Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 1 (1944)

Heft: 2

Artikel: Der Ideenwettbewerb Olten und Umgebung?

Autor: Trüdinger, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781723

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

desplanung richtet an die *Behörden der Kantone und Gemeinden* die dringende Bitte, die landesplanlichen Arbeiten zu fördern und verständnisvoll zu unterstützen. Wir erwarten, dass sie das Zentralbureau beraten und zur Lösung von Aufgaben heranziehen und ihm Aufträge erteilen.

Wir laden aber auch die *privatwirtschaftlichen Verbände* zur aktiven Mitarbeit ein. Wir möchten nicht, dass die Landesplanung durch obrigkeitsstaatliche Massnahmen realisiert wird. Sie soll von allen an der Gestaltung des öffentlichen Lebens interessierten und verantwortlichen Kräften getragen werden.

Wir laden aber auch *Juristen, Staatsrechter und Wirtschafter* ein, an unseren Bemühungen teilzunehmen. Die Ideen zur Landesplanung sind zwar von Architekten und Ingenieuren aufgegriffen worden. Sie hatten ja schon längst im Ausland Fuss gefasst. Aber an ihrer Realisierung in der Schweiz, und zwar an der für unser Land besonderen Problemstellung müssen auch noch andere Fakultäten mitarbeiten. Denn die Landesplanung ist eine der *Schlüsselpositionen zur Lösung wirtschaftlicher, kultureller, sozialer und politischer Probleme der nächsten hundert Jahre schweizerischen Schicksals!*

In einigen kriegsführenden Ländern werden heute schon eingreifende Gesetze über Landesplanung in Kraft gesetzt. Wir erkennen daraus, wie grosse Bedeutung der Nutzung und Organisierung von Grund und Boden für den Wiederaufbau und die Erneuerung dieser Länder beigemessen wird. Im Zuge der Arbeitsbeschaffung für die technischen Berufe wird der Delegierte für Arbeitsbeschaffung dem Zentralbureau der VLP Aufträge zuweisen. Damit wird die Landesplanung in den Rahmen des BRB vom 29. Juli 1942 über die Arbeitsbeschaffung in Kriegskrisenzeiten einbezogen. Dann kann eine Equipe von Landesplanern erzogen werden, die später in ihren eigenen Wirkungskreisen ihre Erfahrungen auswerten können.

Die Leitung der VLP macht es sich zur Pflicht, nunmehr, da die Voraussetzungen geschaffen sind, die vielfältigen Probleme konkret anzupacken. Sie wird die dringlichsten Aufgaben herausgreifen und bei Behörden und Wirtschaft deren Lösung im Geiste der Landesplanung bewirken.

Mit dem freundlichen Lippenbekenntnis zu den Grundsätzen der Landesplanung ist es nicht getan, wir hoffen, nun Taten zu sehen!

P. Trüdinger

Der Ideenwettbewerb Olten und Umgebung *)

Die zwischengemeindliche Planung steckt bei uns in der Schweiz noch in den Kinderschuhen trotz unendlich vieler Zeitungsartikel und Reden über Landes- und Regionalplanung. Es war daher eine sehr erfreuliche Initiative, die das rührige Baudepartement des Kantons Solothurn ergriff, um in den beiden wichtigen Aglomerationszonen seines Gebietes, den Räumen Olten und Solothurn, durch Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs einen praktischen Anfang zu machen. Theoretisch wäre es schöner gewesen, wenn auf eine umfangreichere analytische Vorarbeit hätte aufgebaut werden können. Das Resultat des Wettbewerbs beweist aber, dass es auch so geht. Zwischen Erforschung der Grundlagen für die Planung und der Planung selbst besteht eben eine befruchtende Wechselwirkung und man darf wohl annehmen, dass für den weiteren Ausbau der Planungsgrundlagen und damit für die volle Abklärung gewisser aufgeworfener Fragen diese beiden Wettbewerbe richtungweisend sein werden.

Um nur eine dieser Fragen, diejenige der Schiffbarmachung der Aare, zu berühren: Die beiden Wettbewerbe haben dem Ahnungsvollen bewiesen, dass in der Tat das mit der Schiffbarmachung verbundene Höherlegen der Brücken für Städte wie Olten und Solothurn (namentlich für letztere) von grosser Tragweite ist. Die durch die bedingten städtebaulichen Schwierigkeiten stellen so gut reale Faktoren der Wirtschaftlichkeitsberechnung dar, wie die rein schiffahrtstechnischen. Die Landesplanung kann deshalb aus den Wettbewerbsresultaten wertvolle Anregungen erhalten für die systematische Abklärung, ob oder auf welcher Strecke eine Parallelführung von Schienen- und Wassertransport in unserem volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Transhelvetischer Kanal, Fortsetzung der Schiffahrt von Brugg bis zum Neuenburgersee oder Verzicht auf die Schiffahrt oberhalb Brugg, «das ist hier die Frage». Sie muss abgeklärt werden, sollen die beiden Wettbewerbe wirklich greifbare Früchte bringen. Ist das Resultat ein definitives Bekenntnis zur kommenden Aareschiffahrt, so wäre — wiederum unter Benützung der Wettbewerbsresultate und ähnlicher Studien in andern an der Aare liegenden Städten — die Frage zu prüfen: geht es nicht doch mit geringeren Durchfahrtshöhen wie den bis jetzt vorgeschriebenen 6,50 m, damit die Eingriffe zum mindesten gemildert werden können, die jetzt in Olten (Holzbrücke) wie in Solothurn (Wengibrücke) mit 2—2,50 m Höherlegung zu erwarten wären?

