

Oltens utopische Pläne der 70er Jahre

Autor(en): **Wälchli, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **49 (1991)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659594>

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.

Oltens utopische Pläne der 70er Jahre

Ohne über den historischen Glanz und die französische Schönheit Solothurns zu verfügen, hat die Stadt Olten immer wieder versucht, sich gegenüber seiner Kantonshauptstadt zu behaupten. Jedoch mit anderen Mitteln, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen, teils aber auch mit neuen, mutigen Ideen, welche das Utopische, das kaum Denkbare, nicht scheuten. Vieles wurde früher Wirklichkeit, vieles aber zerbricht heute an der politischen Machbarkeit oder an der Überschätzung eigener Kräfte.

Der Ausbau zum *Eisenbahnknotenpunkt* im letzten Jahrhundert hat das Selbstbewusstsein der Oltner als «Drehscheibe der Schweiz» gestärkt. Zu sehr jedoch war es der blosse Blick auf die geografische Lage und nicht die richtige Einschätzung eigener Qualitäten und Grösse, welche diese Dreh-

scheibe bestimmten. Wie sehr wurde doch die Qualifikation unserer Stadt als Tagungsort überschätzt! Demselben Denken entstammt wohl auch die kürzlich lancierte Idee einer Olympiade 2000, welche Olten zur koordinierenden Drehscheibe einer Weltolympiade in der Schweiz machen möchte. Das Utopische liegt einerseits in einem etwas naiven, euphorischen Denken begründet, welches die eigene Rolle überhöht, aber auch – und dies zeigen die nächsten Betrachtungen – im unfruchtbaren Boden, auf welche diese Ideen, gleichsam hoffnungsvolle Samen neu zu bestellender Felder, fielen.

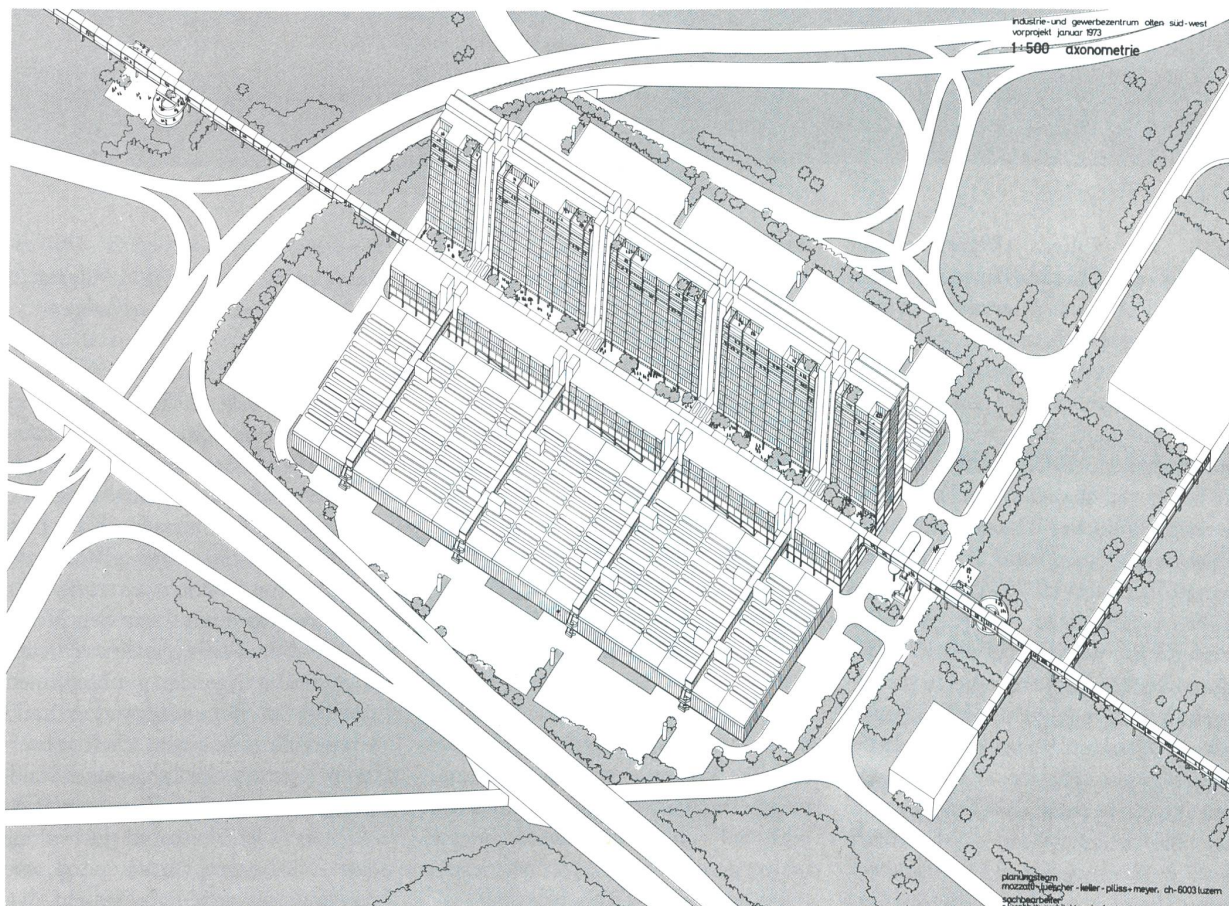
Und doch war vor 20 Jahren, als Olten die grosse Zeit seines Aufbruchs erlebte, der Geist der Zeit nicht so kritisch und von skeptischem Negativismus getragen wie heute. Man dachte

