

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: [14]: Ein Kanton wächst

Artikel: Zwei Städte, zwei Entwicklungen
Autor: Höning, Roderick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965833>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

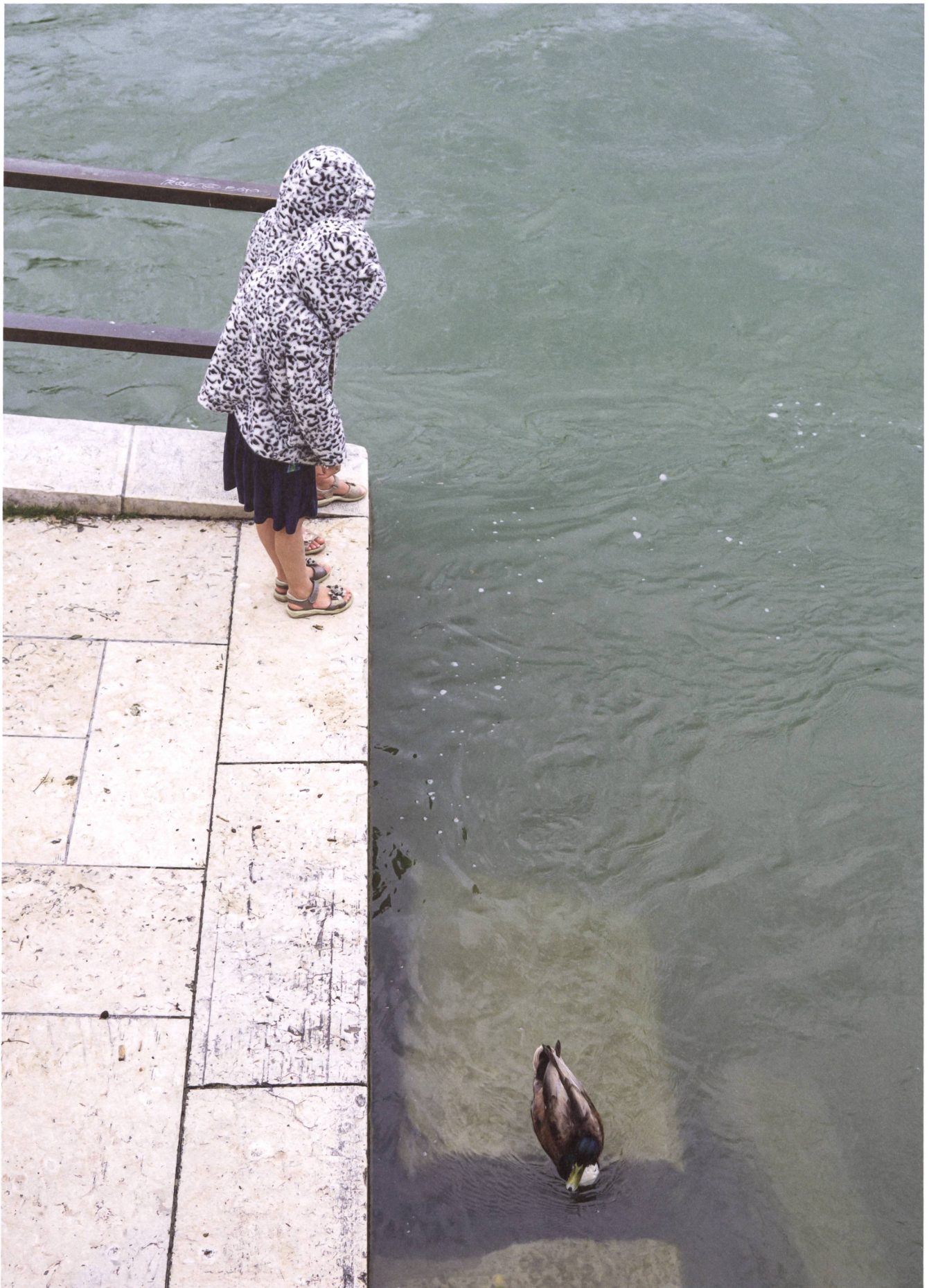
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bei Vögeln, Kindern und Familien beliebt als Lebensraum: das Aareufer in Solothurn.

Zwei Städte, zwei Entwicklungen

Während in und um Solothurn viel Wohnraum entsteht, wird der wichtigste Eisenbahnknoten der Schweiz – der Bahnhof Olten – endlich zur Visitenkarte für die Stadt.

