# Olten - Schmelztiegel von Bahn und Auto

Autor(en): **Wälchli, Roland**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **68 (2010)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-658574

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Olten – Schmelztiegel von Bahn und Auto

**Roland Wälchli**

Als Mitte des 19. Jahrhunderts das kleine Jurastädtchen Olten am Aareknie zum Achsenkreuz eines künftigen schweizerischen Bahnnetzes erkoren wurde, konnte in diesen «embryonalen» Anfangszeiten die künftige Entwicklung des Eisenbahnwesens und die Jahrzehnte später einsetzende dynamische Motorisierung kaum vorausgesehen werden.

Heute, einhundertfünfzig Jahre später, ist das topographische Korsett zu eng geworden. Wir haben einen gordischen Knoten vor uns, welcher nur mit grossen planerischen Anstrengungen gelöst werden kann. Seit fünf Jahrzehnten lösen Konzepte und Baustellen einander ab wie die entsprechenden politischen Schachfiguren.

Solange die Bahn dominierte, verlief die städtebauliche Entwicklung, allseits geschützt durch die Jurahöhen, trotz des raschen Tempos in geordneten massvollen Bahnen. Die Kräfte der Schiene als industrieller Katalysator hatten für die städtebauliche Entwicklung Oltens zentripetalen Charakter, das heisst, sie kneteten, symbolisch gesprochen, ein ganzes Jahrhundert lang den Teig kräftig nach innen. Fast gleichzeitig mit der Geburt des schweizerischen Eisenbahnkreuzes Olten entstanden auf Oltner Gemeindegebiet die Eisenbahnwerkstätten, und einige Jahrzehnte später, drei grosse Industrieareale entlang der sich verzweigenden Bahnlinien: nach Norden hin das Tannwald-Hasli-Areal, nach Süden das Von-Roll-Giroud-Olma-Areal und nach Westen hin das Gäubahn-Hammer-Areal mit Rötzmatt und Zementfabrik.

Beidseits der Aare, mit dem Bahnhof als Mittelpunkt, wurden Arbeiter- und Eisenbahnersiedlungen errichtet, stark verdichtete Bauformen im Geist englischer Gartenstädte. Sie prägen noch heute die wertvollsten Siedlungsstrukturen der Stadt Olten (Schöngrundquartier, Hardegg, Säliquartier mit Seitenstrassen usw.). Warum sind wir Oltner nicht gleichermassen stolz auf diese Zeugen einer frühen Industrialisierung wie heute die Städte La Chaux-de-Fonds und Le Locle?

Gleich nach der 1883 errichteten neuen Bahnhofbrücke wurde die tief eingeschnittene Aare beidseits mit Repräsentationsbauten gesäumt, rechtsufrig mit einem Postgebäude, später einem Hotel, und auf der gegenüberliegenden linken Aareseite, mit dem eindrücklichen Komplex Amt-

Rush hour an der City-Kreuzung

haus-Konzertsaal-Ersparniskasse. Das Stadtzentrum, eng verbunden mit der historischen Altstadt, blieb nach wie vor mit seinen wichtigsten zentralen Diensten auf der bevorzugten linken Aareseite. Einzig die Eisenbahn mit ihren beiden Tonnengewölben schuf auf der rechten Aareseite, eng angeschmiegt an die bewaldeten Felsen der Hardfluh, ein gewisses Gegengewicht – in den Siebzigerjahren durch die Neue Kantonsschule Olten, hoch oben im Hardwald, weiter gefestigt.

