

Stadt Solothurn

Studienauftrag «Hauptbahnhof Süd (RBS)»



Schlussbericht

11. Mai 2017

Impressum

Auftraggeberin:

Stadt Solothurn
Stadtbauamt, Abteilung Stadtplanung,
Baselstrasse 7, Postfach 460, 4502 Solothurn

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Esther Schiegg, dipl. Ing. (FH) Stadtplanung FSU
Carmen Minder, Geografin MSc.

Inhalt

1. Einführung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Zielsetzung	6
1.3 Perimeter	8
2. Allgemeine Bestimmungen	9
2.1 Auftraggeberin	9
2.2 Verfahrensbegleitung, Sekretariat	9
2.3 Verfahren	9
2.4 Teilnehmende Planungsteams	10
2.5 Beurteilungsgremium	10
2.6 Entschädigung	11
2.7 Weiterbearbeitung	11
3. Rahmenbedingungen	11
4. Ablauf und Zwischenresultate	12
4.1 Terminübersicht	12
4.2 Startsituation mit Begehung	12
4.3 Fragenstellung	12
4.4 Zwischenbesprechung	13
4.5 Schlusspräsentation	13
5. Beurteilung	13
5.1 Beurteilungskriterien	13
5.2 Ablauf	13
5.3 Zulassung und Entschädigung der Teams	14
5.4 Beurteilungsrunden	14
5.5 Beschlüsse	14
5.6 Würdigung	15
6. Empfehlungen für die Weiterbearbeitung	16
7. Weiteres Vorgehen	18
8. Genehmigung	19
Anhang Projektbeschriebe	20
Anhang 1 Studie :mlzd, Biel	20
Anhang 2 Studie Graf Stampfli Jenni, Solothurn	22
Anhang 3 Studie Feddersen & Klostermann, Zürich	25

1. Einführung

1.1 Ausgangslage

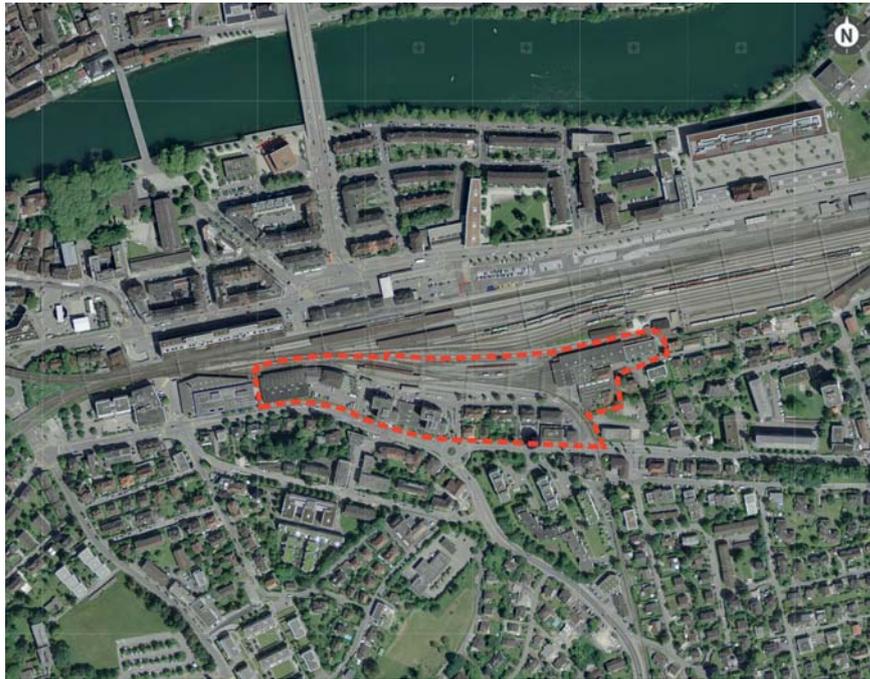


Abb. 1 Übersicht Planungsperimeter im Stadtgebiet

Das Gebiet Hauptbahnhof Süd (RBS) bildet den räumlichen Auftakt und südlichen Zugang zum Bahnhof Solothurn. Es umfasst die Grundstücke des RBS mit den Gleis- und Perronanlagen und dem bestehenden Depot sowie die angrenzenden Liegenschaften verschiedener privater Grundeigentümer (Planungsperimeter im Detail siehe Ziff. 1.3).

Innerhalb des Gebiets bestehen ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1963 und ein Gestaltungsplan aus dem Jahr 2003, welche überarbeitungsbedürftig sind, da sie städtebaulich nicht mehr befriedigen und den Absichten der Grundeigentümer nicht mehr entsprechen.

Das Gebiet präsentiert sich heute in einem schlechten Zustand und weist verschiedene Defizite auf:

- Die städtebauliche Situation als Ganzes befriedigt nicht. Sowohl die Architektur als auch die Umgebungsgestaltung im Umfeld des Hauptbahnhofs Süd sind mangelhaft, was zu ersten Leerständen in den Gebäuden Espace beim südlichen Bahnhofszugang geführt hat.
- Der Zugang zum Bahnhof mit dem motorisierten Verkehr ist unbefriedigend. Dies betrifft sowohl die verkehrliche Zugangssituation als auch den ruhenden Verkehr.
- Auch die Situation für Fussgänger und Velofahrende ist mangelhaft und eines Zugangs zum Hauptbahnhof nicht würdig.
- Insgesamt wird das Potenzial einer Adressbildung «Hauptbahnhof Süd (RBS)» nicht genutzt.

Der Handlungsbedarf wurde bereits in der letzten Ortsplanungsrevision erkannt. Im Quartierentwicklungskonzept Bahnhofgebiet Solothurn vom Oktober 1996 wurde das Gebiet Bahnhof RBS/Zuchwilerstrasse als «instabiles Gebiet mit planerischem Handlungsbedarf» bezeichnet. Die Gesamtstrategie sah damals eine Aufwertung des Hauptbahnhofplatzes sowie die Schaffung eines südlichen Pendants beim Bahnhof RBS vor. Die Umgestaltung des Hauptbahnhofplatzes ist mittlerweile erfolgt, wohingegen im Bereich Hauptbahnhof Süd nichts Wesentliches geschehen ist.