Das Resultat des Wettbewerbs der Region Olten ist eindeutiger als dasjenige der Region Solothurn. Dies hängt wohl mit der markanteren verkehrsgeographischen Lage Oltens zusammen. Da eine gleichzeitige, ausführliche Berichterstattung über

*) Unsere Wettbewerbsbesprechungen werden die Linie, welche in der Beilage zu «Strasse und Verkehr»: «Landes-, Regional- und Ortsplanung» eingeschlagen war, fortsetzen. Sie stellen nicht auf Vollständigkeit des Materials ab, sondern wollen die eigentlichen Resultate nach bestem Vermögen herausschälen. Auf diese Weise bilden sie mit den vorbildlichen Materialübersichten, welche die «Schweiz. Bauzeitung» gibt, ein Ganzes. Damit die Uebersicht über die Urheberschaft der dargestellten Ideen gewahrt bleibt, bringen wir jeweils in abgekürzter Form die Tabelle der prämierten und angekauften Projekte und ihrer Verfasser.

beide Wettbewerbe für uns undurchführbar ist, soll die Besprechung des leichter darstellbaren Oltener Wettbewerbs vorausgeschickt werden. Wenn immer möglich wird die Behandlung der durch den Wettbewerb Solothurn aufgeworfenen Probleme folgen.

Der Bericht des Preisgerichts enthält einen ausführlichen allgemeinen Teil, in welchem die Ueberlegungen zu den drei Hauptbestandteilen der Wettbewerbsaufgabe: Strassen, Schiffahrt und Nutzungsplan und die daraus für die Weiterbearbeitung der Planung sich ergebenden Richtlinien niedergelegt sind. Anhand dieses allgemeinen Teils und derjenigen Pläne und graphischen Darstellungen der Wettbewerbsarbeiten, welche geeignet sind die Gedankengänge des Preisgerichts am besten zu illustrieren, wird wohl am leichtesten das Ergebnis des Wettbewerbsarbeiten, welche geeignet sind, die besserer Uebersichtlichkeit sind am Text der Jury einige wenige Kürzungen vorgenommen und wichtigere Stellen im Druck hervorgehoben worden. Um die Orientierung im Wettbewerbsgebiet zu erleichtern, sind die im Jurybericht genannten Oertlichkeiten, soweit sie aus den Plänen nicht mühelos zu entnehmen sind, im Uebersichtsplan der Stadt Olten (Abb. 3) besonders eingetragen. Die Abbildungen sind so beschriftet, dass der Leser, dem die Zeit zum Studium des Berichts fehlt, anhand der Kurztexte einigermassen ins Bild kommen kann.

Abb. 1. Relief von Olten und Umgebung.

Die Wettbewerbsaufgabe.

(Vgl. hiezu die Abb. 1—3.)

Im Programm des Wettbewerbs war unter anderem die Wettbewerbsaufgabe wie folgt gestellt:

Olten ist eine Zentrale des schweizerischen Eisenbahnnetzes und zugleich ein Schnittpunkt anderer wichtiger Verkehrswege. Durch seine topographische Lage sind sowohl Gewässer, Bahnen und Strassen als auch die Altstadt in die engen Talsohlen der Aare und Dünnern eingezwängt. Diese Enge des Raumes, die nach dem Krieg eintretende starke Zunahme des Strassenverkehrs, die Rücksichtnahme auf die eventuell kommende Aare-Flussschiffahrt und ein (wenn wohl auch nur lokaler) Luftverkehr sowie die sich stets enger gestaltende wirtschaftliche und bauliche Verflechtung Oltens mit den Nachbargemeinden drängen zu einer umfassenden Planung innerhalb des ganzen Wirtschaftsraumes. Diese Planung soll vorerst vermittelst eines Ideenwettbewerbes in den Weg geleitet werden.

Ein Bedürfnis zum Bau neuer *Bahnen* besteht nicht; dagegen ist mit der Erweiterung der Geleiseanlagen zwischen Olten und Dulliken auf vier Geleise sowie mit dem Ausbau auf Doppelspur zwischen Olten und Solothurn zu rechnen.