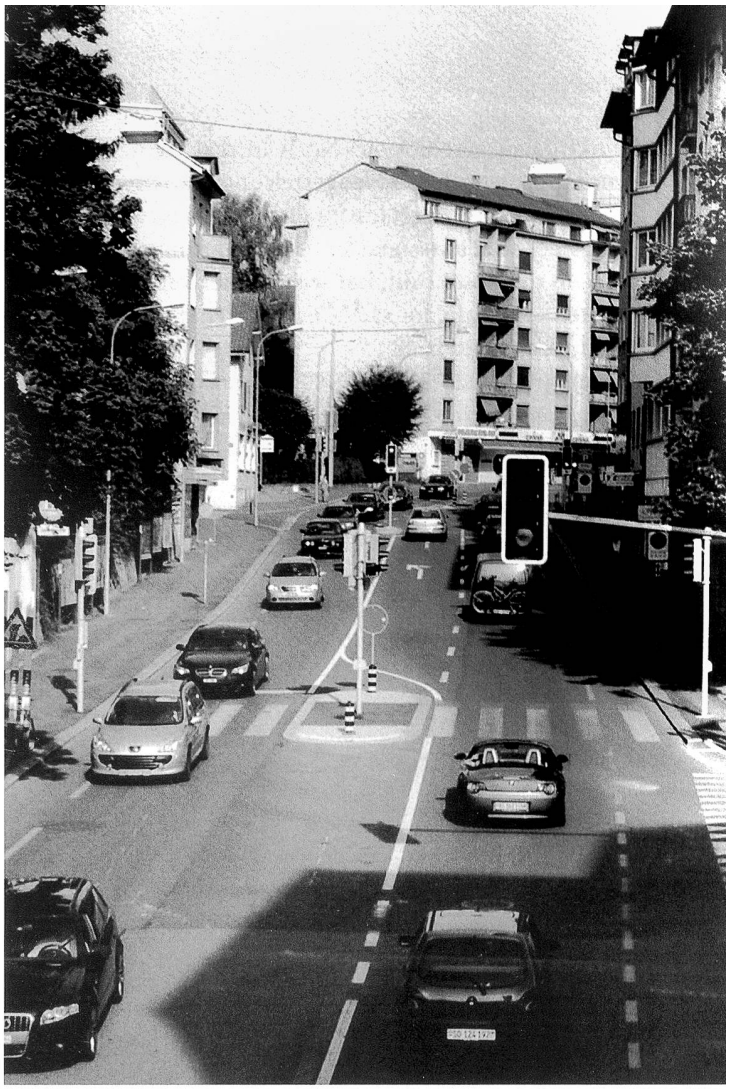
In den Fünzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts, der Zeit des geistigen Aufbruchs nach dem Zweiten Weltkrieg, setzte sich die Stadt mit dem Neubau des Stadthauses bewusst eine überhöhte Krone auf, Symbol für eine hoffnungsvolle Zukunft. Die Krone war höher als die nahen Kirchtürme. Zusammen mit den Kaminen und Silos der Zementfabrik im Westen waren dies bis zur Jahrtausendwende die weithin sichtbaren Wahrzeichen Oltens. Der Blick für neue Massstäbe wurde nicht nur für unsere Stadt, sondern später durch den Bau des Gösger Kühlturms für die ganze Region zwingend.

Beinahe ein ganzes Jahrhundert bestimmte die Bahn mit ihren industriellen Arbeitsstätten und Siedlungsstrukturen die nestartige Jurasenke Oltens. Die Kräfte waren nach innen gerichtet, verdichtend, zentripetal. Durch Aufhebung der Bahnschranke Alte Aarauerstrasse im Jahre 1924 wurde jedoch der erste Grundstein gesetzt für eine städtebauliche Fehlentwicklung, welche dann, nach dem Zweiten Weltkrieg, mit der dynamischen Entwicklung des Automobils, sich mehr und mehr verschärfen sollte.

Das Automobil wirkt, im Gegensatz zur Bahn, *zentrifugal.* Das Automobil bezwingt in gleichen Zeiten gegenüber Fussgänger und Fahrrad, bedeutend grössere Distanzen. Man spricht von sogenannten Isochronen, kreisförmigen Kurven von 20–30 km Radius mit Fahrzeiten von einer halben Stunde um die städtischen Zentren herum. Die kompakte Form bisheriger Siedlungen hoher Dichte bricht an den städtischen Peripherien auseinander und weicht lockeren Siedlungsformen mit Einfamilienhäusern geringerer Dichte. Die Aussengemeinden locken mit günstigen Grundstücken in schöner Aussichtslage. Die Städter ziehen aufs Land. Gleich einem Vulkan streut das Automobil die Asche in weitem Umkreis.

Der grosse Befreier Westeuropas, die USA, wurde nach dem zerstörerischen Kriegsgeschehen in den Fünfzigerjahren zum Vorbild. Jeanshosen, amerikanischer Jazz, Wohnen in Bungalows und Automobile wirkten befreiend auf uns Europäer. Rasch entsteht ein nationales Autobahnnetz sowie ein grosser schweizerischer Flughafen, um den Anschluss an die Welt, eine weitere und schnellere Welt, zu schaffen. Was gab es damals Schöneres für uns Junge, als an einem Sonntag die grossen Flugzeuge in Zürich-Kloten zu bestaunen, wie früher einmal die dröhnenden Eisenbahnzüge mit fernen Destinationen im Oltner Bahnhof!