Verschiedene Auslöser führten dazu, die Aufwertung und Adressbildung im Gebiet Hauptbahnhof Süd (RBS) im Rahmen des Studienauftrags aktiv an die Hand zu nehmen:

- Die notwendige Verlängerung der RBS-Perronanlage von heute 130 m auf 190 m Nutzlänge, so dass bis im Jahr 2025 die im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Bern vorgesehenen längeren Züge im Städteverkehr eingeführt werden können. Mit dem Ausbau der Perronanlagen kann ein Teil der heutigen Depotfläche freigespielt und umgenutzt werden, da dieser bahnbetrieblich nicht mehr genutzt werden kann.
- Die Absichten der Mehrheitseigentümerin Espace Real Estate AG, die vis-à-vis des südlichen Bahnhofzugangs gelegenen Liegenschaften und deren Umfeld aufzuwerten.
- Die Gesamtrevision der Ortsplanung, in deren Rahmen bis Sommer 2017 das Räumliche Entwicklungskonzept (Leitbild) über die Gesamtstadt erarbeitet wird. Das Gebiet Hauptbahnhof Süd (RBS) wird im Leitbild als wichtiges Entwicklungsgebiet (Entwicklungsschwerpunkt) ausgewiesen.
- Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, in welchem die Aufwertung des Hauptbahnhofs Süd (RBS) als B-Massnahme für den Zeithorizont 2023–2026 vorgesehen ist.

1.2 Zielsetzung

Mittels eines Studienauftrags mit drei interdisziplinären Planungsteams sollte ein **funktionales, städtebauliches und gestalterisches Gesamtkonzept** für die Entwicklung des Gebiets Hauptbahnhof Süd (RBS) erarbeitet werden.

Das Konzept bildet die Grundlage für die unmittelbar nachfolgenden Planungsarbeiten: Die bestehenden Bebauungs- bzw. Gestaltungspläne sollen überarbeitet bzw. ersetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Konzepts Umzonungen in Form eines Teilzonen- und Erschliessungsplans sowie den Erlass von einem oder mehreren Gestaltungsplänen erfordert.

Im Einzelnen wurden mit dem Studienauftrag insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Räumliche Aufwertung auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn, Adressbildung «Hauptbahnhof Süd (RBS)»,
- Entwicklung eines städtebaulichen und funktionalen Lösungsansatzes für das Gebiet südlich des Hauptbahnhofs Solothurn, mit welchem der Gleisraum baulich gefasst werden kann,
- koordinierte, geordnete und funktional aufeinander abgestimmte Anbindung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an das übergeordnete Verkehrsnetz und Verbesserung der verschiedenen Umsteigebeziehungen (MIV-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn),
- Schaffung eines klaren Parkraumkonzeptes für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer,
- funktionale und räumliche Aufwertung der Bahnunterführung Hauptbahnhof Nord – Süd,
- Teilgebiet «RBS»:
 - Schaffung optimaler Zugangsanlagen zur Bahn mit hoher funktionaler und räumlicher Qualität,
 - Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten auf den Flächen südlich des Gleisfeldes und beim heutigen Depot, wobei insbesondere die geplante «Einhausung» des Perrons (Perronhalle) in geeigneter Art und Weise in den städtebaulichen Lösungsansatz einzubinden ist,
- Teilgebiet «Espace»:
 - Aufwertung der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41 und 43 unter Berücksichtigung einer optimalen Integration ins Gesamtkonzept,
 - Aufzeigen des Potenzials für Nutzungserweiterungen im Bestand,
- Teilgebiet «Museum ENTER»: Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten,
- Teilgebiete «Holunderweg Mitte» und «Holunderweg Ost»: Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung der verschiedenen Planungshorizonte und «Flughöhen» der Grundeigentümer im Planungssperimeter.

1.3 Perimeter

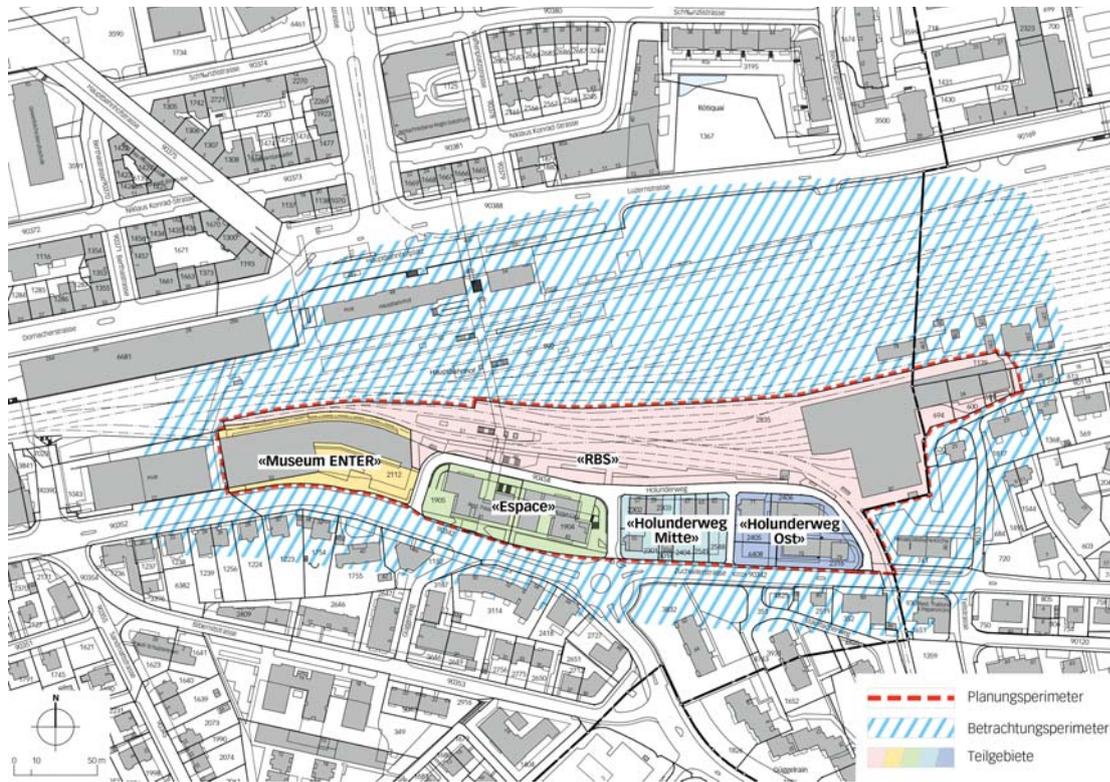


Abb. 2 Planungsperimeter mit Teilgebieten

Planungs- Der Planungsperimeter umfasste eine Fläche von rund 3.56 ha und setzte
 perimeter sich aus folgenden Teilgebieten zusammen:

Teilgebiet	Grundstück Nr.	Fläche	Grundeigentümer	aktuelle Nutzung
«RBS»	2835/694/600/ 599/1139 (Teil)	18'785 m ²	RBS	Infrastrukturanlagen, Depot
«Espace»	1904/1905	4'124 m ²	Espace Real Estate AG (Mehrheitseigentümerin), Private	Wohn- und Geschäftshäuser (Läden, Gastronomie, Dienstleister, Praxen, Wohnungen etc.)
«Museum ENTER»	2112	4'941 m ²	Felix Kunz	Museum ENTER, Dienstleister, In- doorspielplatz, Laden, Wohnung , Gewerbe
«Holunderweg Mitte»	2301/2302/2303/ 3018/2404/2549/ 2548	2'574 m ²	Private	Wohnhäuser
«Holunderweg Ost»	2405/2406/6408/ 2316	2'994 m ²	Private	Wohn- und Geschäftshäuser, International School Solothurn
Holunderweg	90458	2'504 m ²	Stadt Solothurn	Strassenareal (Holunderweg)

Betrachtungs-
perimeter

Im Rahmen der Konzepterarbeitung in die Betrachtung einzubeziehen waren insbesondere auch die angrenzenden Gleisanlagen, die umgebende Bebauung (insb. die Randbebauung der Gleisanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs, die Bebauung entlang der Südseite der Zuchwilerstrasse und die Bebauung südlich des Depots des RBS) sowie die Zuchwilerstrasse.

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des Studienauftrags war die Stadt Solothurn, Baselstrasse 7, 4502 Solothurn, vertreten durch das Stadtbauamt, Abteilung Stadtplanung.

2.2 Verfahrensbegleitung, Sekretariat

Die Begleitung des Studienauftrags sowie das Sekretariat erfolgten durch: ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Kontakt: Esther Schiegg, Tel. +41 31 310 50 97, esther.schiegg@ecoptima.ch

2.3 Verfahren

Es wurde ein Studienauftrag mit einer Zwischen- und einer Schlussbesprechung durchgeführt. Im Rahmen des Studienauftrags wurden drei interdisziplinäre Planungsteams mit Kernkompetenzen in den Bereichen Städtebau, Aussenraum und Verkehr mit der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen beauftragt.

Dem Beurteilungsgremium kam die Aufgabe zu, den Prozess zu begleiten, die Ergebnisse an der Zwischen- und der Schlussbesprechung zu beurteilen und Empfehlungen zu Handen der Weiterbearbeitung abzugeben. Die Zwischen- und die Schlussbesprechung fanden in Form von Einzelgesprächen zwischen den Teams und dem Beurteilungsgremium statt.

2.4 Teilnehmende Planungsteams

Es wurden folgende drei Planungsteams zur Teilnahme eingeladen und mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt:

Team 1

Feddersen & Klostermann, Zürich (Federführung)
STUDIO Brühlmann, Loetscher, Buson GmbH
Nipkow Landschaftsarchitektur AG, Zürich
TEAMverkehr.zug AG, Cham

Team 2

:mlzd, Biel (Federführung)
Schneider Landschaftsarchitekten BSLA AG, Olten
WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn

Team 3

Graf Stampfli Jenni Architekten AG, Solothurn (Federführung)
SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
Kontextplan AG, Solothurn

2.5 Beurteilungsgremium

Sachmitglieder (mit Stimmrecht)

- Lars Egger, Leiter Entwicklungs- und Bauprojekte, Espace Real Estate AG
- Ulrich Reinert, Koordinator Produktion und Technik, RBS
- Felix Kunz, Museum ENTER

Fachmitglieder (mit Stimmrecht)

- Michael Koch, Dipl.-Ing. Architekt, Dr. sc. techn. ETHZ, SIA FSU, Zürich (Vorsitz)
- Guido Hager, Landschaftsarchitekt BSLA, Zürich
- Ulrike Huwer, Dr. Dipl. Ing. TU SVI, Verkehrsplanerin, Zürich
- Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt Stadt Solothurn

Experten und Fachstellen (ohne Stimmrecht)

- Daniel Schwarz, Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. SO
- Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung Kt. SO
- Benedikt Affolter, Chef Tiefbau Stadt Solothurn
- Peter Baumann, Leiter Abteilung Bau und Planung, Zuchwil
- Daniel Spring, Leiter Infrastruktur, RBS
- Isaak Meyer, Leiter Finanzen, Espace Real Estate AG
- Gianni Chini, Partner Atelier 5, Bern
- Martin Eggenberger, Ortsplaner

2.6 Entschädigung

Für die Teilnahme an allen im Verfahren vorgesehenen Veranstaltungen sowie die fristgerechte Einreichung eines vollständigen Beitrags wurde für jedes beauftragte Planungsteam eine pauschale Entschädigung von CHF 50'000.– (inkl. Mehrwertsteuer, Nebenkosten und Modellbaukosten) bereitgestellt.

2.7 Weiterbearbeitung

Den Verfassern des vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlenen Konzeptes wurde die Weiterbearbeitung des Konzeptes und die Erarbeitung des Gestaltungsplans als Folgeauftrag in Aussicht gestellt.

3. Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung sowie die Anforderungen an die abzugebenden Unterlagen wurden im Programm zum Studienauftrag vom 8. November 2016 festgehalten und den Teams am 17. November 2016 zugestellt.

