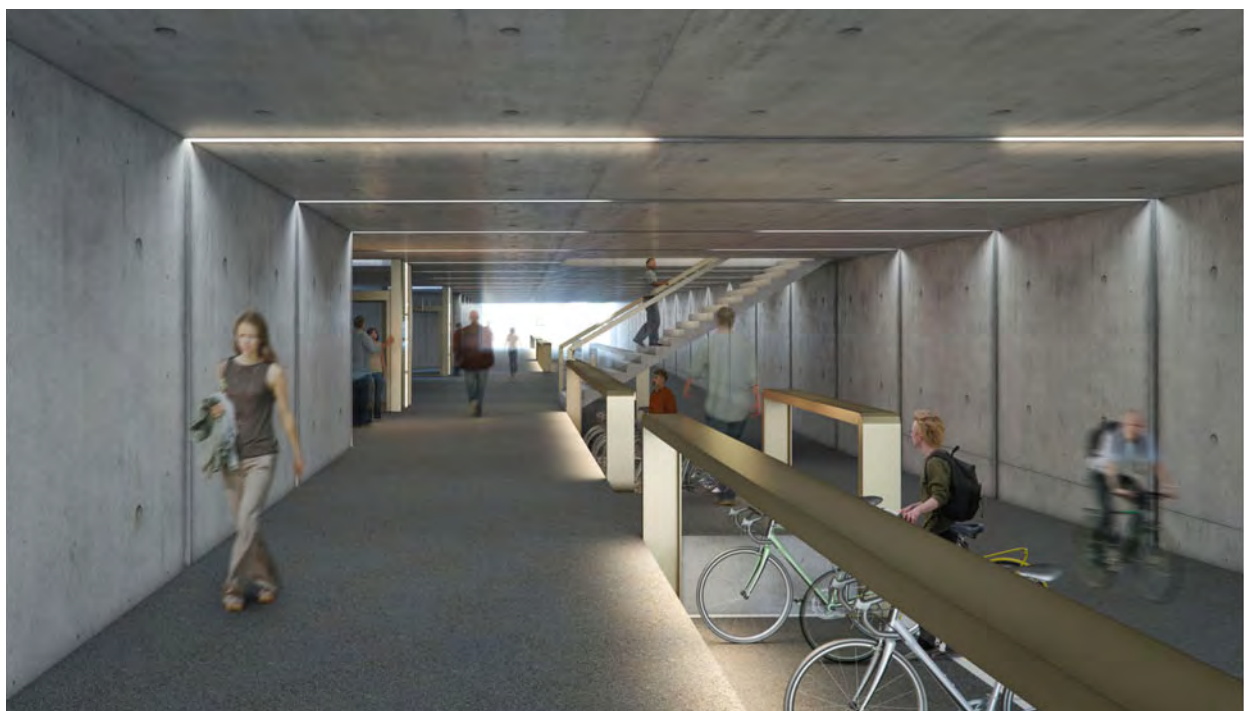
GETRENNT VEREINT

Verantwortliche Projektverfasser:

WAM Planer und Ingenieure, Solothurn

3B Architekten AG, Bern

4d AG Landschaftsarchitekten BSLA, Bern



Beurteilung

Das Projekt zeichnet sich aus durch eine konsequente Trennung von Fussgängerfläche und Veloweg im gesamten - auch stadtseitig Bereich - der Personenunterführung. Die Qualität dieses Projektes liegt in dieser auf die Gegebenheiten gut abgestimmten Strategie der konfliktfreien Verkehrsführung, da Kollisionen zwischen Fussgängern und Velofahrern vermieden werden. Die geforderten Veloabstellplätze sind von der Witterung geschützt, sie werden zudem geschickt direkt in der Unterführung in komfortabler Nähe zu den Bahnperrons angeboten. Der Bahnhofsbereich mit bestehendem Aufgang wird beim vorliegenden Projekt nicht thematisiert.

Die Umsetzung dieses für das Projekt zentralen Konzeption, der konfliktfreien Trennung der Benutzerebenen in der Unterführung, muss als räumlich und gestalterisch nicht gelungen bezeichnet werden. Die geforderten Veloabstellplätze befinden sich auf der Spur der Velofahrer, sie trennen die beiden Benutzerspuren, die in unterschiedlicher Höhe angelegt sind. Diese Aufteilung der Unterführung in zwei unterschiedlich hohe Ebenen, der folglich zwischen den Spuren verlaufende Absatz und die Möblierung mit Fahrrädern im Mittelbereich der Unterführung wirken überaus beengend. Der Durchgang präsentiert sich für die Benutzer einer Unterführung, die naturgemäss einengend wirkt,

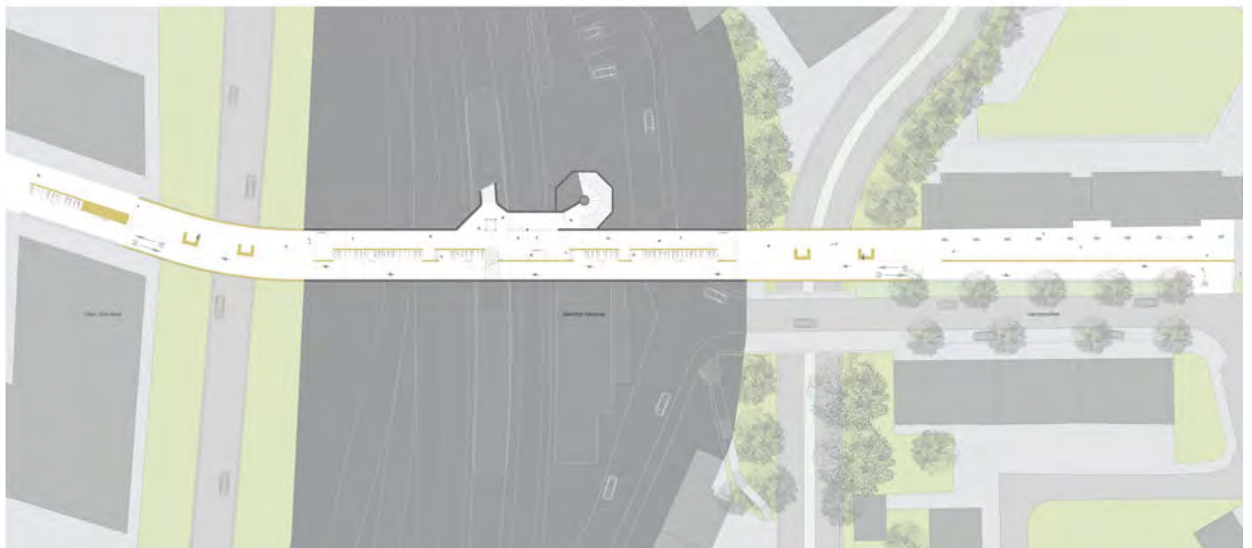
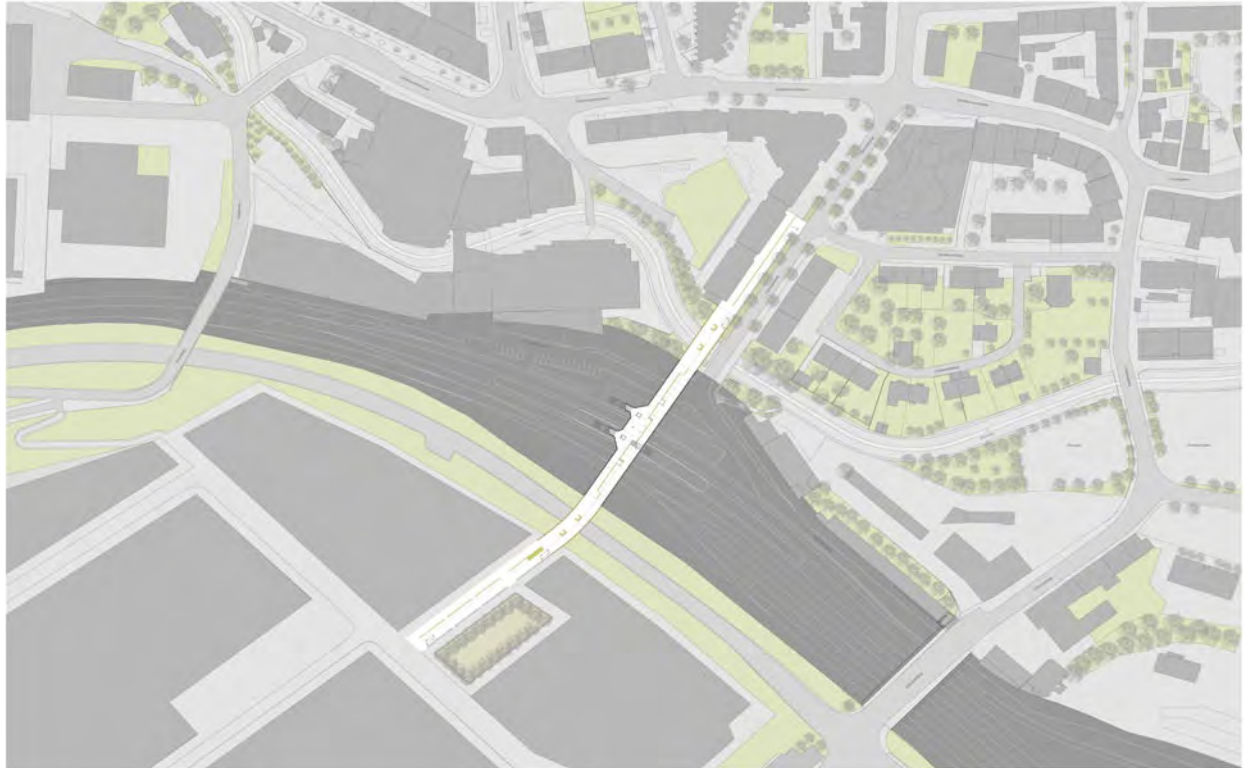
unübersichtlich und räumlich wenig atmosphärisch.

Es fehlt an Grosszügigkeit in der Raumkonzeption und dies wirkt sich negativ auf das Befinden der Passanten aus, das in diesem Projekt insgesamt zu wenig berücksichtigt wurde.

Die Treppe über dem Veloweg, die als Perronzugang über die Velospur hinweg führt, ist zudem nicht überzeugend. Ausschlaggebend für die Vorbehalte des Projektes sind aber nicht nur die mangelnden räumlichen Qualitäten, den Projektverfassern gelingt es durch die Verschiebung der Benutzer auf zwei Ebenen zudem nicht, eine städtebauliche Qualität entstehen zu lassen.

Ein Problem dürfte sich ausserdem hinsichtlich der Reinigung ergeben, die bei dieser Lösung erschwert wird.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es dem Projekt gerade bei der Umsetzung der sehr positiv bewerteten Strategie der konfliktfreien Verkehrsführung an Empfinden für die räumliche Qualität fehlt. Die Gestaltung des Innenraums der Unterführung ist nicht überzeugend. In positivem Sinne erwähnenswert sind hingegen aber das ingenieurgerechte Denken und der Gestaltungswille bei der Konstruktion der Brücken, die statisch richtig beurteilt wurden.



„... auf getrennten Pfaden und dennoch vereint, pendeln die Fussgänger und Velofahrer zwischen den Stadtteilen und gelangen zu den Zügen und wieder zurück...“

Ausgangslage

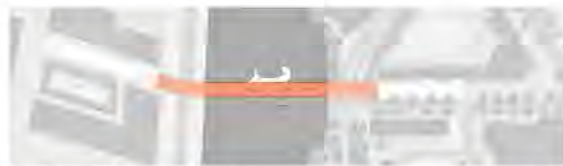
Ein neues Stadtquartier entsteht in Olten Südwesten, südlich des Damms der Gäubahnlinie und auf der anderen Seite der neuen Umfahrungsstrasse. Mehr als fünftausend Personen werden in Zukunft in diesem Stadtteil wohnen. Um von dort nach Olten zu gelangen, müssen sie die Umfahrungsstrasse und den Bahndamm überwinden. Die Distanz ist so gross, dass der Weg vermutlich mehrheitlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Velo zurückgelegt werden wird.