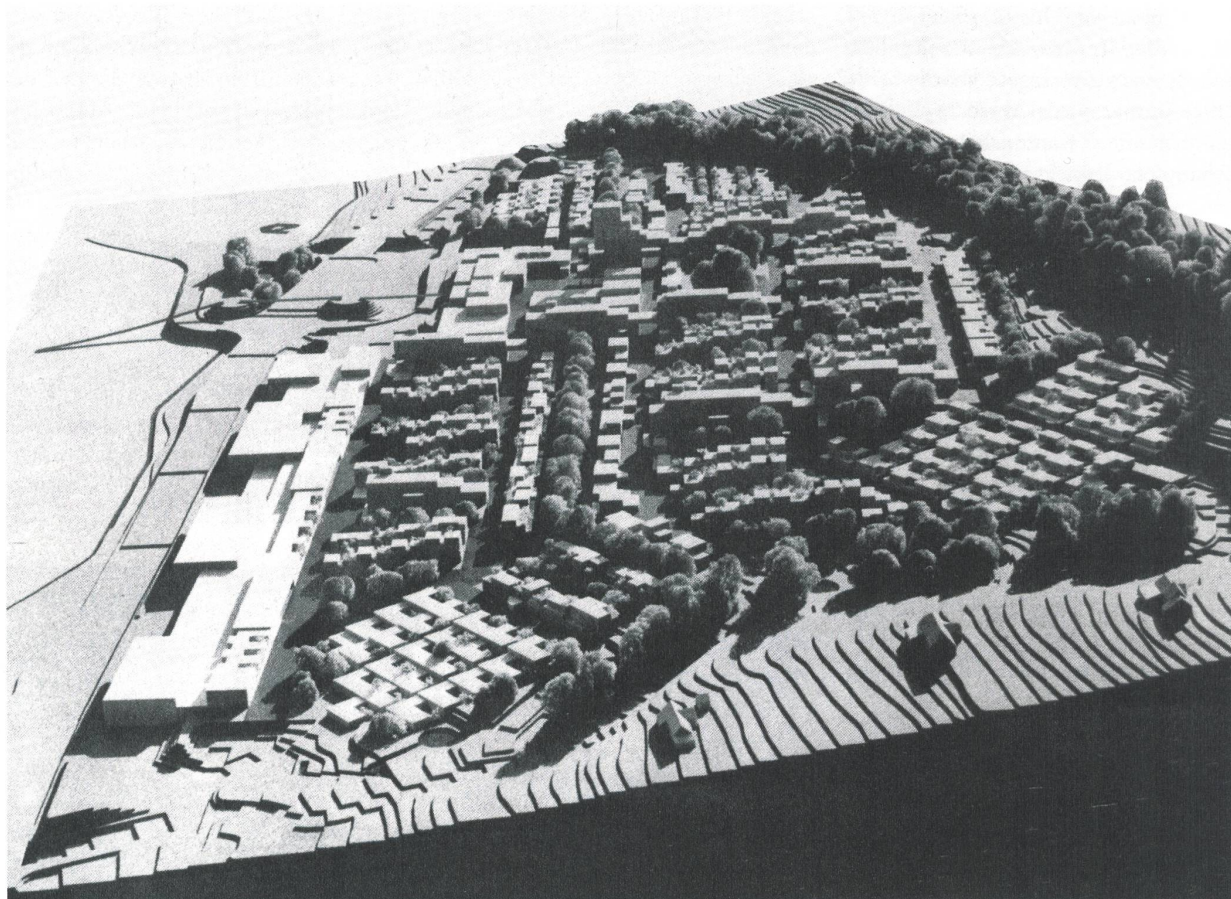
positiver, glaubte an Neues und war stolz auf seine Wirtschaft und ein gewisses Wachstum. Es war die Zeit des grossen schweizerischen Autobahnbauens, der raumplanerischen Leitbilder und des Baues der Atomkraftwerke.