4. Ablauf und Zwischenresultate

4.1 Terminübersicht

Was	Datum
Durchführung Studienauftrag	
Kick-off mit Unterlagenabgabe und Begehung Treffpunkt: Museum ENTER, Zuchwilerstr. 33, 4500 Solothurn	Do, 17.11.2016 13.45 Uhr
Fragenstellung Per Mail an das Sekretariat (Ziff. 2.2)	Mi, 30.11.2016
Fragenbeantwortung	Fr, 09.12.2016
Zwischenbesprechung In Form von Einzelgesprächen mit dem Beurteilungsgremium. Der detaillierte Ablauf wird mit der Einladung bekannt gegeben.	Do, 02.02.2017
Protokoll zur Zwischenbesprechung Mit allgemeinem Teil (für alle Teams) sowie projekt-spezifischen Empfehlungen (für das jeweilige Team).	Do, 16.02.2017
Schlussbesprechung Präsentation der Konzepte durch die Planungsteams, anschliessend Beurteilung durch das Beurteilungsgremium. Der detaillierte Ablauf wird mit der Einladung bekannt gegeben.	Di, 04.04.2017
Ergebnissicherung	
Entwurf Schlussbericht mit Empfehlungen	April/Mai 2017
Sitzung Beurteilungsgremium	2. Mai 2017
Genehmigung Schlussbericht	Mai 2017
Weiterbearbeitung des siegreichen Konzepts	ab Juni 2017

4.2 Startsituation mit Begehung

Im Rahmen der Startsituation vom 17. November 2016 mit den Teams und dem Begleitgremium fand eine Begehung des Planungsgebiets statt. Für die Teams bestand die Möglichkeit, vor Ort Fragen zu stellen.

4.3 Fragenstellung

Nach der Startsituation hatten die Teams die Möglichkeit, bis am 30. November 2017 schriftlich Fragen an das Projektsekretariat zu richten. Die Beantwortung der Fragen erfolgte am 9. Dezember 2016 schriftlich und anonymisiert an alle Teams.

4.4 Zwischenbesprechung

Am 2. Februar 2017 fand eine Zwischenbesprechung in Form von Einzelgesprächen mit den Teams statt. Das Beurteilungsgremium beurteilte die präsentierten Lösungsansätze und gab Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab, die den Teams in Form von Protokollen zugestellt wurden. Dabei wurde unterschieden zwischen allgemeinen Erkenntnissen, die an alle Teams kommuniziert wurden, und projektspezifischen Erkenntnissen, die nur dem jeweiligen Team mitgeteilt wurden.

4.5 Schlusspräsentation

Anlässlich der Schlusspräsentation vom 4. April 2017 erhielten die Teams die Gelegenheit ihre Studien zu präsentieren. Das Beurteilungsgremium konnte Verständnisfragen stellen.

5. Beurteilung

5.1 Beurteilungskriterien

Die Konzepte wurden nach folgenden, gegenüber dem Programm unveränderten Kriterien beurteilt (die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar):

Städtebau

(Gesamtkonzept, Bezug zur Umgebung, Volumen- und Nutzungsanordnung, Etappierbarkeit, Wirtschaftlichkeit etc.)

Verkehr

(Erschliessungslösung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, Parkierungskonzept MIV und Velo, Funktionalität etc.)

Aussenraum

(Gestaltung und Qualität der öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Aussenräume, Qualität der Zugangsanlagen zur Bahn, Funktionalität etc.)

5.2 Ablauf

Unter der Leitung des Vorsitzenden des Beurteilungsgremiums, Michael Koch, wurden die Studien im Rahmen von zwei Sitzungen diskutiert. Eine erste Beurteilung fand im Anschluss an die Schlusspräsentationen am 4. April 2017 statt. Am 2. Mai 2017 fand eine abschliessende Beurteilung zur Konsolidierung der provisorischen Entscheide und der Empfehlungen zur Weiterbearbeitung statt. Das Begleitgremium war an beiden Sitzungen vollständig anwesend und damit beschlussfähig.

5.3 Zulassung und Entschädigung der Teams

Alle Teams lieferten anlässlich der Schlusspräsentation vom 4. April 2017 eine vollständige und zur Beurteilung zugelassene Studie ab. Die pauschale Entschädigung von 50'000.- Fr. (inkl. MwSt., Modellbaukosten und Nebenkosten) wird somit allen drei Planungsteams ausbezahlt.

5.4 Beurteilungsrunden

Erster Rundgang

Im Rahmen des ersten Rundgangs beurteilten die Grundeigentümer sowie die Fachexperten die drei Studien aus ihrer jeweiligen Perspektive und stellten ihre Einschätzungen dem Plenum vor. Anschliessend wurden die Studien im Plenum aus Sicht Städtebau, Verkehr und Freiraum ausführlich diskutiert. Aufgrund der Diskussionen entschied das Beurteilungsgremium die Studie des Teams :mlzd auszuscheiden, da es ihm nicht gelungen ist, dem Gebiet des Hauptbahnhofs Süd einen überzeugenden städtebaulichen Charakter zu geben.

Zweiter Rundgang

Im Rahmen eines zweiten Rundgangs setzte sich das Beurteilungsgremium intensiv mit den zwei verbleibenden Studien auseinander. Die Studien wurden einander anhand der Beurteilungskriterien und unter Abwägung der Stärken und Schwächen gegenübergestellt. Aufgrund der Beratung wurde die Studie des Teams Feddersen & Klostermann provisorisch als gewünschte Vision bestimmt.

Kontrollrundgang

Der Kontrollrundgang erfolgte im Rahmen der abschliessenden Beurteilung am 2. Mai 2017. Im Kontrollrundgang wurden die Studien nochmals gesichtet und der provisorische Entscheid, die Studie des Teams Feddersen & Klostermann zur Weiterbearbeitung zu empfehlen, bestätigt. Es wurden Empfehlungen zur Weiterbearbeitung formuliert und das weitere Vorgehen definiert.

5.5 Beschlüsse

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig die Studie des Teams Feddersen & Klostermann zur Weiterbearbeitung und als Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Im Rahmen der Weiterbearbeitung sind die im Projektbescrieb genannten Stärken und Schwächen sowie die unter Ziff. 6 formulierten Empfehlungen zur Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.