Die geplante Wegführung über die Umfahrungsstrasse hinweg und durch den Bahndamm hindurch ist eine attraktive Abkürzung für die Velofahrenden und die zu Fuss Gehenden. Mit dieser neuen Langsamverkehrsverbindung wird Olten SüdWest direkt an das Stadtzentrum angebunden.

Zudem wird mit diesem direkten Anschluss der Bahnhof Hammer für Pendler nach Zürich, Bern und Basel an Bedeutung gewinnen. Zu Fuss oder mit dem Velo aus dem Quartier zum Bahnhof und weiter mit dem Zug!

Konzeptidee

Mit wenigen gestalterischen Elementen erhält die Innenstadt von Olten eine identitätsstarke Verbindung zum neuen Quartier. Durch die unaufdringliche, aber konsequente Trennung der Benutzer bleibt diese Verbindung konfliktfrei und attraktiv sowohl für innerstädtische Pendler als auch für Bahnreisende. Durch die Einfachheit der Materialien wirkt das Gesamtbauwerk als schlichte Einheit, und der Unterhalt ist mit geringen Mitteln erbringbar.



«Das Bauwerk dazwischen»... in ihrer einheitlichen Materialisierung und Formsprache wird die ganze Verbindung – Brücken und Unterführung – als ein und dasselbe Bauwerk wahrgenommen. Der Asphalt als Teppich und flächiges Kontinuum wird vom Beton erst begleitet, dann umfasst und schliesslich wieder begleitet.



«Die Ankunft am Ziel»... im Südwesten empfängt der Entreeplatz als räumlich gefasster Ort mit grosszügiger Dimension, im Nordosten ist es der Eingang in die grosszügige Hammerallee, gefasst durch ihre begleitenden Bauten.

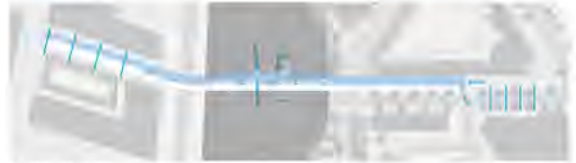


«Die Mitte als Begleiterin»... linear, unterstützt mit Metallgeländern, ist die Mitte trennend und führend. Sie enthält die wesentlichen funktionalen Elemente wie Beleuchtung, Veloabstellplätze, Sitzgelegenheiten und die Informationselemente der Bahn.

Städtebau und Freiraumgestaltung

Die städtebauliche Herausforderung besteht im Verbinden des neuen Olten «SüdWest» mit den innerstädtischen Quartieren. Die Bahnlinie und die Umfahrungsstrasse unterbrechen die Lektüre eines fließenden städteräumlichen Kontinuums. Deshalb ist es wichtig, dass auf beiden Seiten Anknüpfungspunkte den Anschluss ins Quartier bilden. Zugleich schaffen diese Anknüpfungspunkte auch die Adresse zur Unterführung. Nur so kann eine «Brücke» geschlagen werden, welche auffindbar ist und die beiden Quartiere verbinden kann.

Die bestehende Hammerallee bildet als linearer Stadtraum diese Adresse. Aufgeschert, bildet sie den Zugang zur Haltestelle Hammer auf zwei Ebenen und verbindet zugleich Olten SüdWest in der Verlängerung der Unterführung. Auf der Seite Olten SüdWest bildet der neue Entreeplatz die Adresse zur Stadtverbindung respektive zur Bahnhaltestelle. Die durchgängige, einheitliche Gestaltungssprache, Materialisierung und Möblierung der Unterführung mit den beiden Brücken greift in die beiden Anknüpfungspunkte hinein und webt diese zusammen.



Fussgänger

Die Westseite des Perimeters gehört durchgehend den Fussgängern. Hier finden sie ungestörten Zugang zu den Gebäuden entlang der Hammerallee, gelangen via Treppen und Lift auf das Mittelperron und den Bahnhofplatz. Der zweite Perronzugang führt sie elegant und konfliktfrei über die Velos hinweg. Die Gestaltung des Freiraumes im Bereich der Anknüpfungspunkte Hammerallee und Entreeplatz SüdWest erlaubt bequemes Queren und Zirkulieren.



Velos

Die Velos erhalten ihre eigene durchgehende Fahrspur auf der Ostseite, in welche sie auf beiden Seiten des Perimeters frühzeitig einfädeln können. Sie bewegen sich auf gleicher Achse mit den Fussgängern, geraten nirgends in Konflikt und finden an den geeigneten Stellen entlang ihrer Route, in der Unterführung und beim Entreeplatz SüdWest, zahlreiche komfortable Abstellplätze. Auf der Nordseite gelangen die Velos via die bestehende Hammerallee zu weiteren gedeckten Abstellplätzen auf dem Niveau Bahnhofplatz.

Konzept Verkehrsführung

Die Personenunterführung Hammer soll durch eine hohe Qualität die Langsamverkehrerschliessung sicherstellen. Einerseits gilt es, den Stadtteil SüdWest möglichst attraktiv an das Hammer-Quartier und damit an die Innenstadt anzuschliessen, andererseits sollen auch die Perronzugänge optimal angebunden und die Bahnreisenden konfliktfrei in und durch die Unterführung geleitet werden.

Folglich ist, um Kollisionen zwischen Velofahrern und Fussgängern zu vermeiden, im Bereich der Einmündung der Perronerschliessung ein getrenntes Wegesystem für Fussgänger und Velofahrer vorzusehen. Diese funktionale Vorgabe für den innersten Bereich der Personenunterführung wird konsequent umgesetzt und über den gesamten Projektperimeter weiter verfolgt. Bewusst werden den Fussgängern und Velofahrenden getrennte Wege, d. h. eigene Flächen, zugewiesen.

Ein durchgehender, auf Gegenverkehr ausgelegter Veloweg führt vom neuen Stadtteil durch die Unterführung bis in die Hammerallee. Für die Velofahrenden ist er von Beginn weg leicht ablesbar, ihnen wird über den ganzen Perimeter hinweg konsequent die Ostseite zugewiesen. Von beiden Seiten hin zur Mitte der Personenunterführung senkt sich die Velofläche leicht ab, um Konfliktfreiheit bei den Perronzugängen zu gewähren.

Analog dazu ist nicht nur die Fussgängerverbindung der beiden Stadtteile, sondern auch die Führung der der zu Fuss gehenden Bahnpendler bis zur Perronfläche hin durchgehend konfliktfrei konzipiert. Der Fussweg führt westseitig in die Personenunterführung zur komfortablen Mittelzone, von welcher die Pendler über die westliche Treppe, mittels Personenlift oder mit der neuen östlichen Treppe, über die Velos hinweg, direkt auf das Mittelperron gelangen.

Personenunterführung

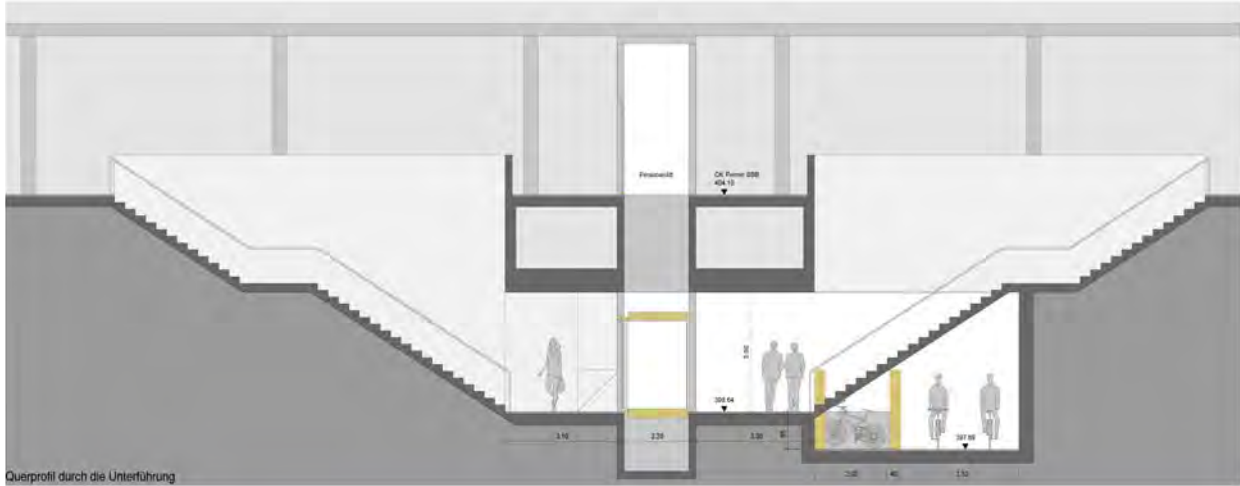
Die Unterführung und die anschliessenden Brücken werden in Beton ausgeführt. Eine Bänderung in Querrichtung mit eingeleger LED-Beleuchtung verkürzt den unterirdischen Bereich optisch. Begleitet werden die Passanten von in Längsrichtung aufgereihten Handläufen aus breitem U-Profil. Unten eingelegt ist eine Leuchte, welche den Gehweg im Sinne der «begleitenden Mitte» zusätzlich aufhellt.

Als Belag zieht sich Asphalt durch die Unterführung, über die Brücken hin zur Hammerallee respektive zum Entreeplatz im Südwesten. Als materielles Kontinuum «trägt» und verbindet er alle Benutzer und schafft Verbindung zwischen den Stadtteilen.

Fast in der Mitte der Personenunterführung sind die Aufgänge zum Mittelperron angeordnet. Hier weitet sich der Fussgängerbereich auf und bietet genügend Raum für Wartende und den Personenabfluss bei Zugsankünften. Ein Glaslift und der sichtbare Treppenaufgang möblieren den Durchgang. In diesem Bereich finden sich auch Elemente der Kundeninformation, wie Fahrpläne, Billettautomaten etc.

Der Normalquerschnitt der Personenunterführung ist statisch als geschlossene Ortbeton-Rahmenkonstruktion mit Überzügen zwischen den Gleisen und im Perronbereich konzipiert. Im Bereich der Aufweitung bei den Perronaufgängen tragen zudem eine Innenstütze und die Liftkonstruktion. Die Auflast auf der Decke wird mittels Leichtschüttung soweit möglich reduziert.

In der Vordimensionierung ist der Normalspurbahnverkehr gemäss SIA 261 Ziff. 11, Lastmodell 1 inklusive Ermüdungslastmodell, berücksichtigt.



SBB-Zugänge Personenunterführung

Der Zugang zur Personenunterführung vom Niveau Bahnhofplatz / Aufnahmegebäude her wird in einer ersten Phase durch die Anbindung des heutigen «Oktagons» sichergestellt. Die bestehende Rampe wird in den aufgeweiteten Mittelbereich der Unterführung hinein verlängert; alte und neue Personenunterführung verschmelzen dadurch zu einem Raum.

Im Fernzustand wird das Oktagon zurückgebaut und durch einen neuen direkten Treppenzugang unter dem neuen Vordach westlich des Aufnahmegebäudes ersetzt. Der aufgeweitete Mittelbereich der Unterführung erhält dadurch ein einheitliches Niveau. Anstelle einer Rampe, welche hinsichtlich Neigung nur bedingt behindertengerecht realisierbar wäre, wird für den Fernzustand, in Analogie zum Mittelperron, ein zweiter Liftzugang vorgeschlagen.

Kundencenter und -Information SBB

Die gewünschten Kundencenterbereiche werden stadt- und südseitig jeweils eingangs Personenunterführung in der Mittelzone zwischen Fussgänger- und Velofläche angeordnet. Als Bestandteil der begleitenden «Mitte» empfangen sie den Bahnkunden und adressieren den «Bahnhotsbereich».

Weitere Kundeninformationen und beispielsweise die Billettautomaten befinden sich auf dem Podest im aufgeweiteten Mittelbereich der Personenunterführung, in unmittelbarer Nähe der Perronzugänge.

Bike & Rail / Park & Rail

Die geforderten hundert gedeckten Veloabstellplätze werden direkt in der Unterführung, in unmittelbarer Nähe der Perrons, angeboten. Das gibt Leben in die Unterführung und bringt die Velofahrer nächstmöglich an die Bahn. Die Abstellplätze sind durch diese Positionierung optimal witterungsgeschützt, gut einsehbar und beleuchtet. Ein höhenversetztes Parkiersystem ermöglicht ein dichtes, geordnetes Abstellen der Fahrräder, inklusive Diebstahlschutz.