Die entfesselten zentrifugalen Kräfte drohen die alten Stadtzentren mit ihrem historischen Glanz innerlich auszuhöhlen. Das Automobil wird zum Mittelpunkt, seine



Der tiefe Einschnitt der Unterführungsstrasse

Parkplätze entscheiden über Leben und Überleben eines Stadtzentrums. Ein Einkauf an der regionalen Peripherie wird praktikabler. Einkaufszentren auf der grünen Wiese entstehen. Bevorzugt sind Autobahnknoten, von überall her gut erreichbar. König ist der Automobilist. Die Alten und Jungen, vorerst noch ohne Führerausweis, haben das Nachsehen.

Zwei Autobahnknoten in greifbarer Nähe – Egerkingen und Oftringen – bedrängen heute mit ihren grossen Einkaufszentren unsere Stadt. Die Kaufkraft der Automobilisten wird nach aussen verlagert. Die Gefahr besteht, dass das ehemalige regionale Zentrum, die Stadt Olten, verkümmert. Gäupark, Media-Markt, Perry-Center, Obi-Markt, Möbel-Hubacher heissen die neuen Magnete – für jeden Automobilisten leicht erreichbar. So sind auch wir nach einem halben Jahrhundert zu Amerikanern geworden! Noch hat man vor wenigen Jahrzehnten zahlreiche Warenhäuser als grosse Einkaufsmagnete in unsere Stadtmitte gesetzt – EPA, C+A, ABM, Nordmann – alle sind sie heute verschwunden. Die Warenhäuser kommen und gehen.

Wie traurig ist heute das Stadtbild der rechten Aareseite mit der tief eingeschnittenen Unterführungsstrasse und dem Fehlen eines attraktiven Quartierzentrums. Zu viele Schulen, ein Sälipark ohne Beschaulichkeit, und am schönsten Platz, dem Bifangplatz, wurden die letzten

Bankfilialen geschlossen. Noch in den Achtzigerjahren wurde versucht durch Neugestaltung der Alten Aarauerstrasse die rechte Aareseite für die Fussgänger aufzuwerten. Längs der steil ansteigenden Unterführungsstrasse bietet sich ein trostloses Bild, fast wie in amerikanischen Kleinstädten – for sale, for sale! Die Probleme sind einschneidend. Was ist zu tun?

Während Jahrzehnten haben Schwerverkehr und Autobusse unsere Stadt durchquert und ihr grossen Schaden zugefügt. Lärm und Unruhe behindern Wohnqualität und attraktive Geschäftslagen. Es fehlen Parkhäuser. Allzu lange wurde der Ball zwischen Kanton und Stadt hin- und hergespielt. Die Politik hat eindeutig versagt.