5.6 Würdigung

Alle Teams haben sich intensiv mit der komplexen Aufgabenstellung auseinandergesetzt. Die Hinweise aus der Zwischenpräsentation wurden aufgenommen und in der Weiterbearbeitung sehr produktiv umgesetzt. Dabei haben die unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze sehr zur Klärung der Aufgabenstellung und der Entwicklungspotenziale beigetragen. Sie haben einen Lernprozess ausgelöst, der von allen Beteiligten sehr geschätzt wurde. Allen Teams gebührt an dieser Stelle ein grosser Dank für die geleistete Arbeit.

6. Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Die Studie zeigt das grosse Potenzial einer neuen städtebaulichen Adresse des Bahnhofs Süd auf. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, ist in der Weiterbearbeitung die Klärung weiterer Randbedingungen notwendig. Alle am Verfahren Beteiligten sind gewillt, das Konzept im Hinblick auf die gewünschte, gemeinsame Vision weiterzuentwickeln und zu ermöglichen. Die im Konzept vorgeschlagenen Volumetrien sowie die Höhenstaffelung überzeugen und bilden die Grundlage für die Weiterbearbeitung.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt in der Weiterbearbeitung folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die zentrale Aufgabenstellung bestand in der Suche nach einer Adressbildung für den Bahnhof Süd. Das Verfahren hat gezeigt, dass eine Adressbildung möglich ist, wenn die Arealentwicklung im Westen konzentriert vorangetrieben wird. Die weitere Beplanung des Gebiets soll sich deshalb schwerpunktmässig auf den westlichen Bereich konzentrieren (Areal ENTER, Perron-Überbauung, Espace-Gebäude). Dieser sollte städtebaulich, sowie im Hinblick auf die Nutzungen, Erschliessung und Freiräume unabhängig von der künftigen Entwicklung der östlich gelegenen Areale (RBS-Depot und Holunderweg) funktionieren.
- Das Verfahren hat gezeigt, dass der östliche Arealteil (RBS-Depot und Holunderwegareal) für die Adressbildung «Hauptbahnhof Süd» nicht zwingend notwendig ist. Die östlichen Arealbereiche sind – auch aufgrund des Bestands, resp. des längerfristigeren Zeithorizonts – zu einem späteren Zeitpunkt, losgelöst von der westlichen Arealentwicklung, zu konkretisieren. Für den östlichen Teil besteht planungsrechtlich momentan kein Handlungsbedarf. Beide Arealteile sind in der jeweiligen Weiterbearbeitung des anderen im Sinne eines Gesamtbilds mitzudenken.
- Die mit dem Konzept verbundenen Abhängigkeiten (Landabtausch zwischen der Stadt, dem Museum ENTER und des RBS; bauliche Abhängigkeit zwischen Bestand Museum ENTER und Verlängerung RBS-Perron) sind zu berücksichtigen und zu klären.
- In den vorgeschlagenen Nutzungsideen wird grosses Potenzial geortet. Sie sind weiterzuverfolgen und im Hinblick auf die Etappierbarkeit sowie auf die finanzielle und eigentumsrechtliche Realisierbarkeit zu prüfen. Die städtebauliche und nutzungsmässige Entwicklung sind zwingend aufeinander abzustimmen.
- Die Wahrscheinlichkeit von zusätzlichen Personenunterführungen und die Konsequenzen für das Konzept sind in der Weiterbearbeitung zu klären:

- Die vorgeschlagene Unterführung im Westen ist eine wünschenswerte stadträumliche Verbindung für Fussgänger und Velos, die es weiterzuverfolgen gilt. Kann die Unterführung realisiert werden, sind die Standorte der Velorampe auf dem Bahnhofplatz und der unterirdischen Velostation zu überprüfen. Die Adressbildung des Bahnhofplatzes funktioniert auch ohne westliche Unterführung.
 - Bei einer allfälligen Realisierung einer Personenunterführung im Osten (Hauptfunktion: Perronerschiessung) ist das Potenzial für das Holunderwegareal zu eruieren.
-
- Die Adresse des östlichen Zugangs zum Bahnhof muss noch deutlicher qualifiziert werden. Wesentlich für das Funktionieren des Zusammenspiels der verschiedenen Räume und für die Erkennbarkeit des Raums ist die Ausgestaltung der Zuchwilerstrasse. Veloführung und Querbarkeit wie auch der Bezug zu den angrenzenden Gebäuden (vor allem zu den Espace-Gebäuden) sind zu verbessern. Zudem ist der Raum östlich des Espace-Gebäudes mit dem Holunderweg im Bestand für alle Verkehrsteilnehmenden weiterzuentwickeln. Die Zu- und Wegfahrt ab der Zuchwilerstrasse wie auch eine neue Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage der Espace-Gebäude sind sinnvoll zu integrieren.
 - Bei der Perronüberbauung ist die Situierung des Gebäudes in Bezug zur Gleisgeometrie sowie die Länge und Art der Einhausung zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Dabei sind die Arbeiten der SBB zum Rahmenplan Solothurn zu beachten.

7. Weiteres Vorgehen

- Die Auftraggeberin beabsichtigt, die zur Weiterbearbeitung empfohlene Studie in Zusammenarbeit mit dem Verfassersteam aufgrund der Empfehlungen zu bereinigen, resp. weiterzubearbeiten.
- Die bereinigte Studie soll anschliessend die Grundlage für die Anpassung der Nutzungsplanung – die Erarbeitung eines Teilzonen- und Erschliessungsplans sowie die Anpassung oder Erarbeitung eines oder mehrerer Gestaltungspläne – bilden. Die planungsrechtlichen Schritte sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu konkretisieren.
- Parallel dazu ist die privatrechtliche Sicherung der Grundstücke anzugehen. Es sind frühzeitig Verhandlungen zur Landumlegung, resp. Landsicherung mit den Grundeigentümern zu führen.
- Die Realisierung von neuen Personenunterführungen im Westen und Osten soll mit der SBB geklärt, resp. proaktiv angegangen werden.
- Um die Qualität des Verfahrens sicherzustellen, soll bei der Weiterbearbeitung des Projekts je nach Bedarf mindestens ein/e Fachexperten/-in aus dem Beurteilungsgremium dieses Studienauftrags beigezogen werden

8. Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde am 11. Mai 2017 durch die Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium genehmigt.