Die Zufahrt zu den Abstellplätzen erfolgt über die Velospur. Die Flächen sind so dimensioniert, dass auch während des Abstell- und Entnahmeprozesses immer mindestens eine Fahrspur frei bleibt. Über regelmässig angeordnete Durchlässe gelangen die Velopendler zur Fussgängerfläche.

Weitere gedeckte Abstellplätze für Velos, Mofas und Roller finden sich nordseitig auf der Ebene des Bahnhofplatzes, in unmittelbarer Nähe des bestehenden bzw. zukünftigen Zuganges zur Personenunterführung. Im Fernzustand wird das «Oktagon» durch einen neuen überdachten Zugang zur Personenunterführung ersetzt. Die bestehende Bike & Rail-Anlage wird in diesem Zusammenhang auch unter dem neuen Vordach westlich des Aufnahmegebäudes angeordnet. Ebenso wird die Park & Rail-Anlage an die neue Situation angepasst.

Auf der Seite Entwicklungsgebiet sind die zusätzlichen Veloabstellplätze südlich der Brücke über die Umfahrungstrasse, im Übergangsbereich zum Entréeplatz angeordnet. Hier befindet sich auch das Mobilitätsbüro mit dem Veloverleih. Diese Anordnung ist ein weiteres Element der «verbindenden Mitte» und stärkt die Anbindung des Quartiers SüdWest. Zudem wird dadurch das Konzept der Verkehrsführung auch von Südwesten her bereits frühzeitig eingeleitet.



Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt mittels Rinnen, angeordnet in Querrichtung, jeweils im Bereich der Bauwerksübergänge. Die Aussenflächen und Brücken erhalten zusätzlich ein Quergefälle hin zur funktionalen «Mitte», wo das Wasser mit linearen Entwässerungselementen abgeführt wird. Durch die Wahl geeigneter Produkte kann dadurch, beispielsweise auf den Brücken, auf elegante Weise die Trennlinie zwischen Velospur und Fussgängerfläche betont werden.



Brücken

Die Brücken sind als Fläche mit aufgestelltem Rand ausgebildet. Von unten sind sie als schmale Balken sichtbar. Als Handlauf dient dasselbe U-Profil mit eingelegerter Leuchte. Auf den beiden Brücken gibt es U-förmige Sitzmöglichkeiten. Hier können ältere Leute kurz ruhen oder Bahnreisende an der frischen Luft warten. Die zurückhaltende Möblierung dient zusätzlich als trennendes Element, differenziert die Verkehrsflächen und erleichtert damit die Ablesbarkeit für die Benutzer.

Die Brücken bestehen durch ihre Einfachheit. Statisch sind sie als Zweifeldträger mit tragenden Ortbetonplatten und Brüstungen konzipiert. Mit der Ausführung als Durchlaufträger mit Spannweiten von jeweils ca. 24 m resp. 8 m werden sowohl die Hohlkörperplatte (h = 75 cm) wie auch die Brüstungen (h = 80 cm) sehr schlank (Gesamthöhe 1.55 m). Die Hohlkörperplatte ermöglicht eine Reduktion des Betonvolumens um 15-20%.

Die Widerlager sind Blockfundamente. Ob eine Flachfundation der Widerlager möglich ist oder ob eine Pfahlfundation nötig resp. wirtschaftlicher ist, muss mit Baugrunduntersuchungen geklärt werden. Das Endauflager beim kurzen Feld ist mit Zugpfählen gegen Abheben gesichert.

In der Vordimensionierung sind folgende Anforderungen berücksichtigt:

Nutzlast:

Das Lastmodell 1 nach Norm SIA 261 (Ziff. 9.2.2, $q_k = 4 \text{ kN/m}^2$) berücksichtigt ein Menschengedränge auf der Brücke. Leichte Unterhaltsfahrzeuge, modelliert gem. Lastmodell 2 nach Norm SIA 261, Ziff. 9.2.3, $Q_k = 10 \text{ kN}$

Richtwert für die Eigenfrequenz gem. SIA 260, Tab. 10: Vertikale Schwingungen: $> 4.5 \text{ Hz}$ bzw. $< 1.6 \text{ Hz}$



Bauausführung

Im Perron- und Gleisbereich:

Beim Bau Personenunterführung müssen Baumethode, Bauabläufe, Bauausführung, usw. so gewählt werden, dass die Sicherheit und der Bahnbetrieb jederzeit uneingeschränkt sicher und gewährleistet bleiben. Mit dem heutigen Kenntnisstand über die betrieblichen Abhängigkeiten und aufgrund unserer Erfahrung bei anderen Objekten kann während dem Bau der Personenunterführung in Ortbetonbauweise der Bahnbetrieb mit dem Einsatz von Hilfsbrücken gewährleistet werden. Die vorhandene Überdeckung ermöglicht für die Hilfsbrücken eine Konstruktionshöhe von ca. 80 cm bis 1.00 m. Um die Spannweiten der Hilfsbrücken möglichst gering zu halten, werden deren Auflager auf Pfähle fundiert, ev. in Kombination mit einem Baugrubenabschluss senkrecht zu den Gleisen.

Bestehender Bahnzugang und Bahnhofgebäude:

Die Stabilität des bestehenden Bahnzuganges und des Gebäudes darf während allen Bauphasen nicht beeinträchtigt werden.

Da die neue Unterführung das bestehende Bahnhofgebäude tangiert, muss dieses während der Bauausführung temporär abgestützt werden. Diese Abstützung kann mit Trägerrosten und Mikropfählen oder in Unterfangungsbauweise erfolgen und ist im Rahmen der Projektierung zu untersuchen. Gleiches gilt auch für die allenfalls nötige Umplatzierung von technischen Räumen und allfällige Einschränkungen für Mieter.

Beim bestehenden Bahnzugang gehen wir davon aus, dass dieser in Unterfangungsbauweise abgestützt und gesichert werden kann.

3. Rang

PALINDROM

Verantwortliche Projektverfasser:

TSW Trachsel, Schibli, Walder + Partner AG, Olten

Werk 1 Architekten und Planer AG, Olten

Schneider Landschaftsarchitekten BSLA AG, Olten



Beurteilung

Die Projektverfasser lesen die Hammerallee als städtische Platzfläche, die das Tor zur Innenstadt bilden soll. Südlich der Bahn übernimmt der Entrée-Platz die entsprechende Torfunktion für das neue Quartier. Verbunden sind die Orte durch die Sequenz Brücke-Unterführung-Brücke. Dabei sind die Brücken von untergeordneter Bedeutung.

Mittels durchgehend homogener Materialisierung in Asphalt und weissem Polyurethan sowie der informellen Setzung der Leuchten in Form von Kandelaber und Deckenleuchten soll die räumlich heterogene Raumfolge als Einheit in Erscheinung treten. Ein Blätterdach aus Lindenkronen charakterisiert jeweils die Platzflächen, wobei die bestehenden Lindenreihen in freier Anordnung und auf unterschiedlichen Niveaus ergänzt werden. Dabei wird die bestehende Struktur und Raumhierarchie negiert und verunklärt, ohne einen Mehrwert zu generieren. Die Hammerallee bleibt in Ihrer Funktion eine linear ausgerichtet Strasse mit Verkehr.

Der Zugang zur Unterführung ist ebenfalls ein linear ausgerichteter Verkehrsraum ohne Aufenthaltsqualität, der einen Platz an dieser Stelle nicht rechtfertigt. Die frei angeordneten Leuchten und vielen Baumstämme, welche unverständlicherweise nicht dargestellt sind, werden in dem starkfrequentierten Raum als Hindernisse wahrgenommen. Das Sitzmöbel verstellt den ohnehin engen Raum zur Unterführung, ohne eine funktionale Klärung zu erreichen. Auf der Südseite werden Aussagen zur Platzgestalt vermisst und die räumliche Trennung von Platz und Allee ist nicht nachvollziehbar. Den wenigen Aussagen mangelt es zudem an Klarheit.

Die modisch-runde Gestalt in weissem Polyurethan wirkt zwar angenehm, wird der gewünschten Gebrauchstauglichkeit eines Infrastrukturbauwerks jedoch nicht gerecht. An dieser engen Stelle ist auch die schleifende Verkehrsführung von Velos und Fussgängern ein Sicherheitsrisiko.

In der Unterführung hingegen sind die runden Ecken und die polygonale Raumführung geschickt eingesetzt und vermögen Konfliktpunkte zu entschärfen. Auch die helle Materialisierung und die Ausleuchtung wirken einladend freundlich.

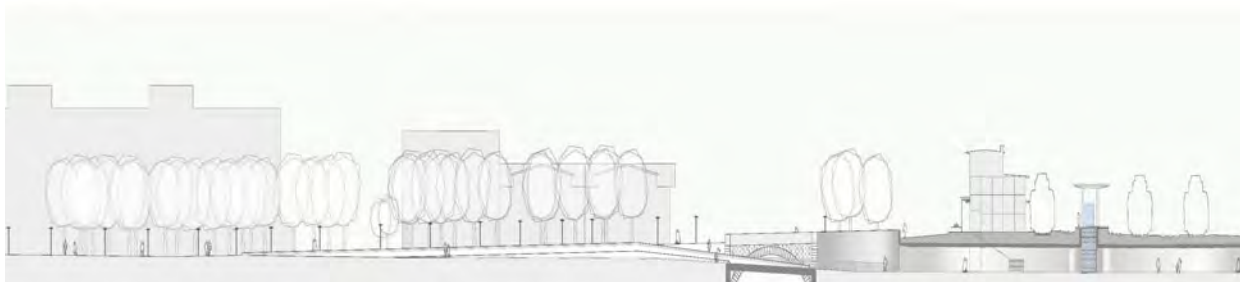
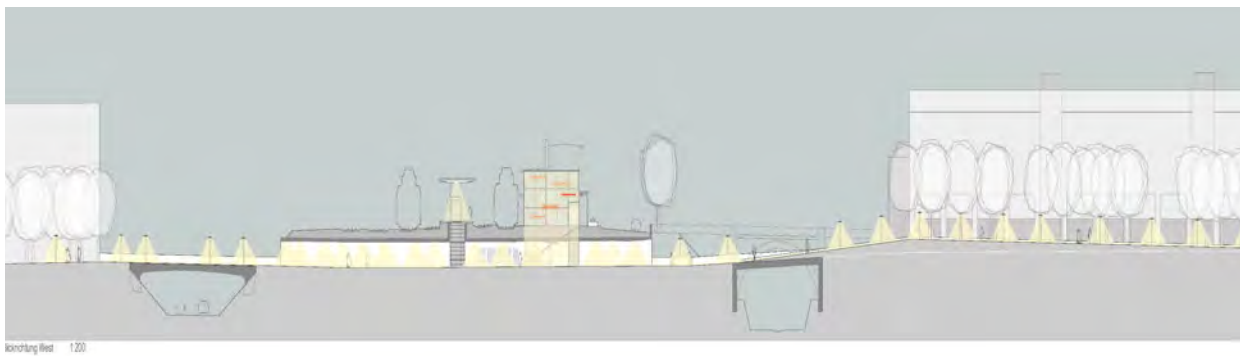
Die Unterführung wird möglichst kurz gehalten, indem auf der Stadtseite der Zugang als Teil eines Stützwerks ausgebildet und im Süden auf die Eindeckung bis zur Interessenslinie der SBB verzichtet wird. Die Realisierung in Etappen verkompliziert und verteuert die Realisation.