Man dachte an einen Zusammenschluss der Städte Aarau, Olten und Zofingen – Arolfingen genannt. Es gab damals eine sogenannte Wachstumsgesellschaft Olten, die Stadtbehörden wurden reorganisiert und ein Stadtplanungsamt neu aufgebaut. Die Schweiz selbst disponierte mit einem Bevölkerungswachstum bis zum Jahre 2000 von 10 Mio.

1973

Gewerbe- und Industriezentrum mit Anschluss an Autobahnzubringer und Expressstrasse





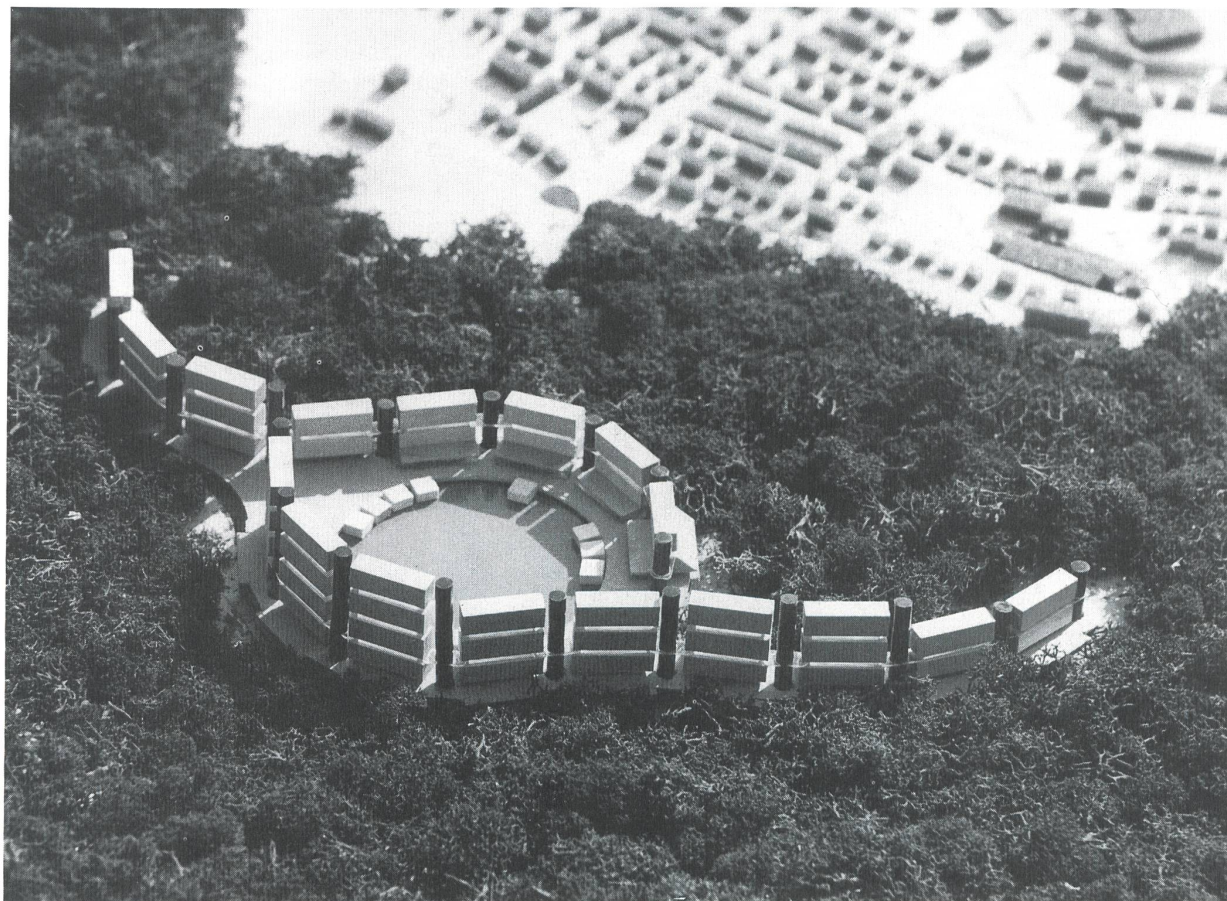
1968 war Olten's Beginn dieser Epoche, des Glaubens an die eigenen Kräfte und des Vorstosses in das Utopische. Doch endete nach nur wenigen Jahren diese stürmische Zeit, welche rückblickend grosse Würfe gebär, mit dem Beginn der weltweit einbrechenden Energiekrise im Jahre 1974. Es war der städtebauliche *Wettbewerb Olten Süd-West*, welcher diese Epoche einleitete, und eine Erweiterung Olten's um 10 000 Personen und 2000 Arbeitsplätze vorsah (Bornfeld und Kleinholz). Es galt dem Verlust dynamischer Kräfte an die Aussengemeinden zu begegnen und Substanz für den Ausbau der städtischen Infrastruktur zu schaffen. Olten wollte attraktiver werden, dem Sog der grossen Universitätsstädte Basel, Zürich und Bern entgegenwirken. Die Verkehrsplanung wurde koordiniert und