Solothurn: Wachstum konzentrieren

Text: Roderick Hönig

Als der römische Kaiser Tiberius 20 nach Christus eine Brücke über die Aare bauen liess, entschieden sich seine Soldaten für eine Stelle, die die Kelten «Salodurum» nannten. Die Brücke legte den Grundstein für das heutige Solothurn. 2000 Jahre später feiert die heutige Kantonshauptstadt nicht nur ihren runden Geburtstag, sondern auch den Beginn der Ernte des jüngsten Brückenschlags über die Aare, der Westumfahrung. Der knapp zwei Kilometer lange Strassenabschnitt inklusive Brücke und Tunnel wurde 2008 eröffnet. Er schliesst Solothurn an die Autobahn an und entlastet die Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Konsequenterweise wurde mit seiner Eröffnung das Nadelöhr Wengibrücke für den Autoverkehr gesperrt, die seit dem 19. Jahrhundert die Solothurner Vorstadt mit der Altstadt und dem Westbahnhofquartier verbindet. Vorer setzen dort 25 000 Fahrzeuge pro Tag über die Aare.

Die Westumfahrung befreit nicht nur die «schönste Barockstadt der Schweiz» vom Verkehr, sondern sie erschliesst auch ein rund 126 000 Quadratmeter grosses Entwicklungsgebiet. Denn auch wenn Solothurn zwar weniger schnell als andere Schweizer Städte wächst, rechnet die Stadt bis ins Jahr 2035 mit einem Zuwachs von rund 4300 bis zu 21750 Einwohnern. Solothurn hat dem neuen Quartier – in Bezugnahme auf den weiten Entwicklungshorizont – den Namen «Weitblick» verliehen. In den Fokus für eine Stadterweiterung hat diese westliche Ecke von Solo-

thurn aber ein anderes, etwas südlicher liegendes Projekt gerückt: die «Wasserstadt Solothurn», von der Herzog & de Meuron 2006 erste Pläne und Bilder veröffentlichten. Die Basler Architekten planten auf dem Gebiet der ehemaligen Mülldeponie für eine private Trägerschaft eine spektakuläre, exklusive Wohnanlage mit etwa 530 Wohnungen um eine künstlich angelegte Flussschleife. 2015 zeigte ein Rechtsgutachten mehrere raumplanerische Hindernisse auf und nahm dem Projekt den Schwung.

Nun entwickelt die Stadt an dieser Stelle Raum für 1700 Menschen und ebenso viele Arbeitsplätze. Vorausschauend ist «Weitblick» insofern, als es Solothurn erlaubt, das künftige Wachstum in diesem zentrumsnahen Gebiet zu konzentrieren und so die prägenden Einfamilienhausquartiere rund um die Altstadt vom Verdichtungsdruck zu entlasten. Die Gelegenheit, das Land einer Erbengemeinschaft abzukaufen, ermöglichte das Generationenprojekt zwischen Stadion und Industriezone. Das grosse, zusammenhängende Gelände mit Autobahnanschluss und eigenem S-Bahnhof bietet die einmalige Chance, die Stadt langfristig, fortlaufend und nachhaltig zu entwickeln.

So ist «Weitblick» auch im räumlichen Leitbild zusammen mit den Gebieten um den S-Bahnhof Solothurn West und um den Hauptbahnhof als eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten festgelegt. Die erste Etappe soll in den kommenden Jahren südlich des S-Bahnhofs Allmend realisiert werden. Geplant sind altersdurchmischtes und gemeinschaftliches Wohnen, ein Quartierzentrum, zwei Kindergärten, Gesundheitseinrichtungen und – gegenüber dem Fussballstadion – ein grosszügiger Grünraum für Sport und Unterhaltung. Rund 8000 Quadratmeter sind in der ersten Etappe für Gewerbe und Dienstleistung →



Quartier Weitblick

Standort: Solothurn
 Ursprüngliche Nutzung: Landwirtschaftsland / Stadtmistdeponie
 Aktuelle Besitzerin: Stadt Solothurn
 Jahr des Erwerbs: 2010
 Arealfläche: 175 000 m²; davon 125 600 m²
 Entwicklungsgebiet, 22 300 m² Grünfläche (Allmend, Segetzpark), 27 100 m² öffentlicher Raum (Strassen, Plätze, Begegnungszonen)
 Geplante Nutzung: Wohnraum für rund 1700 Menschen und ebenso viele Arbeitsplätze, grüne Freiräume sowie eine flexibel nutzbare Fläche für das öffentliche Leben
 Entwicklungshorizont: bis 2036 (in drei Etappen)
 Aktuelle Nutzung: Grünfläche / landwirtschaftliche Nutzung
 Bisherige Entwicklungsschritte:
 - Landerwerb durch die Stadt Solothurn (2010)
 - Volksabstimmung Teilzonenplan, Erschliessungsplan (2013)
 - Grundlagenbericht Entwicklungskonzept (2015)
 - Vergabeprozess / -kriterien Baugrundstücke 1. Etappe (2019)
 - Anpassung Zonenplan, laufende Ortsplanungsrevision (2020)
 Planer: Stadtbauamt Solothurn
www.weitblick-solothurn.ch