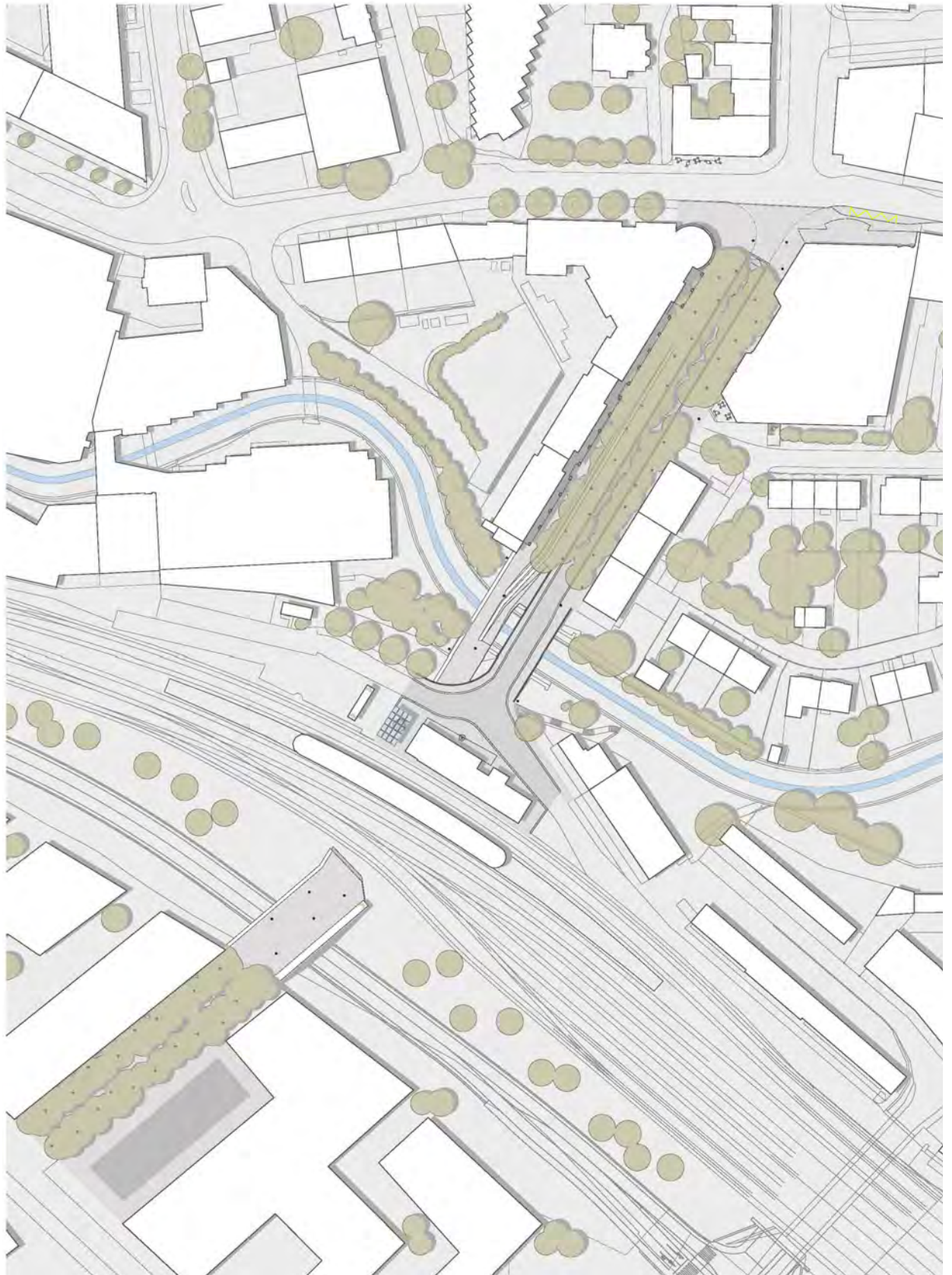
An zahlreichen Stellen wirken die vorgeschlagenen Massnahmen hilflos. So ist beispielweise das bogenförmige Weiterführen des bestehenden Brückengeländers auf der Stadtseite verunklärend. Undifferenziert und ohne räumlichen und gestalterischen Bezug sind im Süden die gedeckten Veloabstellplätze auf der Brücke und neben dem Bahnhofsgebäude angeordnet. Der verglaste Treppenaufgang ist nicht funktional und falsch dimensioniert.

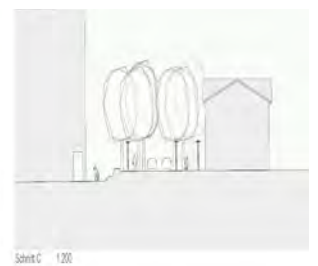
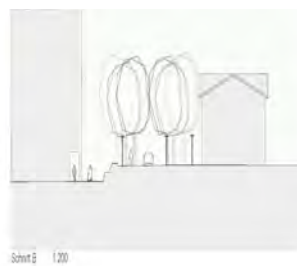
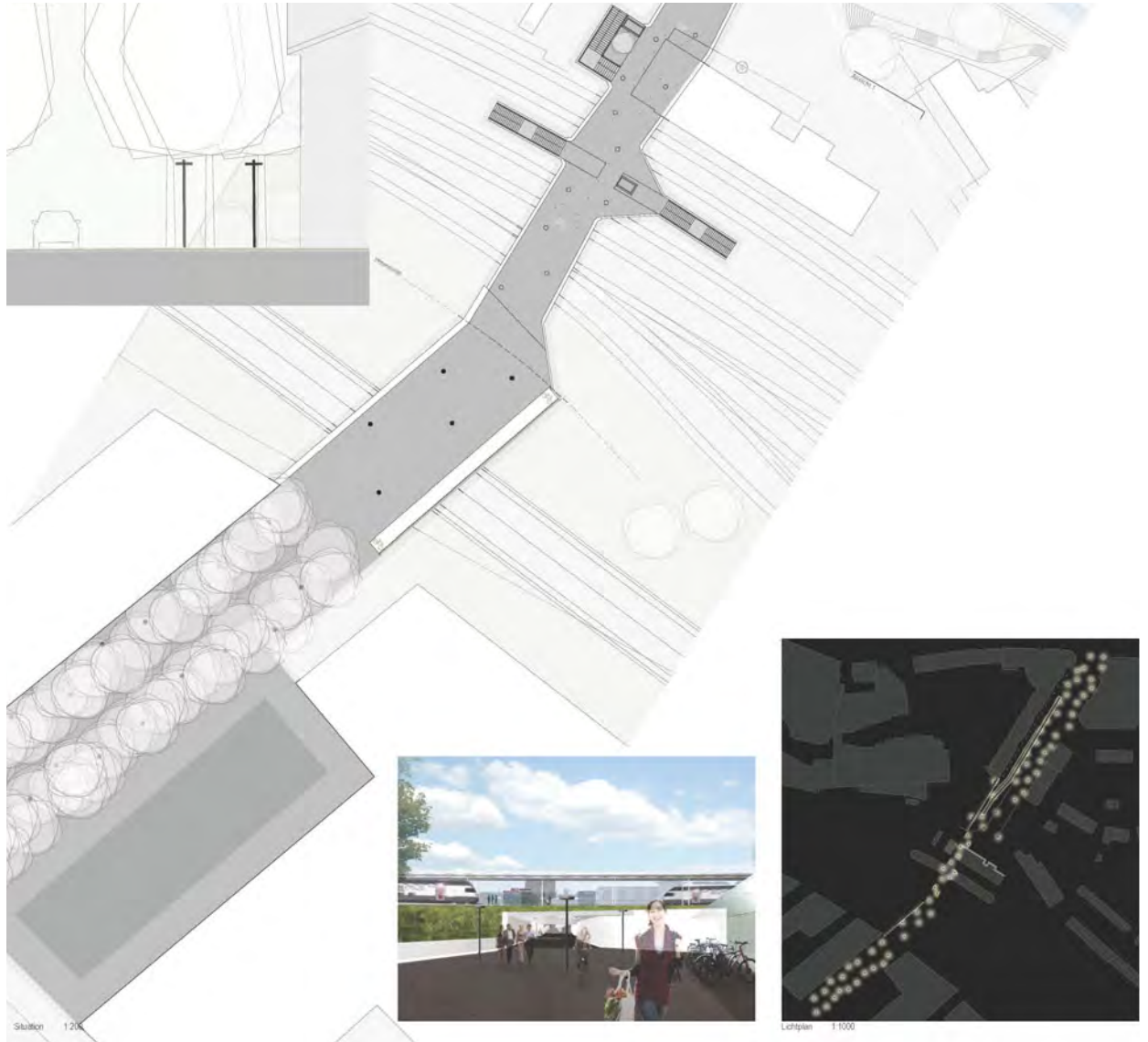
Das Lichtkonzept auf zwei Ebenen zählt zu den Stärken des Projektvorschlags. Die „leuchtende Decke“ vermag dem Raum nachts eine eigene Identität zu verleihen. Der klaren Führung und Orientierung dienen die LED-Lichtbänder in Bodennähe.

Die Stärke des Entwurfs liegt in der freundlichen Gestalt der Unterführung und im Versuch, mit wenigen Massnahmen möglichst viel Qualitäten zu erreichen. Dieser schlichte Ansatz ist ein wertvoller Beitrag.

Die stadträumliche Konzeption und deren Umsetzung hingegen überzeugen nicht. Aufgrund der topographisch ausgeprägten Situation, den bestehenden Strukturen und der räumlichen Hierarchien, welche den Bahnhof bewusst in den Mittelpunkt setzen, wird bezweifelt, dass mittels verbindender Oberflächengestalt und freier Setzung von Elementen und Bäumen die bestehende Situation negiert und überformt werden kann.



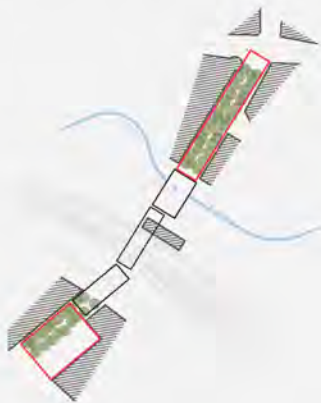




PALINDROM

Stadtgefüge weiterweben

Die beiden Stadtquartiere OffenSüdWest und die Innenstadt verbinden sich in selbstverständlicher und unaufregter Weise. Das Stadtgefüge wird als vertrautes Muster weitergewoben. Der vorliegende Projektvorschlag verfolgt einen gestalterischen und städtebaulichen Ansatz zu einer künftig bedeutenden Stadterweiterung.



Die Hammerallee empfängt als **platzartiger Stadtraum**, als Tor zur Innenstadt. So wie auch der Entrée-Platz als Auftakt zum neuen Quartier fungiert. Besucher und Querende können sich auf individuellen Wegen, linear oder netzartig in der flächigen Anlage bewegen.

Gestaltungselemente und Materialien sind auf das durchgängige Begleiten der Nutzerinnen ausgelegt. Sie bieten Orientierung und Wiedererkennung. Nachts begleiten sich wiederholende, frei gestreute Leuchten, welche mit einem durchgängigen, leitenden Lichtband in Sockelhöhe ergänzt werden, die Nutzerinnen vom einem Stadtraum in den anderen.

Die technischen Bauwerke, wie die Brücken zur Personenunterführung treten dienend in den Hintergrund und haben kein zeichnerhaftes Eigenleben. Sie tragen freigestellte Vorplätze, welche in die Personenunterführung und in den baumbestandenen Stadtraum der Hammerallee führen.

Durch Sicht- und Lichtbezüge, sowie das Einkürzen der Unterführungslänge, sind die Ziele stets erkennbar und sicher auffindbar.

Projekt

Der Entrée-Platz und die Hammer-Allee sollen ein leichtes **Blätterdach** erhalten. In der Hammer-Allee werden die bestehenden, reihigen Sommerlinden (*Tilia platyphyllos*) mit eingestreuten blattglänzenden Silberlinden (*Tilia tomentosa*) ergänzt. Sie bilden zusammen ein nuanciertes Laub- und Schattenspiel.

Um die Absicht der flächigen Gestaltung von Fassade zu Fassade zu verdeutlichen, wird die Hammer-Allee von Rabatten, oberirdischen Entsorgungsstellen und Möblierungen befreit. Ein robuster und alltagstauglicher Asphaltbetondeckbelag, begleitet von Kandelabern und typengleichen Deckenleuchten zieht sich über den ganzen Planungspenimeter hinweg.

Die horizontale Abspreizung der Hammer-Allee zum Bahnhof und zur Personenunterführung soll mit einer langen, weich ausgeformten und weissen **Sitzstufe** überwunden werden. Analog der Brüstungen und Wände der Personenunterführung wird die Sitzstufe mit einem dauerhaften und den Beton schützenden, weissen Polyurethan beschichtet.