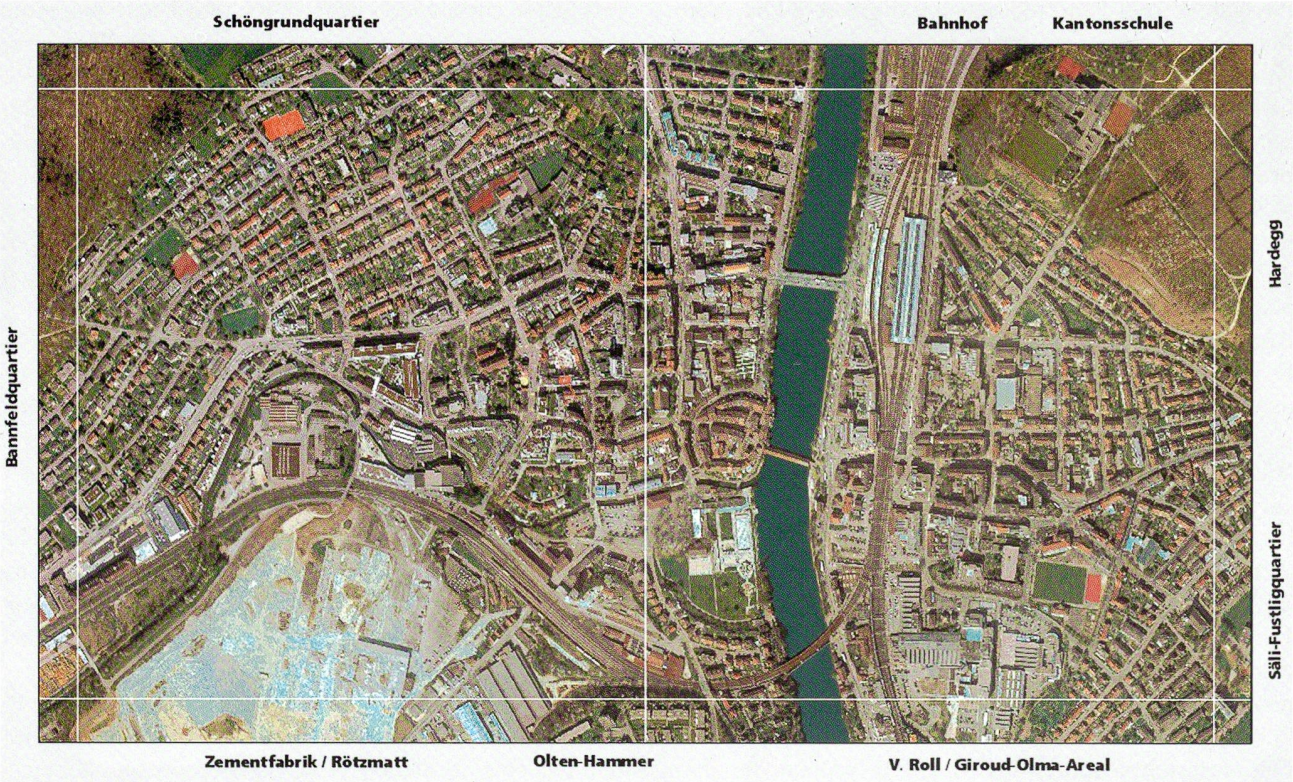
Die Entlastungsstrasse längs der Gäubahnlinie, zurzeit im Bau, ist dringend notwendig. Doch nur eine Stadthälfte, die historische linke Aareseite, wird dadurch aufgewertet. Das Ungleichgewicht beider Stadthälften wird sogar vergrössert, wenn lediglich die linke Aareseite gestalterisch bevorzugt wird. Die beiden Stadthälften geraten zueinander in Schieflage. Nicht nur die historische linke Aareseite bedarf einer Begrünung und neuer Platzgestaltungen, sondern ebenso die rechte Aareseite mit Unterführungsstrasse und Bifangquartier!

Ein Glück, dass unsere enge Topografie mit dem breiten Lauf der Aare einer ausufernden Entwicklung Grenzen setzte. Die Jurahöhen geben der Stadt mit ihren dichten Strukturen festen Halt. Nur nach Westen und Osten können sich die zentrifugalen Kräfte frei entfalten. Bahn und Auto mit Brücken über die Aare binden die Stadthälften fest zusammen. Der gordische Knoten bringt auch Vorteile. Nichts Schöneres als eine Brückenstadt und Wasser!

Die drei städtischen Industrieareale wurden in den letzten Jahrzehnten durch globale Produktionsverschiebungen zu Industriebrachen. Die letzte grosse Industriebrache der Stadt Olten ist die frühere Hunziker-Zementfabrik, zurzeit ein grosses Politikum. Durch zonenplanerische Metamorphosen sind all diese früheren Produktionsstätten neu zu nutzen, als Schulen, als Wohninseln, als Dienstleistungszentren. Rechtzeitig hat Olten die Schleusen für diese notwendigen Metamorphosen geöffnet.

Als ein wichtiges Nervenzentrum des schweizerischen Bahnnetzes hat die Stadt Olten heute die grosse Chance, aber auch die grosse Aufgabe, ein Tagungshotel mit einem Park and Ride zu schaffen – ein Tagungshotel Nähe Bahn mit Blick auf Aare und Jura! Die Frage, ob all die vielen zentralen Aufgaben für eine weitere Region wie Erziehung, Gesundheit, Sport und Kultur auf Oltner Gemeindegebiet zu konzentrieren sind, ist neu anzugehen. Verkehr und Finanzen sprechen eher dagegen.

Es fehlt heute *ein starkes politisches Organ* für eine regionale Neuordnung und Verteilung zentraler Dienste – eine regionale politische Institution mit einer Stosskraft, welche weit über höfliche Gespräche hinausgeht. Die Kantone sind gefordert. Sonst sind die zentralen Städte mit ihren Aufgaben überfordert. Nicht nur Worte wie «Agglomeration» sind neu zu schaffen, sondern politische Lösungen, welche den regionalen Gürtel – sogar kantonsübergreifend – fester schnallen! Die Städte dürfen nicht alleine gelassen werden, ihre einst blühenden Stadtzentren sollen nicht verkümmern.




Orthoflugaufnahme der Stadt Olten 2007
© Amt für Geoinformation Kanton Solothurn

**DIE BEIDEN STADTHÄLFTEN - GEPRÄGT DURCH DIE BAHN**