

SBB-Bahnhof Oensingen, Verlängerung und Erhöhung Mittelperron

Charakteristische Angaben

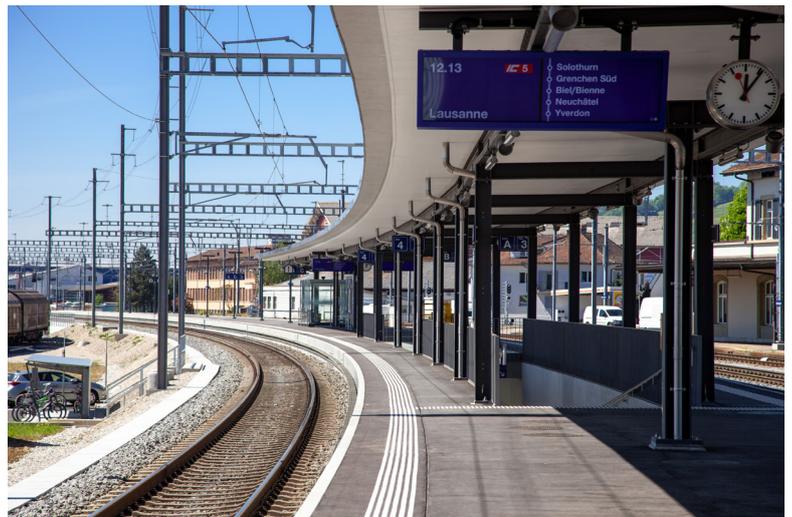
Erhöhung Mittelperron von P25 auf P55
Verlängerung Mittelperron von 390 m auf 420 m
Reduktion Gleisüberhöhung von 120 mm auf 57 mm
Neubau und Verlängerung Perrondach um 30 m
Verbreiterung PU und Rampen
Neubau Warthalle
Gesamtkosten: ca. CHF 20 Mio.
Bauzeit: Okt. 2018 bis Dez. 2019



Neues Mittelperron, Blickrichtung Ost

Projektbeteiligte

Auftraggeber:
SBB AG, Projekte Region Mitte (I-PJ-RME)
Bauingenieur:
Aegerter & Bosshardt AG, Basel
Subplaner:
Leutwyler Partner Architekten AG
Wanner AG



Neues Mittelperron, Blickrichtung Südwest

Leistungen Aegerter & Bosshardt AG

Gesamtplanung für Ingenieurbau,
Architektur, Bauphasen und Geologie

Ausgangslage

Der Bahnhof Oensingen ist ein Halteort für Schnellzüge auf der Ost-West-Achse zwischen Olten und Biel. Er wird täglich von rund 5800 Bahnkunden benutzt. Um künftig vom Mittelperron Gleis 3/4 einen stufenfreien und BehiG-gerechten Zugang zu den Regional- und Fernverkehrszügen zu ermöglichen, wurde Aegerter & Bosshardt damit beauftragt, den Mittelperron zu erhöhen und zu verlängern. Zudem wurde das Perrondach erneuert und die Rampe bzw. Treppe zum Mittelperron angepasst. Bedingt durch die Kurvenlage mit einer Überhöhung von 120 mm waren die Wagen in der Halteposition sehr stark geneigt. Neben der ungenügenden Perronhöhe behinderte die Schräglage der Wagen den zügigen Fahrgastwechsel zusätzlich. Deshalb erfolgten auch grössere Umbauten an den Gleisen. Hierfür wurden Synergien mit Oberbauerneuerungen gebildet. Der Umbau erfolgte in Rücksicht auf die Stabilität der Jurasüdfusslinie mittels eines ambitionierten Terminplans, um die Bauzeit und den Bahnersatz gering zu halten.



Neue verbreiterte Rampe auf Mittelperron

Projektbeschreibung

Aus Nutzungsvereinbarung und Projektbasis ergab sich folgender Projektumfang:

- › Erhöhung des Mittelperrons Gleis 3 und 4 auf P55
- › Verlängerung des Mittelperrons auf eine durchgehende Nutzlänge von 420 m
- › Neubau und Verlängerung des Perrondachs über dem Mittelperron
- › Anpassung der Trassierung der Gleise 3 und 4 (Reduktion der Gleisüberhöhung von 120 mm auf 57 mm)
- › Anpassung der Bahnböschung südlich von Gleis 4:
 - Bau einer 100 m langen Stützmauer am Westkopf des Bahnhofes
 - Erweiterung der Bahnböschung
 - Ersatz des bestehenden Sickerbetonriegels durch eine Bankettsicherung aus Winkelgitter
- › Sanierung des Unterbaus Gleis 3
- › Neubau der Rampen- und Treppenzugänge von der PU auf das Mittelperron
- › Neubau der Deckenplatte der Personenunterführung PU Oensingen im Perronbereich mit Oblichtöffnung
- › Überdecken eines Teils der Rampe mit Oblicht, um den sicheren Wartebereich für den Publikumsverkehr so gross wie möglich zu halten.
- › Umsetzung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes
- › Anpassen/Ergänzen der Entwässerung im Gleis 3, Perronbereich, sowie auf der Südseite von Gleis 4
- › Randborderneuerung am südlichen Ende der PU Oensingen bei Gleis 4
- › Ersatz des Sicker- und Retentionsgrabens am Böschungsfuss südlich von Gleis 4 durch eine Sickerleitung
- › Perronwinkel

Personenunterführung:

- › Neubau Decke im Perronbereich (mit Oblichtöffnung)
- › Randborderneuerung Gleis 4
- › Nachrechnen der best. Personenunterführung Oensingen (PU Oensingen)

Böschungsabschlüsse:

- › Böschung ca. km 56.600 bis ca. km 56.750
- › Stützmauer ca. km 56.750 bis ca. km 56.850



Neue PU Blickrichtung Nordwest

Mittelperron:

- › Neubau Rampen- und Treppenaugänge
- › Baugrubenabschluss für den Bau der Rampen- und Treppenaugänge
- › Perrondach



Bauzustand neue PU



Neue BehiG-gerechte Einstiegssituation