Die in leichter polygonaler Form angelegte **Personenunterführung** wirkt aufgrund der Materialwahl und den vertrauten Lichtelementen als Teil einer durchgängigen Gesamtform. Die Ecken sind in grossen Radien ausgerundet und verleihen der Unterführung einen organischen Ausdruck. Die Strecke der eigentlichen Unterführung wird möglichst kurz gehalten. Dazu wird ostseitig die Zugangssituation als Teil eines Stützwerkes ausgebildet und westseitig vorläufig auf die Eindeckung bis zur SBB-Interessenslinie verzichtet. Der Zugang zum Perron und die grosszügige Situation beim Treppen- und Liftabgang lassen bereits nach kurzen Abschnitten wieder Tageslicht in die Personenunterführung scheinen.

Die **Kundenterminals** befinden sich zwischen Bahnhofabgang und Perronabgängen. An Stelle der heutigen Unterführung entstehen an witterungsgeschützter Stelle die Billets-Automaten, die Auskunftsterminals und die Aushänge der Ankünfte und Abfahrten.

Die **Lichtführung** in der Nacht- und Dämmerungssituation beruht auf zwei Ebenen. Einerseits wird der vorgeschlagene Leuchtyp, die Kandelaberleuchte „Sombro“ als mittlere Lichtpunkthöhe, ähnlich der Bäume gestreut angeordnet. Als in die Decke eingelassene Leuchte führt sie das gestalterische Bild ebenmässig durch die Unterführung hindurch. Andererseits sind im Sockelbereich der Wände, der Brüstungen und der Sitzstufen Lichtbänder in LED vorgesehen.

Verkehr

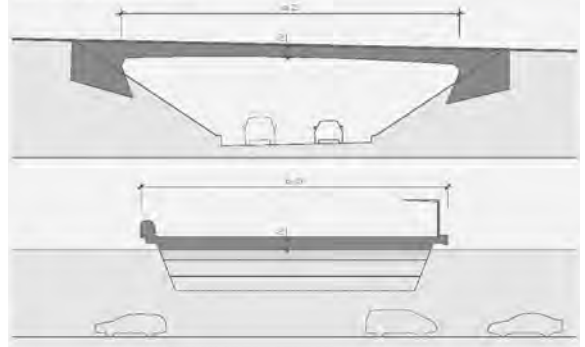
Die Hammer-Allee wird als **Begegnungszone** klassiert. Die Ausscheidung eines 550 cm breiten Korridors für den Individualverkehr definiert dessen Spielraum und stellt gleichzeitig eine grosse Bewegungsfläche für den Langsamverkehr frei.

Der Hammer-Allee-Ast des Knolens Ringstrasse-Baslerstrasse wird zu Gunsten der Fussgänger-Verbindung fussläufig durchgängig als klar lesbarer Auftakt ausgebildet.

Parkierende mit Zweirädern und Automobilen erreichen die Verbindung zwischen den Quartieren über grosszügige Abgänge, welche durch einen zusätzlichen Lift gesamthaft behindertengerecht ausgestattet sind. Die rückwärtige Anlieferung der Firma Heimbach bleibt über die Stationsstrasse erhalten.

Brücke über die ERO

Die Brücke über die ERO wird als vorgespannte **Ortbrücke** konstruiert. Das statische System ist ein einfacher Balken. Die Fundationen werden als Streifenfundamente ausgeführt. Das Lichtraumprofil für die ERO wird mit einer minimalen Höhe von 5.15 m eingehalten. Die Spannweite beträgt ca. 22.00 m und die Breite ca. 19.00 m. Der leicht gebogene Brückenträger hat in der Mitte eine Dicke von 70 cm. Der Brückenbelag besteht aus einer PBD-Abdichtung, einer Gussasphalt-Schutzschicht sowie einer Walzasphalt-Deckschicht. Absturzsicherungen sind auf einer Seite eine beschichtete Ortbrückenbrüstung und auf der anderen Seite der verglaste Veloständer.



Unterführung

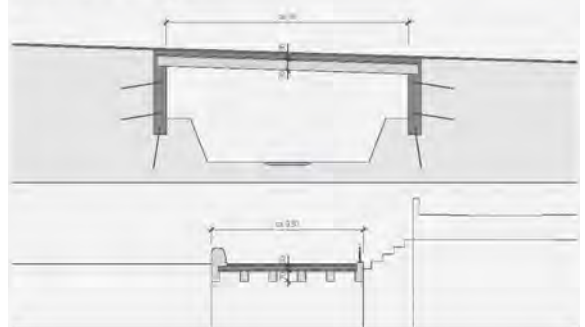
Die Unterführung wird als **geschlossener Ortbrückenrahmen** konstruiert. Die Deckenstärke beträgt 45 cm, die Wandstärken je 40 cm (mit Schlitzfenstern für das unterliegende Lichtband) und die Bodenplattenstärke 40 cm. Die Abdichtung besteht aus PBD und einer Gussasphalt Schutzschicht. Im Bereich der Gleise wird mit provisorischen, rückverankerten Spundwänden resp. der bestehenden Unterführung die Baugrube gesichert. Mittels Hilfsbrücken wird der Bahnbetrieb aufrechterhalten.

Das **bestehende Bahnhofgebäude** wird auf die Breite der neuen Unterführung demontiert (EG) resp. abgebrochen (UG). Nach der Fertigstellung der Unterführung wird das sichtbare Gebäude baugleich wieder aufgerichtet.

Als Option kann das Gebäude auch unterfangen werden, dies ist aber eine aufwendige und kostenintensive Variante mit qualitativen Nachteilen für das Unterführungsbauwerk.

Dünnerrücke

Die Brücke über die Dünnerrücken wird als **vorfabrizierte Beton-Trägerbrücke** mit Ortbrückenplatte konzipiert. Die einseitige Rampe wird mit Leichtbeton ausgeführt. Die Spannweite beträgt ca. 16.00 m und die Breite ca. 9.50 m. Die vorfabrizierten Träger im Abstand von ca. 1.80 m haben eine Höhe von 70 cm, die Ortbrückenplatte ist 30 cm stark. Die Beton-Widerlager werden mit Mikropfähnen fundiert und zurückgehängt. Der Brückenbelag besteht aus einer PBD-Abdichtung, einer Gussasphalt-Schutzschicht sowie einer Walzasphalt-Deckschicht. Absturzsicherungen sind auf der einen Seite eine beschichtete Ortbrückenbrüstung und auf der anderen Seite ein Staketengeländer.



4. Rang

diagonal

Verantwortliche Projektverfasser:

Gerber + Partner Bauingenieure und Planer AG; Windisch

Tschudin + Urech AG, Brugg

SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen

Eichenberger AG Bauingenieure und Planer, Muhen



Beurteilung

Das Projekt zeichnet sich aus durch den bemerkenswerten Vorschlag, das bestehende Gebäude am Südrand der Geleise als markantes Bauwerk und Orientierungspunkt in ein städtebauliches Konzept einzubinden. Dieses setzt mit der markanten Baumbepflanzung in der Hammerallee und auf dem Entréeplatz weitere starke räumliche Akzente. Mit einer Diagonaltreppe und Querbänken wird versucht, die Hammerallee und die westliche Gebäudevorzone zu einem zusammenhängenden Strassenraum zu gestalten. Diese von Verfasser formulierte Idee widerspricht jedoch der Plandarstellung mit aufgeteilten funktionalen Bereichen wie Trottoir, Fahrbahn und Gebäudevorbereich mit langer Diagonaltreppe. Die vorgeschlagenen Querbänder als gestalterisches Verbindungselement vermögen die funktionale und durch den Höhenversatz auch räumliche Trennung nicht zu überwinden. Die beabsichtigte Umsetzung in eine Begegnungszone ist damit fragwürdig.

Der Entréeplatz auf der Südseite hingegen überzeugt als Begegnungszone mit einer grosszügigen Gestaltung. Der Platz endet in einem in die Strassenböschung vorgeschobenen Brückenkopf. Dieser bildet den Anfang zu einer Quartierverbindung, die sich zu einer räumlich komprimierten Unterführung verjüngt. Das markante Eingangsgebäude mit seiner knappen torartigen Öffnung, auf einem vorgelegerten Sockel in der Strassenböschung stehend, sowie die unspektakuläre, einfach konstruierte konische Brücke, unterstreicht die Haltung eines zu erwartende Engnisses und erinnert an den Zugang zu einer mittelalterlichen Burg. Damit kann jedoch der Anspruch an eine attraktive Stadtteilverbindung kaum erfüllt werden. Zudem steht das Gebäude innerhalb der Interessenlinie der SBB und kann aus heutiger Sicht nicht bestehen bleiben. Die von den Verfassern zugrunde gelegte Gestaltungsidee der Diagonale von der ERO-Brücke längs durch die Unterführung, über

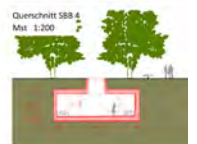
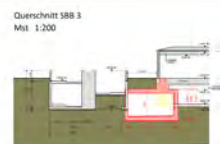
die Dünnernbrücke zur Diagonaltreppe, ist gestalterisch zu wenig ausgeprägt und räumlich nicht wirksam.

Die vorgeschlagene Unterführungsbreite von nur 6 m führt nebst den engen räumlichen Verhältnissen aber auch zu funktionalen Konflikten mit dem Mischverkehrskonzept. Bei den Perronabgängen bestehen Kollisionsgefahren und die verlängerte Rampe zum Oktogon ist als Hauptverbindung zum Bahnhofplatz eindeutig zu schmal. Zudem sind auch die übrigen Platzverhältnisse für bahnbetriebliche Anlagen und Veloabstellplätze sehr knapp und teilweise ungenügend bemessen.

Die unterirdische Veloabstellanlage im südlichen Gebäudesockel ist funktional und räumlich unattraktiv. Die Sicherheit im Unterführungsbereich ist sowohl funktional wie auch räumlich nicht optimal.

Die zwei einfach konstruierten Brückenbauten, die minimal dimensionierte Unterführung und die Erhaltung des Oktogons ergeben wirtschaftliche Erststellungs- und Unterhaltskosten. Aufwändiger hingegen sind die vorgeschlagenen Massnahmen bei der Hammerallee und bei der südlichen Velostation im Gebäudesockel. Die Investitionen in das übrige Stationsgebäude dürften selbsttragend sein.

Das Projekt verdient Anerkennung für seine städtebaulichen Qualitäten, insbesondere für den Versuch, das bestehende Gebäude zu erhalten, volumetrisch und gestalterisch als Wahrzeichen einer Bahnstation für das neue Quartier aufzuwerten und einer neuen Nutzung zuzuführen. Funktional kann es vor allem in den unteren Geschossen und als Tor zur Unterführung nicht überzeugen. Zudem ist die Umsetzung dieser Idee durch die momentan bestehende Interessenlinie der SBB nicht möglich. Zudem weist das gesamte Projekt erhebliche funktionale Mängel auf und die Gestaltungsidee der Diagonale überzeugt ebenfalls nicht.





Luftbild mit Verbindungsachse

Masterplan

Die Anbindung des neuen Entwicklungsgebietes Hammer West für den Langsamverkehr an den Bahnhof Hammer und die Stadt Olten kann städtebaulich nur als gesamte Verbindungsachse Neustadt - Bahnhof - Hammerallee verstanden werden. Einerseits ist die nördliche Zufahrt über die Hammerallee zum Bahnhof in ihrer Bedeutung sicher zu stellen und andererseits ist eine direkte Verbindungsachse zu erstellen unter dem Trasse der Bahn. Auf beiden Seiten des Bahnhof Hammers ist für die zukünftige ÖV-Drehscheibe eine Adressbildung zu sichern.

Gestaltungsidee

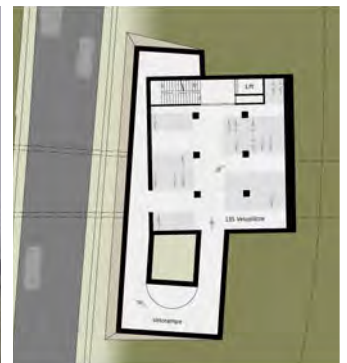
Die Gestaltungsidee basiert auf einer langen Diagonale, welche die Hammerallee in das höhere und tiefere Niveau trennt mittels einer Treppenanlage und die geometrische Ausrichtung der beiden Brücken definiert. Diese beiden Brücken werden als flache Platten verstanden, welche auf beidseitigen Sockelbauwerken aufliegen und einen durchgehenden Strassenraum bilden. Das bestehende Gebäude West wird als markantes Bahnhof-Bauwerk erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt. Auf beiden Seiten des Bahnhofs Hammer wird mit einer markanten Baumbe- pflanzung der Auftakt zur Bahn signalisiert.