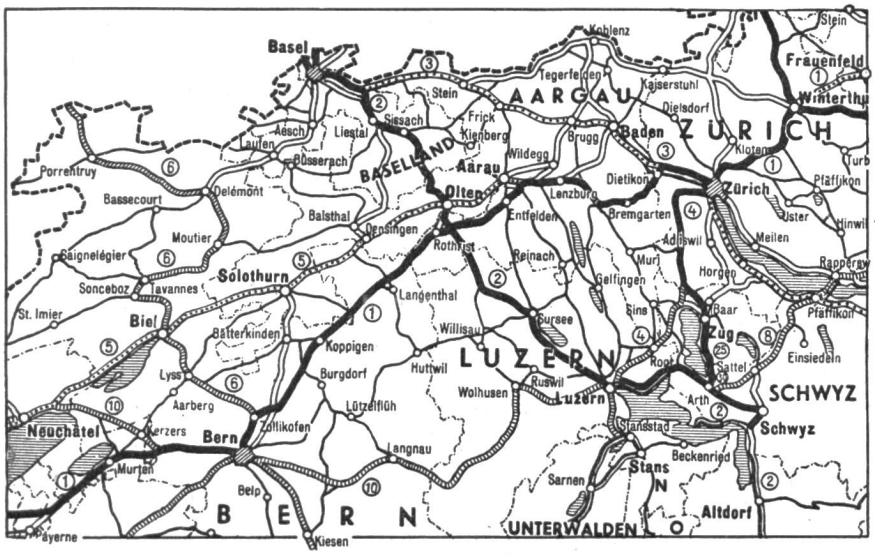


Abb. 2. Ausschnitt aus dem Vorschlag für den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes, aufgestellt von der Fachkommission des Eidg. Oberbauinspektorates (vgl. «Strasse u. Verkehr» Nr. 12, 1943).

Legende:
Breiter, schwarzer Strich: Fernverkehrsstrassen.
Gestrichelt: Hauptstrassen.
Punktiert: Anfahrten zu den Alpenstrassen.

Abb. 3. Uebersichtsplan Olten-Trimbach, Zustand 1943 (Plan).

Der Verkehrsrayon Olten wird von folgenden *Strassenzügen* berührt:

Durchgangsstrassen:

Strasse Nr. 2: Basel—Olten—Luzern

Strasse Nr. 5: Solothurn—Olten—Aarau.

Weitere wichtige Kantonsstrasse:

Olten—Winznau—Obergösgen, mit Abzweigungen ins übrige Niederamt.

Jede Aenderung des Netzes der Olten zustrebenden Strassenzüge hat bestimmenden Einfluss auf die nachherige Gestaltung des *allgemeinen Bebauungsplanes im ganzen Wettbewerbsgebiet;* umgekehrt hat die vorgesehene Dichte der Bebauung Einfluss auf das übrige zu entwerfende Strassennetz.

Das in den Bebauungsplänen des Verkehrsrayons Olten und Umgebung auszuscheidende Industriegelände soll möglichst zweckmässige und modernen Anschauungen entsprechende Anschlüsse an die bestehenden Geleiseanlagen der SBB einerseits und das den Verkehrsknotenpunkt Olten erschliessende Strassennetz anderseits gestatten. Auf die Möglichkeit einer späteren Erweiterung der Anlagen sowie auf die Möglichkeit der Ansiedelung neuer Industrien im Bereiche des projektierten *Umschlagsplatzes im Zuge des Rhone-Rhein-Schiffahrtskanals* ist gebührend Rücksicht zu nehmen. Als geeigneter Umschlagsplatz dürfte neben dem «Grossfeld» in Trimbach und anderen Ufergebieten der Aare auch der Raum südlich Winznau, zwischen der Aare und dem Kanal des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen, in Frage kommen. Die Wahl des einen oder anderen Areals wird in erster Linie von der Erfüllung der an einen solchen Umschlags-

platz zu stellenden Forderung nach Erweiterungsmöglichkeiten und Güte der Bahn- und Strassenanschlüsse sowie von der Erfüllung der Forderung nach weitgehender Schonung der bestehenden natürlichen Uferlandschaft abhängen.

Den aufzustellenden Projekten sind die vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft erlassenen Normalien (siehe Mitteilung Nr. 35) zugrunde zu legen.

Durchgangsstrassen sollen nach Möglichkeit keine Kreuzungen mit Bahnen und Industriegeleisen sowie der Hauptzufahrt zum projektierten Umschlagsplatz im Zuge des Rhone-Rhein-Schifffahrtskanales und dem der Industrie reservierten Raum aufweisen.

In diesem Wettbewerb sollen *hauptsächlich* die Verkehrsfragen im weitesten Sinne, *sodann* aber auch die Probleme der baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Olten und ihrer Umgebung abgeklärt werden. Technisch oder wirtschaftlich undurchführbare Vorschläge sowie städtebaulich unästhetische Lösungen sind dabei zu vermeiden.

Allgemeine Ueberlegungen und Richtlinien des Preisgerichtes.

A. Strassen.

Massgebend für die Beurteilung der Bedeutung der verschiedenen Strassenzüge ist der vom Eidg. Oberbauinspektorat im Jahre 1942 herausgegebene, vom Bundesrat genehmigte Bericht über den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes (siehe «Strasse und Verkehr» Nr. 12, Jahrgang 1943). Nach demselben sind dem Ausbau der Durchgangsstrasse Basel—Luzern (Strasse 2) drei Fahrspuren mit beidseits angegliederten Radwegen und der Durchgangsstrasse Solothurn—Aarau (Strasse 5) zwei Fahrspuren mit beidseitig angegliederten Radwegen zugrunde zu legen.