Lars Egger

Ulrich Reinert

Felix Kunz

Michael Koch

Guido Hager

Ulrike Huwer

Andrea Lenggenhager

Anhang Projektbeschriebe

Anhang 1 Studie :mlzd, Biel

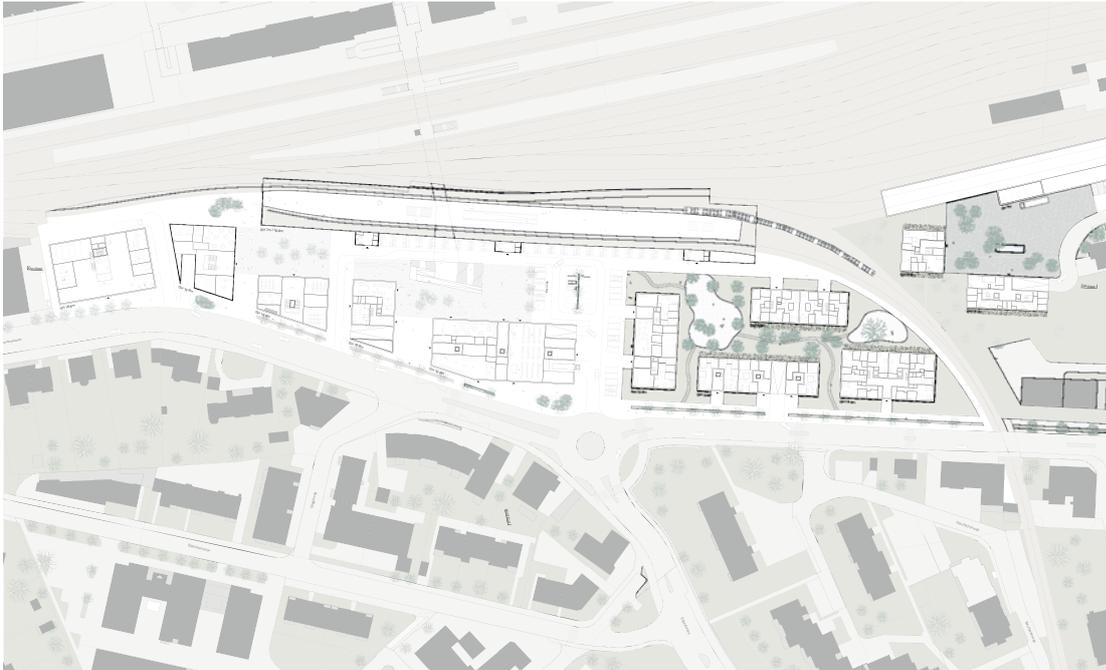


Abb. 3 Situation Studie :mlzd

Das Team schlägt perspektivisch eine Raumabfolge zwischen RBS-Perronhalle und unterschiedlich dimensionierten Bauten entlang der Zuchwilerstrasse vor. Die Volumetrien der Neubauten werden mit einer Interpretation der vorhandenen offenen Bauweise begründet. Der eigentliche Bahnhofplatz wird akzentuiert durch die grosszügige offene Aufgangssituation aus der Personenunterführung via Treppen und Rampen. Die andere Hälfte des Platzes ist bestimmt durch die Bahnhofsvorfahrt und Parkierung.

Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss der Espace-Liegenschaft sollen den Bahnhofplatz beleben. Ebenso die kompakte Überbauung der RBS-Halle mit Wohnungen und Dienstleistungen: Sie wird als wertvolles Potential der Innenentwicklung mit drei Baukörpern in Szene gesetzt, deren Gebäudefluchten auf die südlich anschliessenden neuen Bauten reagieren.

Ein westlich anschliessender Platz soll durch die schulischen Nutzungen sowie durch das benachbarte, aber etwas abseits liegende Museum Belebung erfahren.

Die Neubauten auf dem Holunderwegareal sowie dem RBS-Areal werden als raumbildendes Ensemble verstanden, deren Trennung durch das RBS-Geleise als städtische Tatsache akzeptiert wird.

Anhang

Die schrittweise Entwicklung wird aufgezeigt, wobei die Nähe der RBS-Überbauung zum Enter-Areal eine schwer zu meisternde Herausforderung darstellt. Das mit 20DD terminierte Transformationsstadium, also nach Realisierung der RBS-Halle mit Überbauung, der Ersatzneubauten auf dem Enter-Areal sowie der Modernisierungen der Espace-Gebäude, ist vermutlich ein auf längere Sicht bestehender Zustand. Der grosszügige Eingang in die Personenunterführung ist in diesem Stadium über den Espacedurchgang sowie über die Lücke zur westlich anschliessenden Bebauung erschlossen. Leider bleibt damit die zweite Reihe die städtebauliche Adresse des Bahnhofs. Konsequenterweise wird aufgezeigt, wie eine spätere Neuüberbauung des Espace-Areals die angestrebten städtebaulichen Qualitäten profilieren könnte und wohl auch müsste.

Insgesamt wird eine volumetrische Verdichtungsstudie vorgelegt, der es leider nicht gelingt, mit der baulichen Entwicklung und Verdichtung des Gebietes Hauptbahnhof-Süd diesem auch einen überzeugenden neuen städtebaulichen Charakter zu geben.



Abb. 4 Visualisierung Abgang Personenunterführung vor den Ersatzbauten «Espace»



Abb. 5 Transformationsstadium 20DD



Abb. 6 Längsschnitt Nord-Süd

Anhang 2 Studie Graf Stampfli Jenni, Solothurn



Abb. 7 Situation Studie Graf Stampfli Jenni

Das Projekt besteht durch eine sehr sorgfältige Analyse des Ortes und seiner Umgebung und durch das Bestreben, das Gebiet baufeldweise ausgehend von bestehenden Eigenschaften und Potentialen und unter Berücksichtigung der vorgegebenen Randbedingungen weiterzuentwickeln.

Als Bahnhofplatz wird der Raum zwischen der neuen RBS-Halle samt Überbauung mit Wohnungen und dem Espace-Gebäude definiert. Entsprechend wird dieses um zwei Etagen aufgestockt, um ihm die für notwendig erachtete Dominanz im Umfeld des Hauptbahnhofs-Süd zu geben.