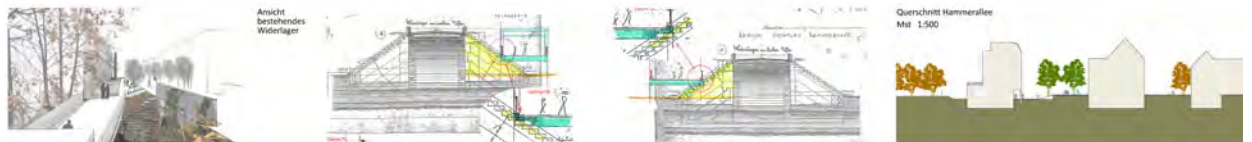
Architektonische Umsetzung

Die Hammerallee wird in eine Begegnungszone umgewandelt und als ein breiter Strassenraum gestaltet mit einer Baumallee, der Bänderung des Bodenbelages und einer breiten, diagonalen Treppenanlage. Diese ermöglicht eine Querung der Strasse auf der gesamten Länge. Die neue Unterführung mit einer lichten Breite von 6 m verläuft gradlinig unter der Bahn. Ovale Lichtöffnungen in der Decke und eine geschosshohe, vertikale Beleuchtung schaffen eine helle und kundenfreundliche Stimmung. Die Bodenplatten richten sich in dezenter Form nach der grossen Diagonale und bilden ein ablesbares Muster durch die Unterführung. Velofahrer und Fussgänger werden in freier Form geführt. An diese PU seitlich angeschlossen sind alle Rampen- und Treppenabgänge. Eine grosszügige Halle im bestehenden Gebäude West kann die notwendigen Infrastrukturen zur Bahn aufnehmen. Die Untergeschosse dienen der Velo- station als Veloabstellplätze. Das Gelenk zur Stadtent- wicklung West wird nicht am Bahndamm ausgebildet sondern verlegt auf die zukünftige Achse des neuen Platzes im Westquartier.



Schnitt Übersicht





Brücke Dünnern

Das Brückentragwerk in Betonbauweise ist als integrale Rahmenkonstruktion mit einer lichten Weite von 17 m resp. einer Spannweite von 18 m konzipiert. Die Brückenbreite variiert zwischen ca. 6.60 und 7.60 m.

Die ca. 4 m hohen Rahmenwände werden bis ca. 1 m unter das Terrain geführt. Der Rahmen wird mittels vorfabrizierten Betonrammpfählen im anstehenden Baugrund fundiert.

Der vorgespannte Überbau ist als Plattenquerschnitt mit einer Höhe von 74 cm resp. einem Schlankheitsverhältnis von L/24 ausgebildet. Damit ist eine maximale lichte Höhe zur Dünnern gewährleistet.

Der Überbau ist beim Portal mit der PU fest verbunden. Dadurch kann auf unterhaltsaufwändige Fugenübergänge verzichtet werden.

Auf der Brückenplatte ist eine Abdichtung und ein Belag vorgesehen.

Als Randabschluss sind beidseitig ca. 10-15 cm hohe Brüstungen und als Absturzsicherung Staketengeländer angeordnet.

Gesamthaft handelt es sich um eine unterhaltsarme und robuste Brückenkonstruktion.

Brücke ERO

Das Brückentragwerk in Betonbauweise ist als integrale Rahmenkonstruktion mit einer lichten Weite von 18 m resp. einer Spannweite von 19 m konzipiert. Die Brückenbreite variiert zwischen ca. 6.60 und 7.60 m.

Die ca. 4 m hohen Rahmenwände werden bis ca. 1 m unter das Terrain geführt. Der Rahmen wird mittels vorfabrizierten Betonrammpfählen im anstehenden Baugrund fundiert.

Der vorgespannte Überbau ist als Plattenquerschnitt mit einer Höhe von 74 cm resp. einem Schlankheitsverhältnis von L/25 ausgebildet. Damit ist die lichte Höhe von 5.20 m zur Umfahrungsstrasse gewährleistet.

Der Überbau ist beim Hammergebäude mit der PU fest verbunden. Dadurch kann auf unterhaltsaufwändige Fugenübergänge verzichtet werden.

Auf der Brückenplatte ist eine Abdichtung und ein Belag vorgesehen.

Als Randabschluss sind beidseitig ca. 10-15 cm hohe Brüstungen und als Absturzsicherung Staketengeländer angeordnet.

Gesamthaft handelt es sich um eine unterhaltsarme und robuste Brückenkonstruktion.

Personenunterführung Hammer

Normalquerschnitt

Die Personenunterführung in Betonbauweise ist als geschlossene Rahmenkonstruktion mit einer lichten Weite von 6 m und einer lichten Höhe von 3 m konzipiert.

Die Decken- und Bodenplattenstärken variieren zwischen 50 und 60 cm, die Wandstärken zwischen 40 und 65 cm.

Auf der Decke der Unterführung ist eine Abdichtung und eine Schutzschicht vorgesehen. Die Bodenplatte wird ebenfalls mit einer Abdichtung und einem Belag konzipiert.

In den Wänden sind abschnittsweise ca. 15 cm tiefe Nischen für Wandplatten, Informationstafeln und Plakate ausgebildet.

Bauen unter Verkehr

Im Bereich der Bahngleise erfolgt der Bau der Unterführung unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs im Schutze von Hilfsbrücken. Es ist frühzeitig bei den SBB abzuklären, welche Hilfsbrücken noch vorhanden sind und wann sie zur Verfügung stehen. Um Kosten zu sparen können allenfalls nach Absprache mit den SBB vereinzelte Nebengleise vorübergehend ausser Betrieb genommen werden. Im Bereich der Hauptgleise resp. der Perronanlagen muss auf jeden Fall mit dem Einsatz von Hilfsbrücken gerechnet werden.

Im Bereich des Oktagons sind für den Bau der Unterführung und zur Aufrechterhaltung der Zufahrt zu den PW-Parkplätzen resp. zum Bahnhofareal provisorische Dienstbrücken erforderlich.

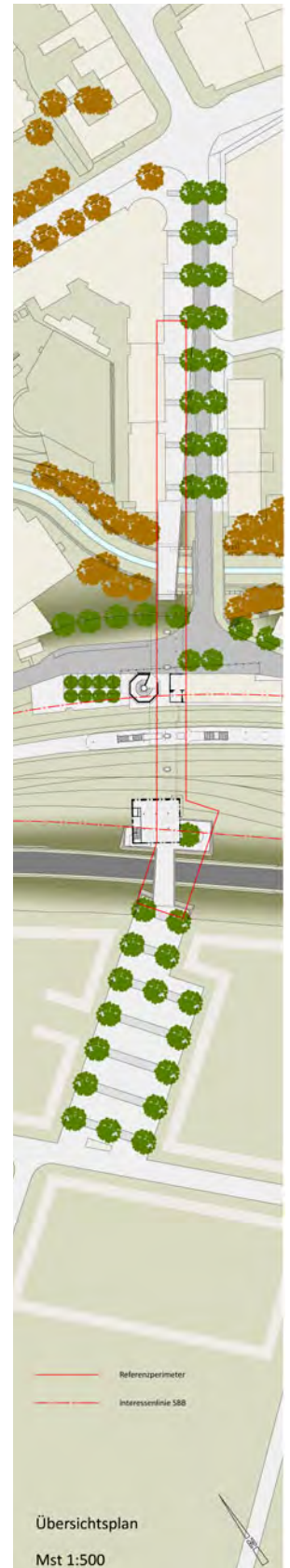
Perronerschlussung

Der bestehende Zugang über das Oktagon wird aus wirtschaftlichen Gründen beibehalten. Während beim Oktagon keine baulichen Massnahmen notwendig sind, muss infolge der tieferen Lage der neuen PU der bestehende Zugang mit einem Längsgefälle von 12% angepasst werden.

Als Alternative ist bei der weiteren Projektierung zur Erschliessung der Perronanlagen ein Lift und zwei Treppenaufgänge konzipiert.

Anstelle der bestehenden Rampe mit einer lichten Weite von 1.80 m ist eine neue Treppenanlage mit einer lichten Weite von 2.50 m und davorstehend ein behindertengerechter Zugang mit einer Lifanlage vorgesehen.

Der bestehende Treppenaufgang auf der gegenüberliegenden Seite mit einer lichten Weite von 1.80 m wird aus wirtschaftlichen Gründen bis zur bestehenden PU beibehalten. Zur Überwindung des Höhenunterschieds zur neuen PU wird die bestehende Treppe als Neubau verlängert.



2. Rundgang

NAECHSTERHALTHAMMER

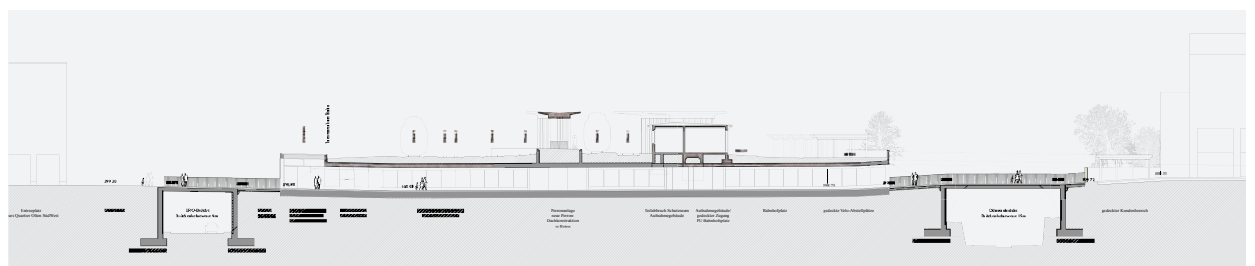
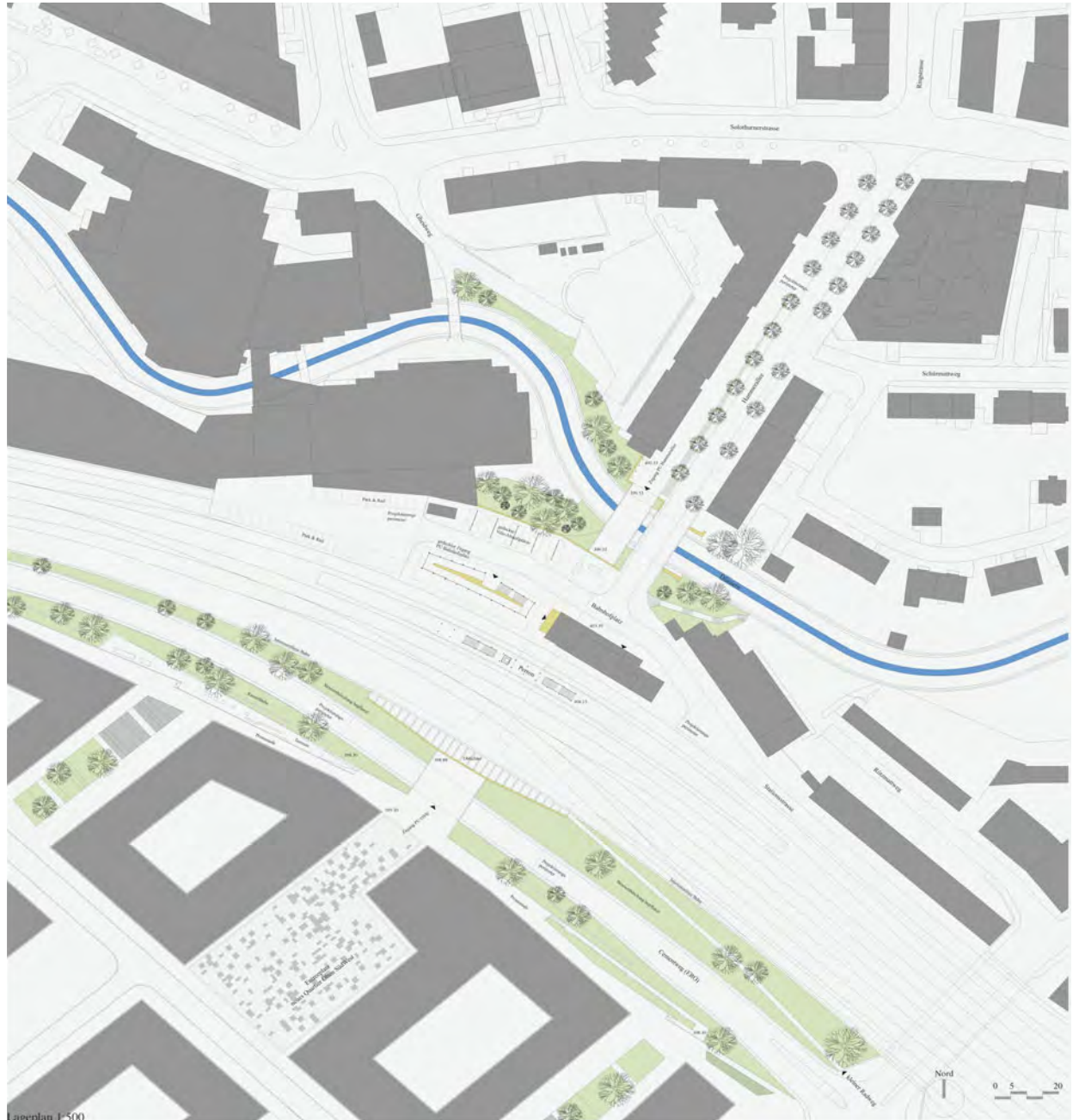
Verantwortliche Projektverfasser:

Leonhardt, André + Partner Beratende Ingenieure VBI GmbH, Zürich

Stéphane M. Lippitsch, Berlin

TDB Landschaftsarchitektur, Berlin





2. Rundgang

Libelle

Verantwortliche Projektverfasser:

Gruner Ingenieure AG, Olten

Felber Widmer Kim Architekten AG, Aarau

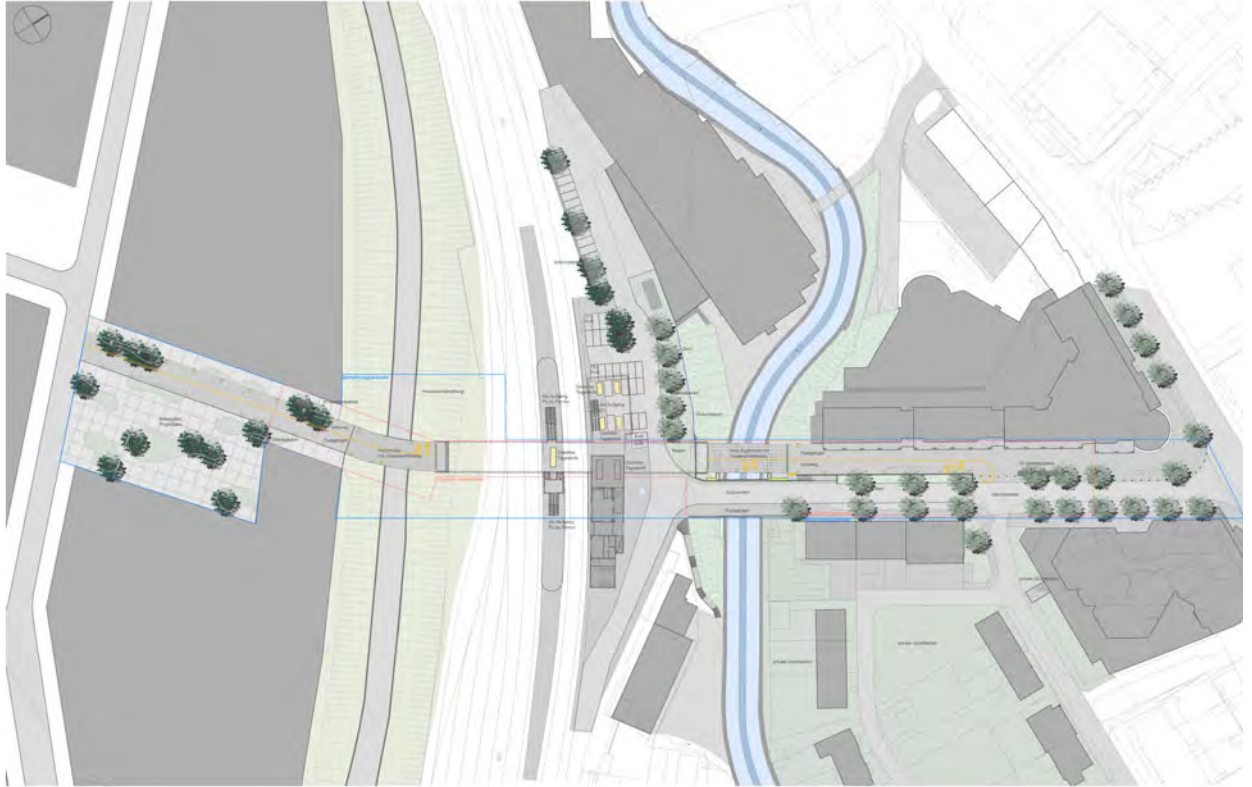
Naef Landschaftsarchitekten GmbH, Brugg

Makiol + Wiederkehr, Beinwil am See

mrs partner ag, Zürich

Hefti Hess Martignoni Aarau AG, Aarau





1:500 Situation EG



1:200. Schnitt 1-1

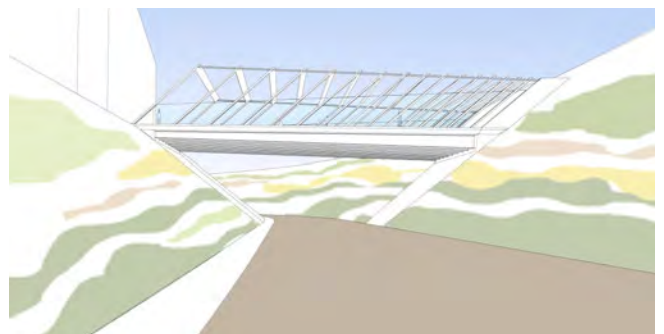
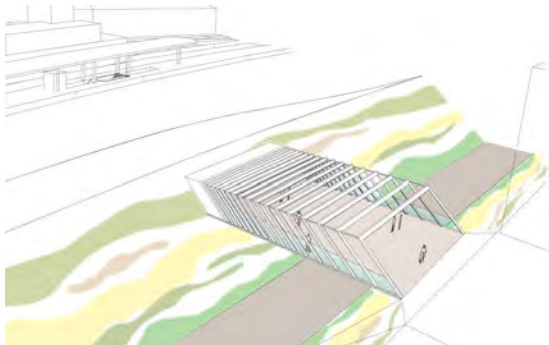
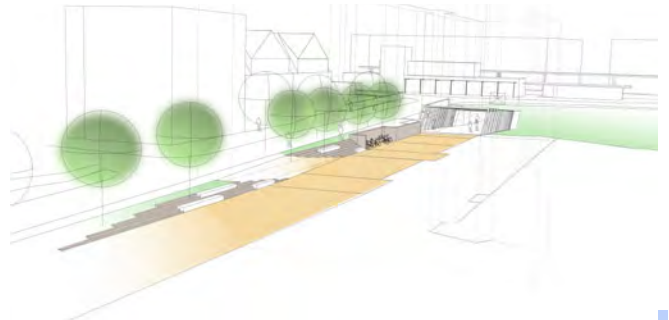
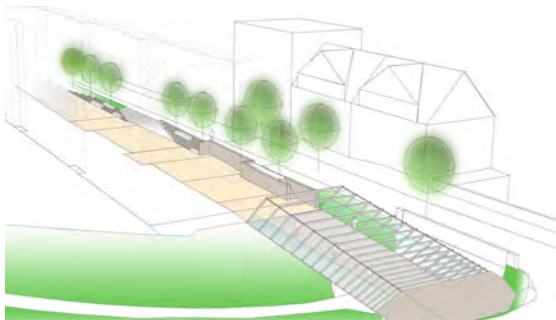
1. Rundgang

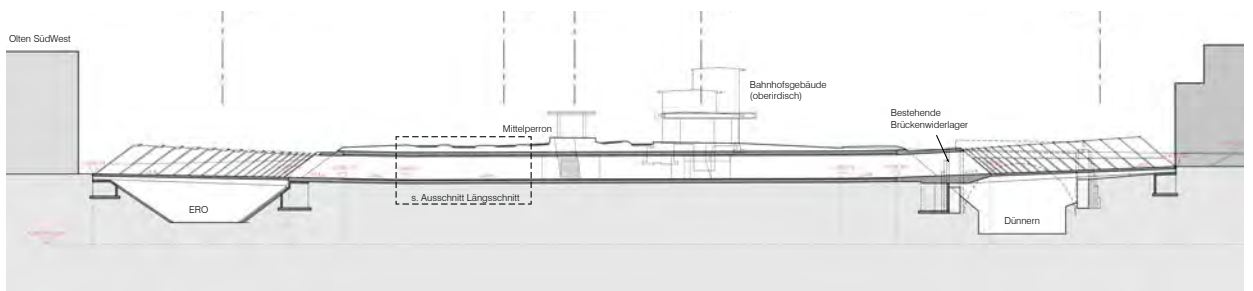
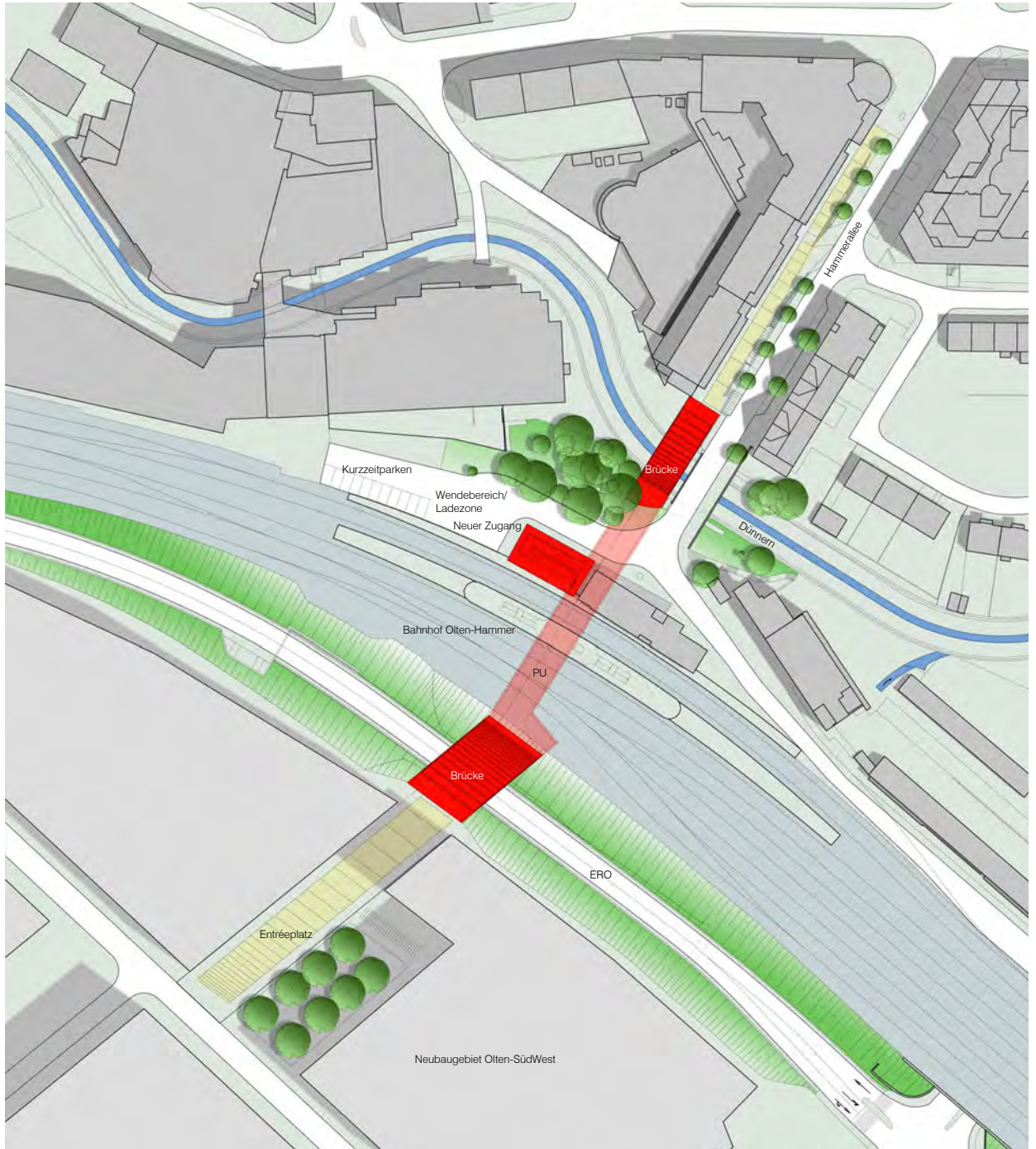
Paradisvogel