Der Verkehrsrayon Olten liegt nördlich der Klos (einer Einengung zwischen Born und Säli) und zieht sich bis zur Rankwaag, woselbst die Aare im rechten Winkel nach Südosten abbiegt. Das überbaubare Gebiet wird in der Längsrichtung durch die tief eingeschnittene Aare in zwei Teile zerschnitten, die ihrerseits durch die von Westen und Osten herandrängenden, ziemlich steilen und bewaldeten Höhenzüge (Dickenbännli und Hardwald), in der Form einer «8» eingeschnürt werden. Die östliche Hälfte wird zudem in ihrer ganzen Länge in nord-südlicher Richtung vom Areal der SBB durchzogen, deren Bahnanlagen an der erwähnten Einschnürungsstelle zu einer grossen Raumnot führen.

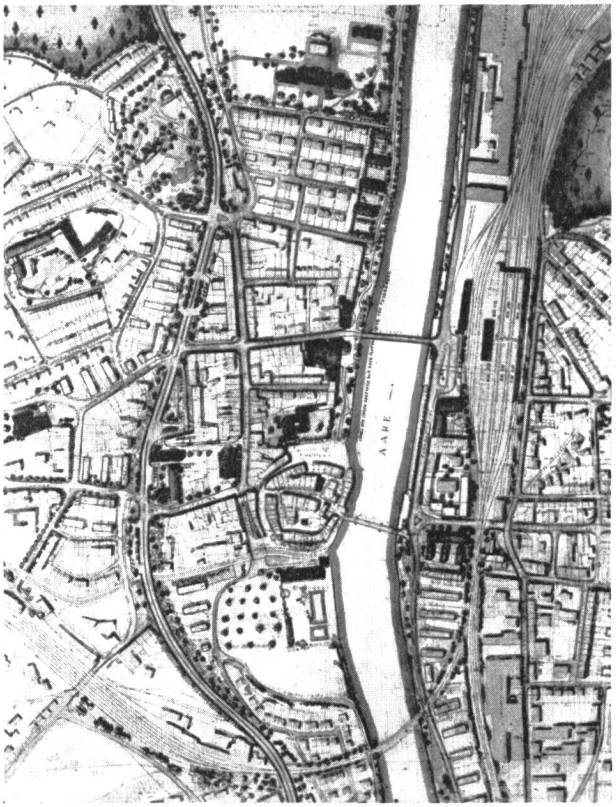


Abb. 4. Projekt 12, Vorschlag für Strasse 2, mit Durchfahrung der linksufrigen Stadt. Die Eingriffe in den Baubestand gehen sehr weit. Die hohen Kosten stünden in keinem Verhältnis zum Erreichten. Man beachte die vielen Kreuzungen und Einmündungen, die für den Durchgangs- wie für den Lokalverkehr hinderlich sind.

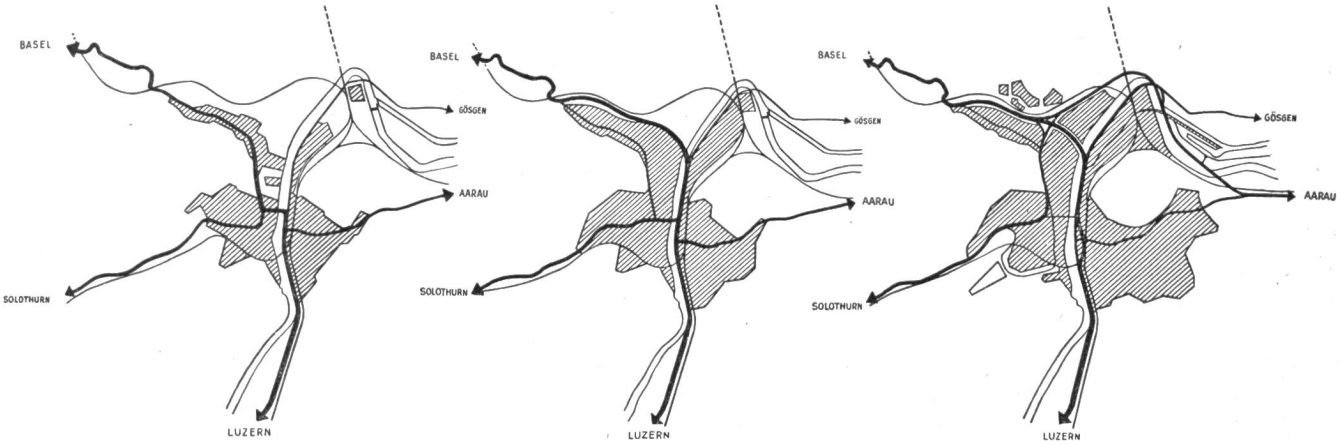


Abb. 5. Projekt 8 (Ankauf). Typisches Projekt mit Strasse 2 via Bahnhofplatz und neue Aarebrücke. Der Streifen zwischen Bahn und Aare ist zu schmal, als dass mit einfachen Mitteln die notwendige Trennung des Durchgangs- vom Lokalverkehr durchgeführt werden könnte. — Links: Bestehender Zustand. Mitte: Erste Etappe nach Erstellung der Strasse 2. Rechts: Zweite Etappe, nach Erstellung einer nördlichen Umfahrungsstrasse (siehe hiezu Bericht der Jury zu Strasse 5).