Zur Profilierung dieses Platzbereiches trägt der Versatz des RBS-Hallen-dachs samt der darüber angeordneten Überbauung in der Flucht des Weges zwischen Espace-Areal und Areal Holunderweg bei. Hierdurch wird die Länge der RBS-Baute gebrochen. Die insgesamt vergleichsweise lange Hallenüberbauung schliesst den Raum zum Bahntrasse bis zur Hälfte des Holunderweg-Areals ab.

Auf dem Areal Holunderweg reagieren zwei unterschiedlich orientierte Hausgruppen darauf: Im Ostteil vermitteln zwei Ost-West orientierte Zeilenbauten zur Zuchwilerstrasse. Im Westteil hinter der RBS-Halle liegend, schliessen zwei zum Holunderweg parallel gestellte Bauten den Raum zum Bahntrasse ab.

Für die Neuüberbauung des Enter-Areals werden zwei ähnliche Baufelder mit unterschiedlichen Nutzungen (Museum/Wohnen/Dienstleistungen und Höhere Fachschule/Wohnen) konturiert. Die obergeschossigen Nutzungen werden von Norden entlang den Geleisen erschlossen. Der prominenteste Vorbereich des Museums hin zu Bahnhof und Espace-Gebäude wird für eine Vorfahrt genutzt, auf der sechs Parkplätze für das Museum angeordnet sind. Weitere Parkplätze befinden sich in der Tiefgarage. Einen Teil

Anhang

der Museums-Parkplätze oberirdisch anzuordnen, wird als wenig sinnvoll eingestuft. Zumal sie an diesem Ort den Zugang, resp. Bezug zum Bahnhofplatz «versperren» und verunklären.

Insgesamt wird eine Ost-West-Abfolge von öffentlichen Räumen vorgeschlagen, die mit Erschliessungsstichen an die Zuchwilerstrasse angeschlossen sind. Zur Verbindung an das Areal der RBS-Depothalle wird in dieser Bewegungsrichtung eine Unterführung vorgeschlagen. Damit findet gleichzeitig eine schlüssige Einbindung in die lokalen Netze statt. Wesentlicher Baustein ist eine zusätzliche Unterführung im Westen unter den Gleisen für den Velo- und Fussverkehr, die auch als Zugang zu den SBB-Gleisen dienen soll. Die Zufahrt in diese Unterführung liegt relativ versteckt hinter dem Museum. Für Verbindungen ab der Zuchwilerstrasse ist sie nicht ersichtlich. Und auch von der Nordseite des Bahnhofs wird bei Einfahrt in diese Unterführung kein Ankommensort auf der Südseite des Bahnhofs erkennbar.

Aus verkehrlicher Sicht werden ein Platzraum, der weitestgehend von Fahrströmen freigehalten ist, und ein Verkehrsraum mit Kurzzeitparkplätzen, der ab dem Kreisel erschlossen ist, ausgebildet. Beide Räume stehen funktionell in Beziehung zum Bahnhof und zum Espace-Gebäude. Der Verkehrsraum kommt aber im Holunderweg und damit vor dem Wohnteil zu liegen und weist damit einen ungünstigen Bezug aus. Die Zuchwilerstrasse wird als Zentrumsachse aufgewertet und Fahrbahnhaltestellen vor dem Espace-Gebäude angeordnet und mit einer neuen Fussgänger-Querung kombiniert. Es ist allerdings fraglich, ob dadurch der Bezug zum Bahnhofplatz bereits erreicht wird.

Insbesondere das vermutlich längerfristig bestehende Entwicklungsstadium ohne Neuüberbauung Holunderweg und RBS-Depotareal wird hinsichtlich der städtebaulichen Folgen des neuen RBS-Riegels am Holunderweg kontrovers diskutiert.

Insgesamt entsteht perspektivisch im gesamten Areal eine Bebauung, die den Raum zum Gleisfeld weitgehend zustellt, beziehungsweise ihm den Rücken zukehrt. Der neue langgestreckte Bahnhofplatz bleibt in der zweiten Reihe. Es gelingt zu wenig, die Zugänge der verschiedenen Nutzungen und damit die Bewegungen dorthin zu konzentrieren und so für einen belebten öffentlichen Raum zu sorgen. Die Aufstockung der Espace-Gebäude vermögen als weit sichtbare Zeichen für den Bahnhofplatz nicht zu überzeugen.

Anhang



Abb. 8 Visualisierung des Platzes zwischen der RBS-Perronhalle und den Espace-Gebäuden.



Abb. 9 Schnitte

Anhang 3 Studie Feddersen & Klostermann, Zürich



Abb. 10 Situation Studie Feddersen & Klostermann

Das Team hat sich ein Stück weit von den vorgegebenen Randbedingungen gelöst und eine Vision für eine neue Adressbildung «Hauptbahnhof Süd» entwickelt. Räumliches Kernstück des Konzeptes ist ein neuer Bahnhofplatz-Süd zwischen Gleisfeld und Zuchwilerstrasse, der dem Westteil des Untersuchungsperimeters einen neuen städtebaulichen Charakter verleiht. Die Lösung ist damit weitestgehend unabhängig von der baulichen Entwicklung des Holunderareals und des Depotareals des RBS im Osten des Perimeters.

Zur räumlichen Begrenzung des Bahnhofplatzes Süd tragen die Neubauten auf dem RBS- sowie dem Enter-Areal ebenso bei, wie die mit der Erhöhung des verbindenden Sockelgeschosses in Wert gesetzten Espace-Gebäude. Die unterschiedlichen Gebäudefluchten zentrieren diesen Raum und machen ihn gleichzeitig von Süden aus der Zuchwilerstrasse, wie auch von Norden über die Geleise hinweg einsehbar. Der gewählte bauliche Hochpunkt auf dem westlichen Teil des Enter-Areals erscheint zusammen mit der vorgeschlagenen öffentlichen Nutzung (Fachschule) als richtige Dominante des neuen Bahnhof Süd-Ensembles.