die Idee der *Sportstadt Olten* geboren unter der Nutzung der brachliegenden Felder der Grundwasserschutzzone. 1973 wurde dem Volk eine Vorlage für ein *Gewerbe- und Industriezentrum*, hervorgegangen aus obigem Wettbewerb, mit städtischer Bürgerschaft und Beteiligung am Aktienkapital, vorgelegt. Doch welche Grössenordnung hatte dieses Vorhaben? – Ein Hauptkörper von 560 m Länge und 50 m Höhe bildete das Rückgrat der Anlage, und die Kosten wurden auf 125 Mio. (1973) geschätzt! Zu sehr war es die Freude an der Grösse, an einem wirtschaftlichen Geniestreich, zu wenig der Sinn für die eigenen Möglichkeiten und der Massstab zu Stadt und Landschaft. Der Kollaps war programmiert, und mit mehr und mehr Skepsis wurde den Behörden, von politischen Aussenseitern geschürt, begegnet.

1969–1973

Bebauungsvorschlag für das Bornfeld mit Gewerbe und Wohnsiedlungen

Aus ganz anderer Richtung, von einem Team damals noch junger Architekten (Jacques Aeschmann und der Unterzeichnete), erfolgte ein heute revolutionär anmutender Vorschlag für die Planung einer *Waldstadt*. Warum eine Stadterweiterung für 10 000 Personen am schattigen Nordhang des Bornfeldes planen, wenn auf der gegenüberliegenden gut besonnten Juraseite, im Bannwald, bestes Land vorhanden ist? In einem Umklappverfahren seien die Siedlungs- und Waldflächen abzutauschen, gewissermassen ein Drehen des Blattes auf die richtige Seite – ein Beispiel für eine utopische Idee, weil sie geheiligte Fesseln, das



straffe Eidgenössische Forstgesetz, hätte durchbrechen müssen.