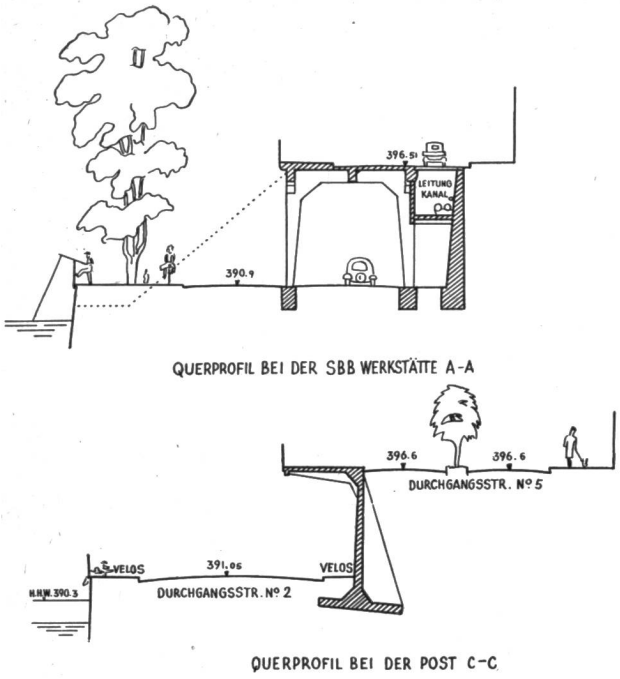


Abb. 6. Projekt 9 (Ankauf). Ein weiteres Projekt mit Strasse 2 via Bahnhofplatz. Hier wird mit grossem baulichem Aufwand versucht, die Schwierigkeiten beim Bahnhofplatz zu überwinden: Zweigeschossige Strasse mit Trennung des Durchgangsverkehrs vom Lokalverkehr. Nachteile: Das ganze rechtsseitige Aareufer wird zum betonierten Uferquai; was aber ausschlaggebender: Kein Anschluss des lokalen Strassennetzes an den Durchgangsverkehr möglich.

Der nordöstliche Teil der eigentlichen Talsohle ist durch weitere Bahnanlagen (Rangierbahnhof, Güterbahnhof und Werkstätteareal) und einige Fabriketablissemente fast vollständig ausgenützt. Zwischen der Aare und den Bahnanlagen besteht ein schmaler Landstreifen. Aare und Bahnanlagen trennen das überbaubare Gebiet scharf voneinander ab.

In dieser stark beengten Senke tritt im Nordwesten der Ortschaft Trimbach die Durchgangsstrasse Basel—Luzern (Strasse 2) ins überbaute Gebiet, überquert dann beim Bahnhof Olten die Aare, um dann deren rechten Ufer folgend in südlicher Richtung durch die Klos in der Richtung nach Luzern zu führen. Von Westen her durchquert die Jurafusslinie (Strasse 5) die westlich der Aare liegenden Stadtteile, vereinigt sich sodann mit der Nord-Süd-Transversale, überquert mit derselben die Aare und folgt ihr, dem rechten Aareufer folgend, bis zum «Winkel», um dann, scharf nach Osten abbiegend, den östlichen Stadtteil zu durchqueren und in der Richtung nach Aarau zu führen. Die Führung des Durchgangsverkehrs durch die stark überbauten Gebiete, dessen Vermischung mit dem Lokalverkehr und die Kreuzung mit dem zeitweilig ganz beträchtlich anschwellenden Verkehr am Bahnhof haben schon vor Kriegsausbruch zu ernsten Störungen und Bedenken geführt. Die im erwähnten Bericht des Eidg. Oberbauinspektorates in Bern als möglich angenommene Steigerung der Verkehrsintensität auf das Dreifache müsste unhaltbare Verhältnisse mit sich bringen. Auch in der Ortschaft Trimbach, woselbst die Durchgangsstrasse bereits vor Kriegsausbruch bis zur oberen Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt wurde, könnte eine den vorgeschriebenen Normalien entsprechende Verbreiterung nur mit unerträglichen Eingriffen in das dort überbaute Gebiet und mit ausserordentlich grossen Mitteln erreicht werden.