Wohnüberbauung Schöngrün, 2020

Schöngrünstrasse, Biberist
 Auftraggeber: Axa Leben, Zürich
 Architektur: ERP, Baden
 Auftragsart: Testplanung mit vier eingeladenen Teams im Auftrag des Kantons Solothurn und der Einwohnergemeinde Biberist, 2011
 Landschaftsarchitektur: Hager Partner, Zürich
 Generalunternehmer: Baulink, Bern
 Bauingenieure: Reinhard + Partner, Fraubrunnen
 HLS-Planung: Decorvet HLKS Planungen, Bern
 Elektroplanung: CSP Meier, Bern
 Bauphysik: CSD Ingenieure, Liebefeld
 Brandschutzplaner: Holzinger Maeder, Evillard

→ reserviert. Diese Fläche soll Solothurn helfen, mit diesen grossen, sofort bebaubaren und gut erschlossenen Arealen im Standortwettbewerb um lokale und internationale Unternehmen mitzuhalten. Weiter südlich sollen in zwei weiteren Etappen bis 2036 ein Park, weitere Wohnungen sowie ein Gewerbe- und Dienstleistungszentrum entstehen. Vor allem der Segetzpark, der in der zweiten Etappe realisiert werden soll, wird eine wichtige Verbindung zu den Grünräumen in der Innenstadt schaffen und damit dem Wunsch der Bevölkerung nach mehr Grünflächen im Stadtgebiet nachkommen. Die ersten Erschliessungsarbeiten wurden bereits gestartet. Bauen will und wird die Stadt allerdings nicht selbst, sie wird sich nur um die Entwicklung kümmern. Für die Planung und die Umsetzung sucht sie lokale Klein- und überregionale Grossinvestoren sowie Wohnbaugenossenschaften. Sobald die Gesamtrevision der Ortsplanung abgeschlossen ist, kann die erste Etappe angepackt werden. Die Stadt rechnet damit, dass dies 2022 der Fall sein wird.

In Rekordzeit vermietet

Am anderen Aareufer wächst die Stadt bereits heute mit grossen, schnellen Schritten, allerdings nicht auf Gemeindeboden. In Zuchwil sind derzeit – direkt an der Aare und in Gehdistanz zum Bahnhof Solothurn – 140 Wohnungen im Bau siehe Seite 11. Bis 2040 sollen auf dem Areal der Textilmaschinenfabrik 700 Wohnungen und 1500 Arbeitsplätze entstehen. Oberhalb des Neubaus für das Bürgerspital sind 2020 auf dem Areal der ehemaligen Strafanstalt Schöngrün 160 Wohnungen fertiggestellt worden. Das 44 000 Quadratmeter grosse Gelände auf dem Boden der Gemeinde Biberist ist 2013 frei geworden, weil der Kanton den Strafvollzug in Deitingen konzentrieren konnte. Bereits 2011 veranstaltete er eine Testplanung für die maximal 19 500 Quadratmeter grosse Bruttogeschossfläche. Das Büro ERP Architekten aus Baden gewann gegen die Konkurrenz mit einer grosszügigen Geste, die auf die erhöhte topografische Situation reagiert und mit der Landschaft spielt. Zwischen und um die beiden Wohnzeilen, die zusammen ein Hufeisen formen, entstehen vielfältige und aufgrund des abfallenden Geländes terrassierte Aussenräume. Der übergeordnete Grüngürtel, die Aussichtslage, der alte Gutshof, das Stöckli, die Scheune und der Holzspeicher bleiben erhalten. Die historischen Bauten wurden in Kita, Bistro, Bioladen, Mehrzweckraum und Boulderhalle umgenutzt und bilden heute die Adresse und die neue Eingangssituation in das ehemals geschlossene Gelände. In einem Bieterwettbewerb unter 26 Mitbewerbern hat der Kanton das Projekt 2016 der Axa verkauft. Absehbar war es nicht, aber alle Wohnungen waren kurz nach Fertigstellung vermietet, für Solothurner Verhältnisse in Rekordgeschwindigkeit. Die direkte Nachbarschaft zum neuen Bürgerspital hat sicherlich zur erfolgreichen Vermietung beigetragen, vermutlich aber auch die besondere Lage zwischen Stadt und Landschaft: In zehn Minuten erreicht man den Bahnhof Solothurn, in einer Viertelstunde das Stadtzentrum, und mit wenigen Schritten ist man im nahe liegenden Oberwald.