Zwar eine logische Alternative, jedoch zu spät lanciert, ebenso wie das Projekt eines grosszügigen Hallenbades mit einem 50-m-Olympia-Becken, sichtbares Symbol einer künftigen Sportstadt Olten, welches vor der herannahenden Energiekrise fallengelassen wurde. Schade, denn damit wurde auch der gute regionale Gedanke zerstört, an zentralen Punkten kleiner Städte grössere Investitionen zu setzen, statt diese lediglich den Grossstädten zu überlassen.

Trotzdem wagten es die Behörden, die Verkehrsplanung mit Konsequenz weiterzuverfolgen. Ausgehend von der Kantonalen Express-Strasse «Südtangente» mit einem Autobahnanschluss durch den Born nach Rothrist, wurde ein Leitbild zur Verkehrsberuhigung

der Innenstadt in Form des sogenannten Basis-Dreiecks (Einbahnverkehr im Gegenuhrzeigersinn mit zweitem Aareübergang) im Dezember 1974 dem Volk vorgelegt. Doch junge politische Kräfte, vereinigt mit einigen konservativen Aussenseitern, unterstützt von einer den Mega-Vorlagen gegenüber immer skeptischeren Bevölkerung, brachten auch diese Idee zum Einsturz. Der Schmerz war gross und die eigene Kraft zu Neuem dahin. Die Energiekrise tat das ihre, die Aare wurde stiller, und die kurze Periode des Aufbruchs war beendet.

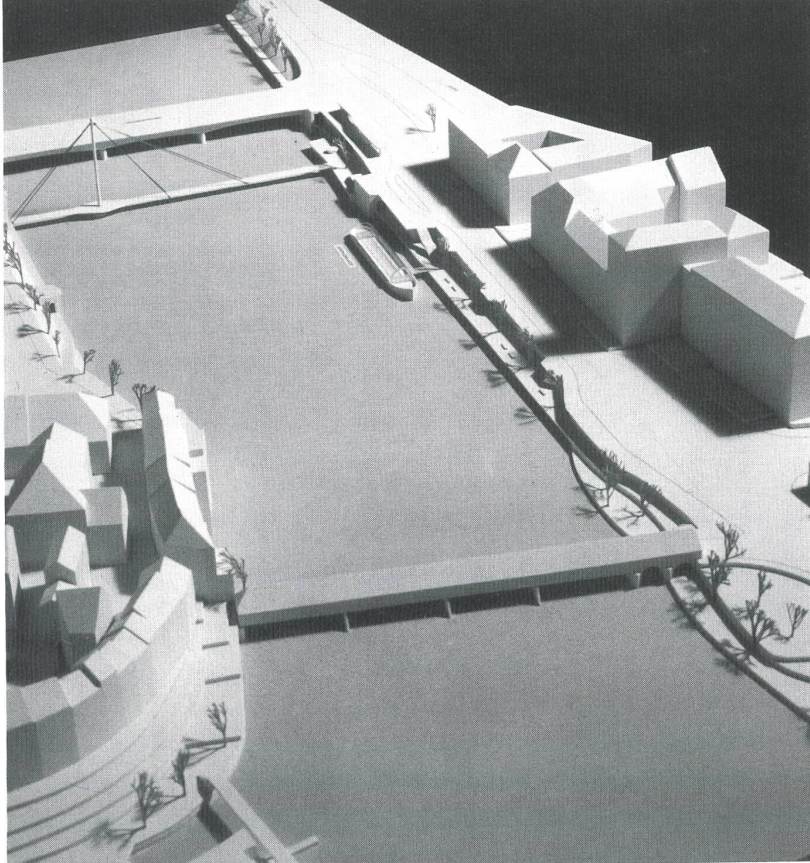
Noch einmal sollte die Aare bewegter werden. Statt als grosser Fluss die Stadt kanalartig zu durchqueren, sollte sie besser in die Stadt einbezogen und belebt werden. Der SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) Solothurn legte zu seinem 100-Jahr-Jubi-

November 1971

Sogenannte «Waldstadt» als Alternative zur Bebauung des Bornfeldes. Vorschlag der Architekten Aeschimann und Wälchli.