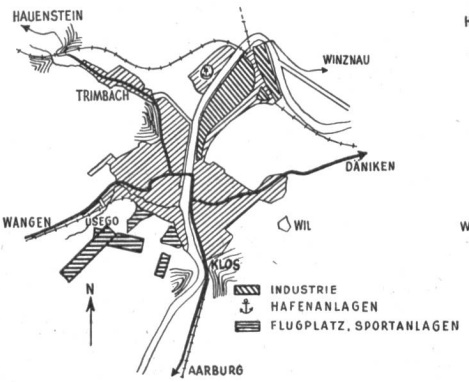
I. *Strasse 2.* Die projektierten *Durchgangsstrassen* unterscheiden sich nach solchen, welche auf dem linken Aareufer die Stadt durchfahren (z. B. Projekt 12, Abb. 4) und solchen, die den Bahnhofplatz passieren (z. B. Projekt 8, Abb. 5). Mit den grossen finanziellen Opfern, welche jede Durchfahrung der Stadt mit sich bringt, werden verkehrstechnisch keine Vorteile, sondern nur Nachteile erkauft, und zwar sowohl für den Durchgangsverkehr wie für den Lokalverkehr und das Wohnen. Lösungen mit Unterfahrungen der Lokalstrassen, wie z. B. Projekt 17, sind als schwere Beeinträchtigung des bestehenden Stadtgefüges abzulehnen. Die Führung der Strasse 2 durch die linksufrige Stadt kommt aus diesen Gründen nicht in Frage.

Für die Leitung des Durchgangsverkehrs via Bahnhof—Winkel, welche an sich den Vorzug des einfachsten und kürzesten Trasses hat, besteht die eigentliche Schwierigkeit darin, dass eine Zone starken Lokalverkehrs (südliche Teilstrecke der Gösgerstrasse, Bahnhofplatz, Bahnhofquai) durchfahren werden muss. Soll hier die Störung des Lokalverkehrs und eine Verkehrsstauung in den Spitzenzeiten vermieden werden, so muss zu sehr kostspieligen (Variante Projekt 10 mit Entfernung der Post und Verbreiterung des Bahnhofquais) oder städtebaulich unerwünschten Lösungen gegriffen werden. Die zweigeschossige Strassenanlage, wie sie im Projekt 9 vorgeschlagen ist (siehe Abb. 6), hat zudem den Nachteil, dass das dem Lokalverkehr dienende Strassennetz nur ungenügend an die Durchgangsstrasse angeschlossen werden kann. Der Vorschlag, die nach Süden verlängerte und bei der Gäubahnbrücke wieder einmündende alte Bahnhofstrasse zur Entlastung herbeizuziehen, ist untauglich, da er eine unerwünschte Durchmischung von Lokal- und Durchgangsverkehr am Bahnhofplatz ergibt. Abzulehnen ist die Benützung der linken, am Kantonsspital vorbeiführenden Aareuferstrecke zwischen Trimbacher Brücke und Bahnhofbrücke für den Durchgangsverkehr. Die doppelte Abwinklung des wichtigen Verkehrszuges auf dieser Route und die optische Führung sind unbefriedigend. Aus diesem Grunde müsste in jedem Fall für die Durchgangsstrasse 2 eine neue Aarebrücke vorgesehen werden, was beim finanziellen Vergleich mit der Umfahrungsstrasse zu berücksichtigen ist.

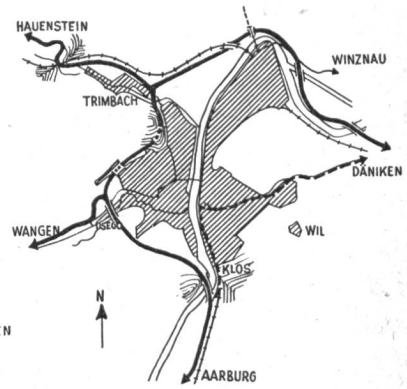
Als *Umleitungsstrasse* wurde die Strasse 2 mit einer einzigen Ausnahme (Projekt 16) *westlich* an Olten vorbeigeführt (Projekt 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21 und 22) (siehe Abb. 9). Nur Projekt 16 sieht eine östliche Umfahrung via Rankwaag—Starrkirch—Fustligfeld vor. Diese Route ist jedoch nicht empfehlenswert, da sie einen zu grossen Umweg darstellt und auch hinsichtlich Orientierung der Strassenbenützer im Gelände nicht einleuchtet. Der

Abb. 7. Projekt 13 (4. Preis). Schema der bestehenden und der projektierten Durchgangsstrassen mit graphischer Darstellung ihres Spitzenverkehrs. Der Vergleich der linken Hälfte mit der rechten zeigt anschaulich die entlastende Wirkung der Umleitungsstrassen für den Lokalverkehr. Dieses Projekt führt Strasse 5 nördlich um Olten herum. Die südliche Variante der Abb. 9 wurde vorgezogen.

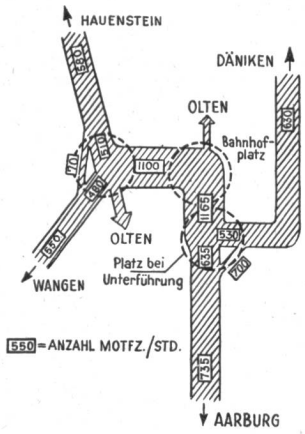
Skizze No. 1.
1. Bestehende Strassen.
Lage der Industrie, Hafenanlagen, Sportplätze und des Flugplatzes.