Projektiertes Bahnhofplatz Olten: Oben gliedert ein Dach den Raum, unten münden die Unterführungen in eine grosszügige Terrasse an der Aare.



Das Projekt «Icono» schliesst den Bahnhofplatz an der einen Schmalseite ab.

Olten: Brennpunkt am Bahnhof

Text: Werner Huber

Winterthur kennt es und La Chaux-de-Fonds ebenso: nach der prominenteren Kantonshauptstadt die Nummer zwei zu sein. Auch Olten könnte im Schatten Solothurns eine solche Stadt sein – und lange war sie das auch: Um 1850 lebten in der stolzen Ambassadorsstadt 5000 Menschen, während es in Olten gerade einmal gut 1600 waren. Heute zählt Olten mehr Einwohnerinnen und Einwohner als die Kantonshauptstadt: gut 19 000 gegenüber den 17 000 in Solothurn. Der Grund, weshalb Olten die Kantonshauptstadt im Lauf der Jahrzehnte überflügelt hat, ist die Rolle als Eisenbahnknoten, den die Stadt seit mehr als 160 Jahren spielt. 1856 nahm die Schweizerische Centralbahn (SCB) die Linie Aarau-Olten-Emmenbrücke in Betrieb, bald darauf folgten die Strecken nach Basel und Herzogenbuchsee. Schliesslich machte 1876 die Gäubahn nach Solothurn und Lyss den Knotenpunkt komplett. Bereits seit 1856 versinnbildlicht der auf Geheiss des damaligen Eidgenössischen Post- und Baudepartements angebrachte Kilometer-Null-Stein für das Schweizer Eisenbahnnetz Oltens spezielle Rolle. Legendär ist das Bahnhofbuffet, in dem dank seiner zentralen Lage unter anderem der Schweizer Alpen-Club, der Schweizerische Gewerkschaftsbund, die FDP und auch der Schweizerische Fussballverband gegründet wurden.

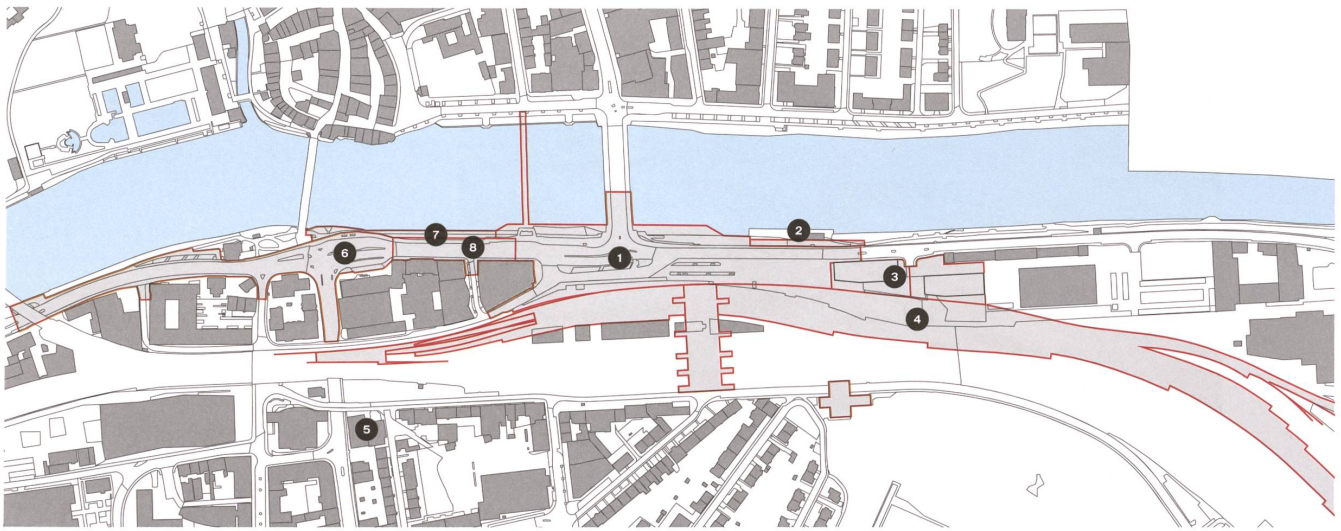
Bahnhofplatz wird Visitenkarte

Auch in Zeiten des Taktfahrplans und der umsteigefreien Direktverbindungen ist der Bahnhof Olten ein zentraler Punkt im Schweizer Schienennetz. Vor allem aber ist er ein wichtiger Ort im Stadtgefüge. Zwar ist Olten mit