Die Personenströme werden klar geleitet: Die Rampe aus der Haupt-Personenunterführung kommt auf dem Platz an. Die Treppe aus der Haupt-Personenunterführung mündet in den Begegnungsraum mit Haltestelle und EG-Nutzungen der Espace-Gebäude. Für den RBS wird ein prominenter Kopf-Bahnhof zum Platz hin ausgebildet. Lediglich der Treppenzugang in die neue Personenunterführung müsste eine stärkere Orientierung auf den Platz erhalten, anstatt ihn im RBS-Gebäude zu verstecken.

Die motorisierte Erschliessung wird am bestehenden Kreisel gebündelt. Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage der Espace-Gebäude werden an dieser Stelle neu organisiert und gebündelt. Der vorliegende Vorschlag ist noch im Detail zu prüfen, eine Lösungsfindung aber sicher möglich. Die Zufahrt zur Tiefgarage auf dem Enter-Areal wird direkt ab der Strasse ins Gebäude integriert.

Anhang

Eine neue, zusätzliche Personenunterführung West soll den neuen Bahnhofplatz-Süd stärken. Die Aufgänge aus der bestehenden Personenunterführung sowie die Eingänge und Nutzungen der umliegenden Bauten (Hallenüberbauung, Enter-Neubau, Espace-Gebäude) adressieren sich u.a. zum Bahnhofplatz und sorgen für dessen Belebung. Der Freiraum wird zum Verbindungsort.

Die Velorampe zur neuen Personenunterführung liegt zwar etwas aus der Wunschlinie verschoben, was die Orientierung etwas erschweren kann. Andererseits können so aber die Velofahrer zwischen Platz und Espace-Gebäude gebündelt und der Platz gänzlich von Fahrströmen freigehalten werden. In Kombination mit einer Velostation wird für diese eine gute mittige Erschliessung erreicht.

Das Projekt schafft insgesamt einen guten Zusammenhang mit der Zuchwilerstrasse, ist gleichzeitig aber abhängig von einer entsprechenden Anpassung der Strasse an die Bedürfnisse eines an ihr liegenden Platzes: Veloführung auf der Strasse, die Querbarkeit für Fussgänger, eine direkte Erschliessung für Zufahrten und Anlieferung ab der Strasse, sowie vielleicht auch eine Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt vor dem Bahnhofplatz. Mit diesen Anpassungen wird letztlich aber eine wirklich gute Verknüpfung mit dem Quartier geschaffen.

Die auf den eigentlichen Bahnhofplatz - ohne Holunderweg - verkürzte RBS-Halle und Überbauung bildet das bauliche Rückgrat der städtebaulichen Transformation. Zwischen diesem Neubau und dem Espace-Gebäude werden geschickt die Erschliessungsfunktionen des Bahnhofs-Süd angeordnet. Publikumsorientierte Nutzungen im EG des Espace-Gebäudes profitieren davon. So entstehen ein für die Fussgänger reservierter Platz- und Aufenthaltsraum und ein benachbarter Verkehrsraum (im positiven Sinne belebter Begegnungsraum) mit Kurzzeit-PP, Bus, Anlieferung, Kiss & Ride und Velos. Beide Räume stehen funktional in Bezug zum Bahnhof und zu den umliegenden öffentlichen Nutzungen. Das Holunderwegareal wird davon nicht tangiert, sondern «in Ruhe gelassen». Die vorgeschlagene Verkürzung der RBS-Bahnhofshalle zu Gunsten von städtebaulichen Aspekten erfüllt die Programmvorgaben nicht vollumfänglich und vermag den betrieblichen Erfordernissen des RBS nach einer gesicherten Einhausung noch nicht zu entsprechen. Die Einhausung soll vertieft bearbeitet und die Lösungsansätze erneut städtebaulich ausgelotet werden.

Die Bebauungsvorschläge für das Holunderwegareal und des RBS-Depot-Areal vermögen weniger zu überzeugen. Gleichwohl erscheint die morphologische Lesart zukunftsfähig: Diese Areale sollten eher im städtebaulichen Kontext der sich östlich anschliessenden Bebauung entwickelt werden. Lediglich ein westlicher Kopfbau auf dem Holunderareal vis-à-vis der Espace-Baute soll einmal das neue Bahnhof-Süd-Ensemble abschliessen.

Anhang

Mit der vorgeschlagenen Etappierung und baulichen Nutzung - RBS-Halle samt darüber liegendem Museumsneubau, Neubau auf dem Enter-Areal samt Fachschule und Komplettierung von Halle und Museumsbaute sowie Ertüchtigung der Espace-Gebäude - kann tatsächlich eine neue und sehr attraktive Adresse Bahnhof-Süd entstehen. Insgesamt zeigt das Projekt das Potential einer neuen städtebaulichen Adresse Bahnhof-Süd auf, indem ein veritabler Bahnhofplatz zu einem zentrierenden öffentlichen Raum entwickelt wird. Auch die volumetrischen Setzungen für die Areale Enter, Espace und RBS-Halle balancieren das städtebauliche Gewicht dieser neuen Adresse richtig aus.



Abb. 11 Visualisierung Ankunftssituation RBS-Peronhalle.

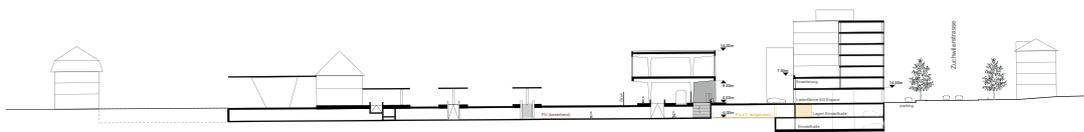


Abb. 12 Schnitt Nord - Süd

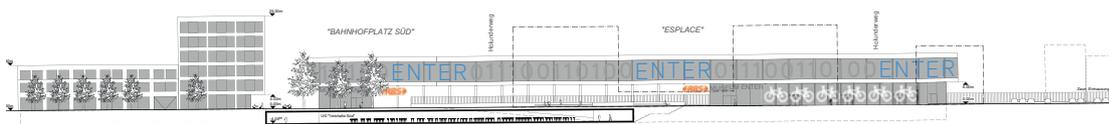


Abb. 13 Teil-Längsschnitt