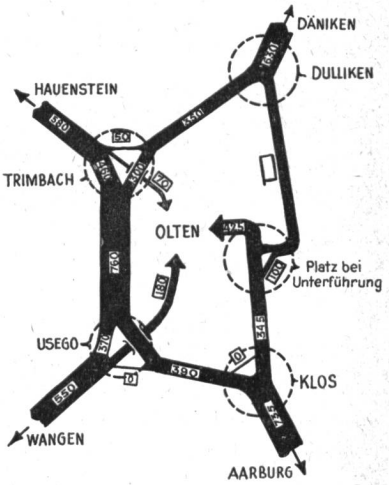
Skizze No. 3.
2. Umgehungsstrasse West, Aarburg-Hauenstein, mit Umgehungsstrasse Nord-Wangen-Trimbach-Däniken.



Skizze No. 2.
Spitzenverkehr auf den bestehenden Durchgangsstrassen.
Ohne Lokalverkehr!



Skizze No. 4.
Spitzenverkehr auf den Umgehungsstrassen West und Nord
(zu Skizze No. 3).



vom Hauenstein herkommende Fahrer soll nicht den Eindruck erhalten, sein Weg führe durch das Aaretal hinunter; er soll vielmehr, am Fusse des Juras angelangt, möglichst direkt den Weg nach Süden zur Enge zwischen Klos und Aarburg einschlagen, die er unter allen Umständen passieren muss, um nach Luzern zu gelangen. Einige Projekte schlagen die Fortsetzung der Strasse 2 in Richtung Luzern *westlich Aarburg und Zofingen vorbei* vor, ein Gedanke, den das Preisgericht für wertvoll hält, da die bestehende, durch Aarburg und Zofingen hindurchführende Strasse auf weite Strecken so gut wie lückenlos bebaut ist (siehe Abb. 8). Der Vorschlag liegt zwar ausserhalb des Wettbewerbsrahmens, ist aber von Einfluss für die Führung der Strasse 2 im Gebiet bei der Klos.

Für die *westliche* Umfahrung hat der Wettbewerb eine reiche Auswahl an Trassierungsmöglichkeiten erbracht. Einige Projekte (Nr. 13, 20 und 21) meiden den Nordhang südlich Trimbach und führen die Strasse 2 zwischen Trimbach und dem Bahntrasse der alten Hauensteinlinie hindurch. Um den Westrand der Stadt Olten zu erreichen, sind sie gezwungen, die jetzige Hauensteinstrasse inmitten des Dorfes niveaufrei oder niveaugleich zu überqueren, wodurch sich in jedem Fall unorganische Strassenentwicklungen und kostspielige Korrektionen in bereits bebautem Gebiet ergeben (vgl. Abb. 11). Der organische Zusammenhang des Dorfes Trimbach mit der Stadt Olten wird dadurch zu stark gestört. Der Nachteil einer Benützung des Nordhanges bei Trimbach scheint dem Preisgericht geringer zu sein als derjenige der Ueberquerung der Hauensteinstrasse. Für das Teilstück zwischen der Kurve nordwestlich Hagberg und der Solothurnerstrasse ist im Interesse einer vollständigen Umfahrung der Wohnquartiere und aus landschaftlichen Gründen die Führung nördlich am Bürgerheim vorbei das Gegebene (Projekt 14, 15, 19, 20). Sie bedingt ein weiteres Ausschwingen des Strassenzuges gegen Westen als bei den tiefer gewählten Trassen, was aber in Kauf genommen werden darf. Die Durchfahrung des Wohnquartiers im Schöngrund und Bannfeld (Projekt 13 und 21) wird abgelehnt.

II. *Strasse 5.* Auch für den Strassenzug 5 wurden Durchfahrungsstrassen und Umleitungsstrassen vorgeschlagen. Die ersteren gliedern sich in Vorschläge, welche den von der Stadt Olten vorgesehenen Strassendurchbruch Solothurnerstrasse—Ziegelfeld-

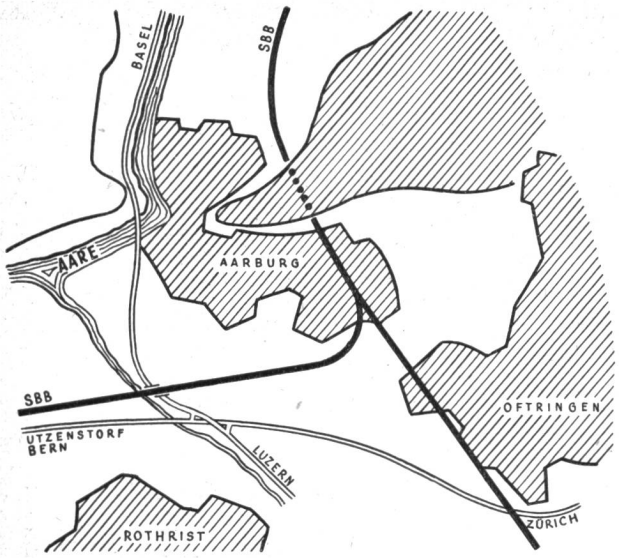


Abb. 8. Projekt 20 (3. Preis). Vorschlag für linksufrige Führung der Strasse 2 von Olten bis Aarburg; dort Ueberquerung der Aare mit neuer Brücke. Zwischen Aarburg und Rothrist Kreuzungsstelle des sogenannten schweizerischen Strassenkreuzes (Bern—Zürich, Basel—Luzern). Diese Führung hat den Vorteil, dass unbesiedelte Gebiete durchfahren werden.