dem aus der Hauptwerkstätte hervorgegangenen Industriewerk und der Betriebszentrale der SBB nach wie vor eine Eisenbahnerstadt. Daneben ist im Umfeld des Bahnhofs aber eine Dienstleistungs- und – mit dem Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz – eine Bildungsstadt herangewachsen. Nur eines ist das Oltner Bahnhofgebiet bis heute nicht: eine Visitenkarte der Stadt. Das soll sich nun ändern. Unter dem Stichwort «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) wird die Stadt den Bahnhofplatz zusammen mit dem Kanton und den SBB grundlegend erneuern. Im Jahr 2014 lieferte ein Studienauftrag die Grundlagen dafür. Das Team um Han van de Weterings Atelier für Städtebau mit den Verkehrsplanern von Basler&Hofmann und den Landschaftsarchitekten Hager Partner ging daraus als Gewinner hervor.

Seine bisherige Funktion als Verkehrsdrehscheibe wird der Platz behalten, aber die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger, von den Fussgängern über das Velo und den Bus bis hin zum Auto, werden besser aufeinander abgestimmt. Dass ein derartiger Verkehrsknoten auf zwei Ebenen angeordnet wird, ist nichts Aussergewöhnliches, doch profitiert der Oltner Bahnhofplatz dabei von seiner Lage an der Aare. So lassen sich die Personenunterführungen des Bahnhofs direkt an den Fluss führen und Bahnhofplatz und Aare miteinander in Beziehung setzen. An der Ecke der Martin-Disteli-Unterführung entstehen eine Velostation mit 1200 Plätzen und ein Café; neben der bis zur Aare verlängerten Hardegg-Unterführung ist ein Parkhaus vorgesehen. Ein neuer Aaresteg bindet die linke Stadtseite besser an den Bahnhof an.

Auf der Stadtebene, wo das Bahnhofsgebäude seit dem Bau der Gäubahn auf einer Insel zwischen den Perrons steht, wird ein neues Dach den Raum zwischen dem Perron eins und dem Bahnhofplatz strukturieren. Dadurch erhält der Bahnhof endlich einen prägnanten Auftritt im Stadtbild. Abgestimmt auf das Buskonzept für die →



Umgestaltung Bahnhof Olten

1 Neuer Bahnhofplatz Olten

Bauherrschaft: Kanton Solothurn;
Stadt Olten; SBB Infrastruktur;
SBB Immobilien

Betriebs- und Gestaltungskonzept:
Kontextplan, Solothurn (Verkehr);
Van de Wetering, Zürich (Städtebau);
Hager Partner, Zürich (Landschafts-
architektur); Stauffenegger + Partner,
Basel (Dachgestaltung); Basler &
Hofmann, Zürich (Bauingenieure)
Realisierung: 2026–2030

2 Lückenschluss Fuss- und Radweg Eggerallee

Bauherrschaft: Stadt Olten
Planer: Hager Partner, Zürich; Fürst
Laffranchi Bauingenieure, Aarwangen
Realisierung: ab 2026

3 Wohn- und Geschäftshaus «Icono» (Areal Bahnhof Nord)

Bauherrschaft: Credit Suisse
Anlagestiftung, Zürich
Projektentwickler: Mettler2Invest, Zürich
Planer: Atelier WW Architekten, Zürich
(Architektur); Maurus Schifferli, Bern,
SKK Landschaftsarchitekten,
Wettingen (Landschaftsarchitektur)
Realisierung: 2021–2023

4 Projekte SBB

5 Überbauung Turuvani-Areal
Bauherrschaft: Bernasconi Liegen-
schaften, Olten
Planer: Scheitlin Syfrig Architekten,
Luzern (Richtprojekt)

6 Umgestaltung Aarburgerstrasse

Bauherrschaft: Kanton Solothurn
Planer: Kontextplan, Solothurn;
Rudolf Keller & Partner, Muttenz;
Hager Partner, Zürich
Realisierung: 2022–2023