Verantwortliche Projektverfasser:

ENGELSMANN PETERS GmbH Beratende Ingenieure, Stuttgart

Landschaftsarchitektur Diekmann, Hannover





1. Rundgang

SISU

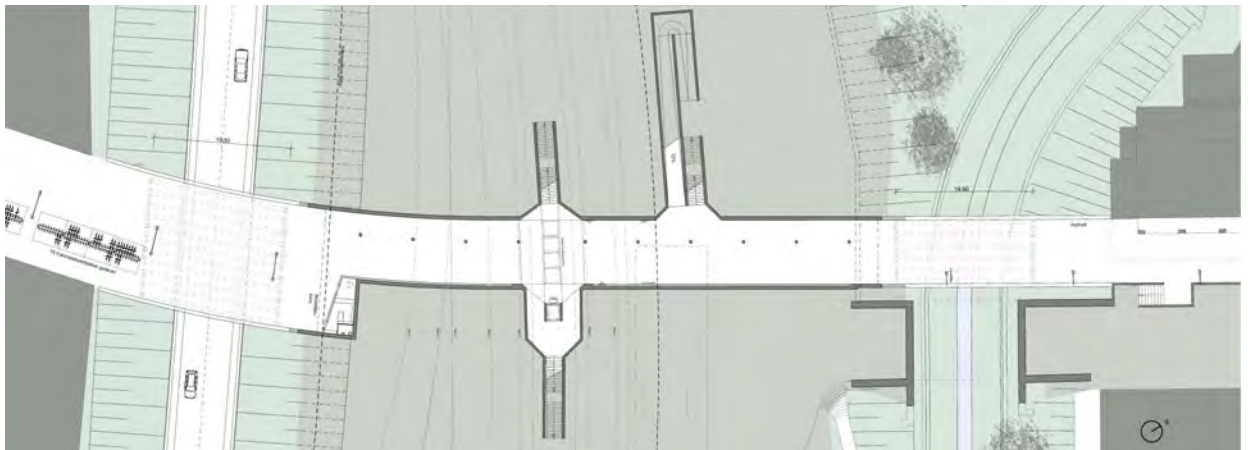
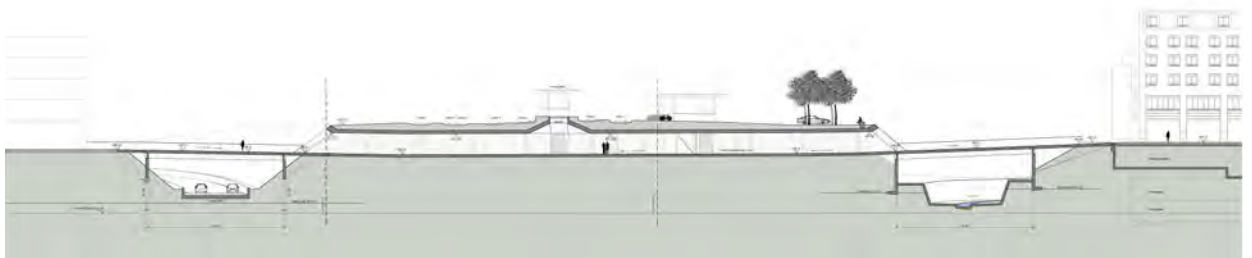
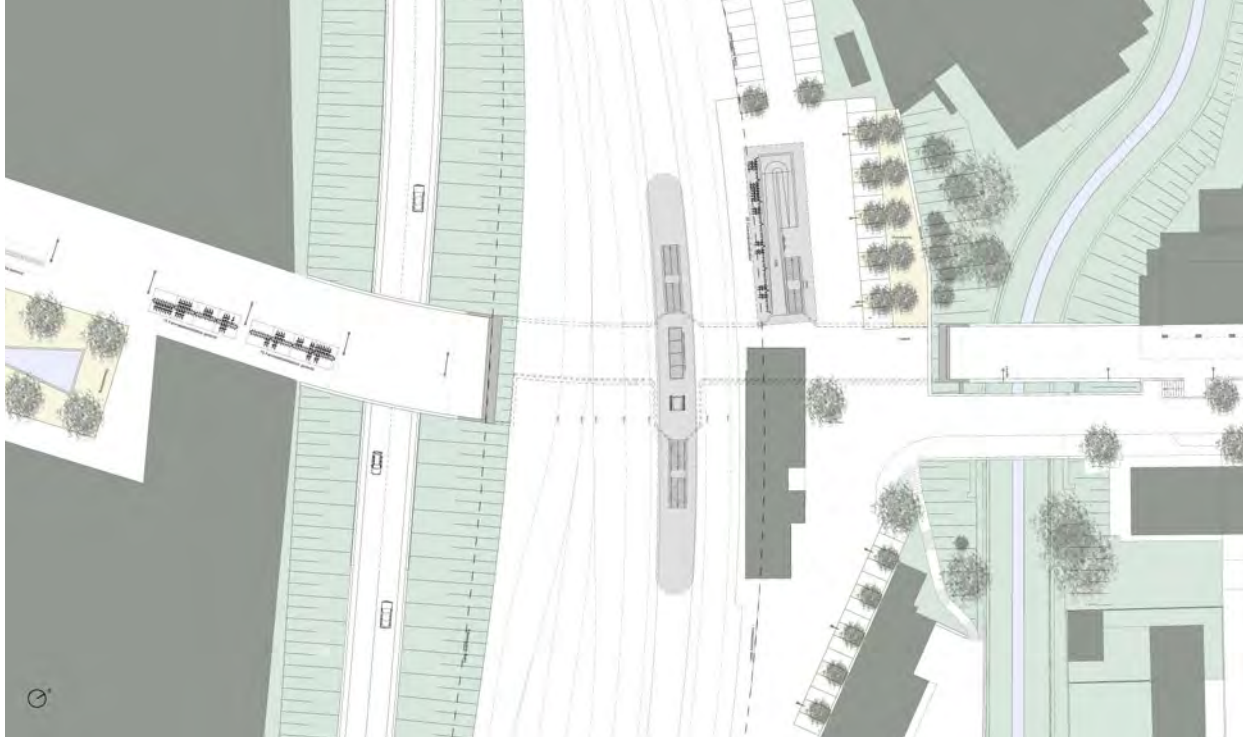
Verantwortliche Projektverfasser:

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich

Müller & Truniger Architekten, Zürich

Raderschall Partner AG, Landschaftsarchitekten BSLA, Meilern





1. Rundgang

Das Güldene Band

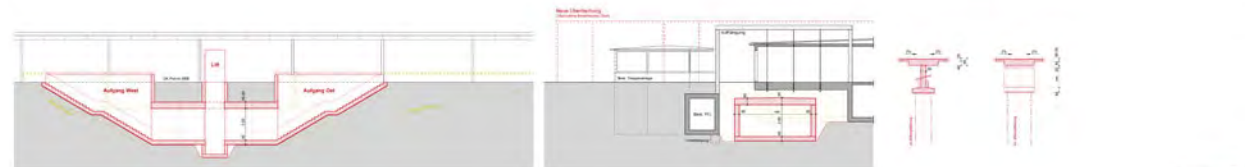
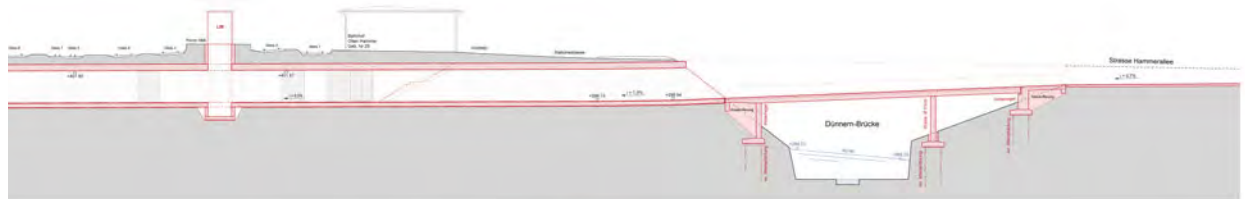
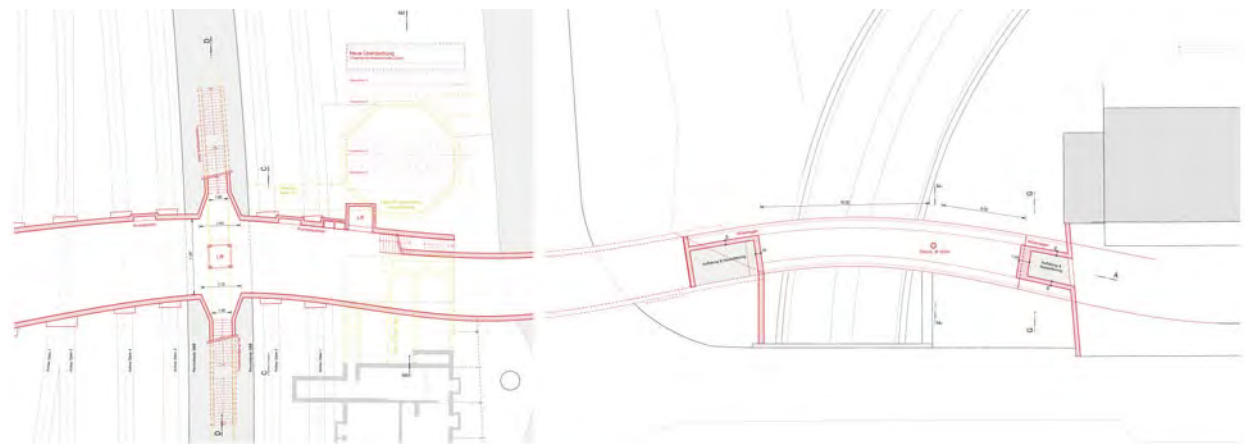
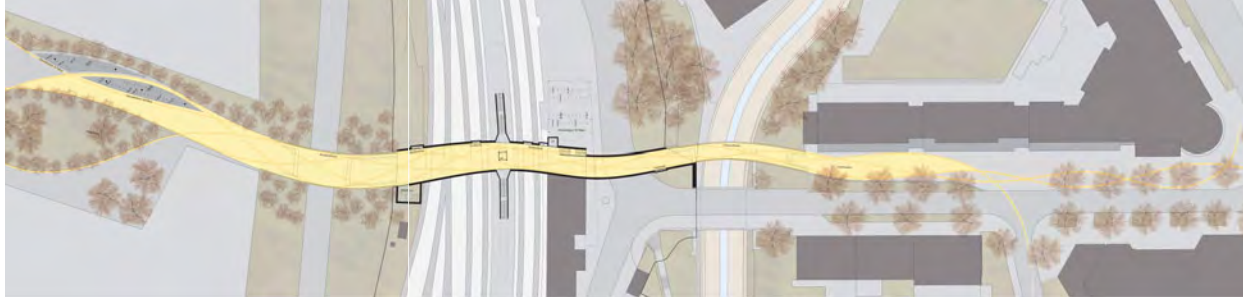
Verantwortliche Projektverfasser:

tbm-marti ag Ingenieurbüro, Schwanden

Jung Architektur GmbH, Mollis

Laubrausch Landschaftsarchitektur, Glarus





1. Rundgang

ORIGAMI

Verantwortliche Projektverfasser:

Frey + Gnehm Ingenieure AG, Olten

Frey Architektur, Olten

pg landschaften Gysin, Sissach