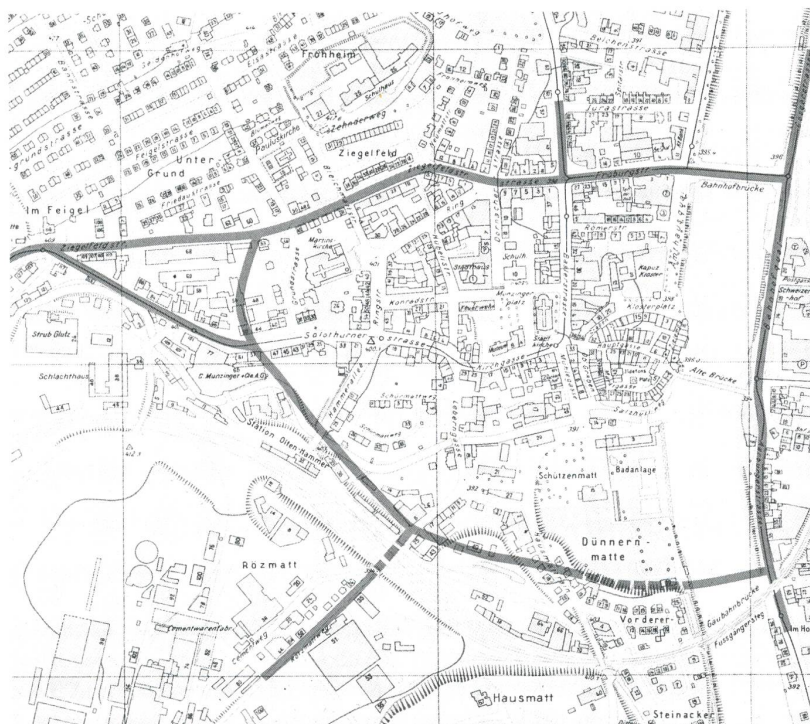
läum im Jahre 1976 eine Arbeit vor, welche heute kaum als utopisch, vielmehr als gute und machbare Idee zur dringend notwendigen Hebung unserer Attraktivität bezeichnet werden darf:

- Schaffen einer breiten Uferpromenade zwischen Alter Brücke und Bahnhof
- Direkte Fussgängerverbindung von der Bahnhofterrasse zum gegenüberliegenden Ufer
- Andocken eines *Schiffrestaurants* vor der neuen Uferpromenade mit Blick auf die Altstadt



Noch einmal, im Wettbewerb Badi Olten/Schützenmatte, 1984, wurde die Idee des Schiffrestaurants aufgegriffen, jedoch von ängstlichen Gemeinderäten gleich wieder zu Grabe getragen. Der alte Geist des mutigen Aufbruchs zu Neuem wich dem heutigen Geist zurückhaltender Resignation und negativer Skepsis. Die damalige Freude wich der heutigen Angst. Der Not gehorchend wurden die grünen Fustligwiesen mit Bauten übersät, ohne grosse städtebauliche und soziale Vorstellungen, wie sie einmal beim «Bornfeld» vorlagen. Eine Trauerweide ersetzt das schöne Schiffrestaurant der soeben erweiterten Badi. Nach wie vor rollt der Verkehr durch Olten's enge Strassenschluchten – alles verpasste Chancen, Visionen, welche in Olten nicht Wirklichkeit werden durften, sondern Utopien blieben.

Vielleicht braucht es einen neuen, grossen Pendelschlag, aufgezwungen durch äussere Konkurrenz, um Utopien Wirklichkeit werden zu lassen. Erst kürzlich, 1987, wurde überraschend die Idee einer *regionalen Einschienenbahn*, eines sogenannten Monorails, von einigen fortschrittlich denkenden Köpfen vorgestellt. Auf unkonventionelle Art könnte der öffentliche Verkehr, unabhängig vom bestehenden Strassennetz, gelöst werden, um Olten vom Druck der Autos zu befreien. Hat wenigstens diese Idee eine Chance, oder muss auf den grossen Pendelschlag noch lange gewartet werden? Jedenfalls scheint die Angst vor Neuem nicht überwunden zu sein.



1976

Vorschlag des SIA Solothurn zur Belegung des Aareraumes zwischen alter und neuer Brücke

Dezember 1974

Das Basis-Dreieck mit zweitem Aareübergang

Bald sind die letzten Fustligwiesen mit heterogenen Bauten übersät. (S. 97)