7 Attraktivierung Ländliweg

Bauherrschaft: Stadt Olten
Planer: Werk1 Architekten und Planer,
Olten; Fürst Laffranchi Bau-
ingenieure, Aarwangen; Grünwerk1
Landschaftsarchitekten, Olten;
IUB Engineering, Olten
Realisierung: 2021/22

8 Umgestaltung Bahnhofquai

Bauherrschaft: Kanton Solothurn
Planer: Hager Partner, Zürich
Realisierung: 2020–2021

→ Bezirke Olten, Gösigen und Gäu werden die Bushaltestellen neu konzipiert, die Standplätze für Taxis und der Kiss-and-ride-Verkehr neu angeordnet. Gestalterisch knüpft das Projekt an die Jurahöhen an. Für den Platz ist ein heller Belag vorgesehen, der sich auf den Jurakalk bezieht, für die Sitzstufen zur Aare Kalksteinbeton.

Flanierwege und Hochbauten

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes strahlt über den Perimeter hinaus. Zurzeit laufen die Arbeiten am Bahnhofquai, der in seiner Rolle als klassische, baumbestandene Quaianlage gestärkt wird. Daran schliesst die Aufwertung des Ländliwegs an. Diese wichtige Fussgänger- und Velogeweg-Verbindung führt zwischen Altstadt und Aare unterhalb des Bahnhofquais den Fluss entlang. Im Norden des Bahnhofplatzes führt die Eggerallee als Fuss- und Velogeweg dem Aareufer entlang Richtung Norden nach Trimbach. Die als Flussweg gestaltete Verbindung wird auch auf dem letzten Abschnitt zwischen Hardegg-Unterführung und dem Ruderhaus in die Aareböschung verlegt und damit in die flussseitigen Fussgänger- und Velobereiche eingebunden. Das entsprechende Vorprojekt liegt vor. Dadurch wird die Eggerallee auch auf diesem Stück zu einer attraktiven, von der Gösigerstrasse losgelösten Verbindung.

Auf der anderen Seite der Strasse liegt die Brache der ehemaligen SBB-Hauptwerkstätten. Auf ihr steht bereits die SBB-Betriebszentrale. Auf diesem Areal Bahnhof Nord soll in mehreren Etappen ein Stadtquartier mit gemischter Nutzung entstehen. Für das Baufeld eins haben Mettler2Invest und die Credit Suisse das Projekt

«Icono» entwickelt. Die Schmalseite des dreizehngeschossigen Gebäudes wird den Bahnhofplatz abschliessen, die Längsseite das Gleisfeld fassen. Basierend auf einem Gestaltungsplan ging das Projekt der Zürcher Architektur- und Planungsbüros Atelier WW aus einem Wettbewerb hervor. Im Erdgeschoss sind Verkaufsflächen vorgesehen, darüber zwei Bürogeschosse. In den leicht auskragenden Obergeschossen finden 155 Mietwohnungen Platz. Mit seiner Höhe markiert das Gebäude «Icono» auch den Eingang zum neuen Quartier nördlich des Bahnhofs.

Eine Art Pendant zu diesem Projekt ist die Überbauung des Turuvani-Areals schräg gegenüber am anderen Ende des Bahnhofs. Dort soll ein zehngeschossiges Gebäude mit Wohnungen, Läden und Büros die Bebauung zwischen Rosengasse, Tannwald- und Unterführungsstrasse abschliessen und das Gleisfeld räumlich fassen.

Auch die Bahn plant

Während Stadt, Kanton und private Bauherren das Gebiet zwischen dem Bahnhof und der Aare neu gestalten, befassen sich die SBB mit der Zukunft des Bahnhofs, wo ab 2028 nächste Ausbauschritte anstehen. Für die Passagiere wird vor allem die Verbreiterung der Hardegg-Unterführung und der Ausbau der Perronanlagen der Gleise eins bis vier spürbar sein. Ausserdem müssen die Gleis- und Weichenanlagen im Vorbahnhof angepasst und die Sicherungsanlage saniert werden. Der Kilometer-Nullstein beim Gleis zwölf hat seine ursprüngliche Rolle zwar eingebüsst, die Schlüsselrolle im Schweizer Eisenbahnnetz wird Olten aber weiterhin spielen. ●



Olten ist nicht nur rund um den Bahnhof im Umbruch: Blick vom Entwicklungsgebiet Olten Südwest Richtung Stadthaus und Kirche St. Martin.