Schema der Fernverkehr- und Ortsverkehrsstrassen.

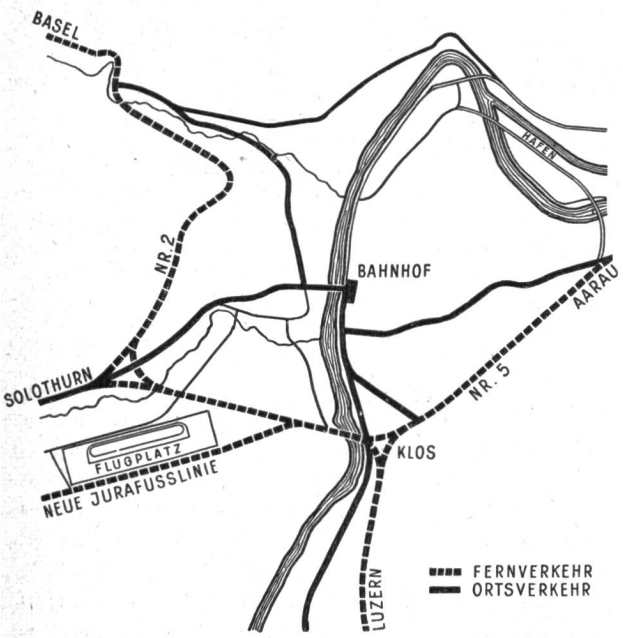


Abb. 9. Projekt 15 (1. Preis). Schema der vom Preisgericht empfohlenen Durchgangsstrassen. Die Durchgangsstrasse Nr. 2 ist die dringlichere. Strasse 5 soll für eine spätere Etappe offen gehalten werden. Die Ausbildung des Knotenpunktes in der Klos ist abhängig davon, ob die Strasse in Richtung Aarburg linksufrig oder rechtsufrig geführt wird.

strasse—Frohburgstrasse benützen (Projekt 6, 7, 8, 9 und 10), wodurch der Verkehr via Bahnhofplatz—Winkel geleitet wird, und solche, welche die Altstadt südlich tangieren (Projekt 1, 2, 3 und 11). Die Wahl der Querverbindung Frohburgstrasse—Bahnhofbrücke ergibt eine Mehrbelastung des Bahnhofplatzes und des Bahnhofquais mit Durchgangsverkehr, während der südlichen Variante ausser dem verkehrstechnischen Nachteil der unbefriedigenden Anschlussmöglichkeit an das rechtsufrige Lokalstrassennetz auch städtebauliche Nachteile anhaften. Die durch diese Route bedingte neue Aarebrücke kann keine organische Einheit mit dem alten Brückenkopf—Stadtkern bilden.

Von den beiden Möglichkeiten der südlichen und nördlichen Umfahrung verdient die erstere den Vorzug. Die nördliche Route hat zwar auf dem Gebiet von Olten und Umgebung den scheinbaren Vorteil, ohne Aarebrücken auszukommen. Ihre linksseitige Weiterführung in der Richtung Aarau stösst jedoch auch auf Schwierigkeiten (Durchfahrt durch Niedergösgen, Bahnübergang in Schönenwerd). Zudem ist der nördliche Weg weniger flüssig und durchschneidet zwischen Trimbach und Olten inskünftige Wohngebiete.

III. *Richtlinien* (vgl. hiezu Abb. 9). Auf Grund des Wettbewerbsresultats kommt das Preisgericht hinsichtlich der Hauptverkehrslinien zu folgenden Schlüssen:

Die bestehenden Verkehrswege sind für die nach dem Krieg zu erwartende Steigerung des motorisierten Verkehrs ungenügend dimensioniert. Die in Frage kommenden Strassen eignen sich wegen des lebhaften Lokalverkehrs nicht zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs. *Dieser ist womöglich ganz oder zum mindesten grösstenteils auf eigene Bahnen zu verweisen. Einwandfrei kann dies nur mittels Anordnung von Umleitungsstrassen erreicht werden.* Die verhältnismässig hohen Kosten für solche Neuanlagen können aber bei uns, wo der Autotouristik eine grosse Bedeutung zukommt, nur dann verantwortet werden, wenn die Umleitungsstrassen *landschaftlich einwandfrei* angelegt sind, bestehende Wohnquartiere meiden und gegen zukünftige Bebauung vollständig gesichert werden. Für eine gute landschaftliche Anlage ist nicht nur erforderlich, dass die Strasse sich dem Gelände bestmöglich anschmiegt, sondern auch, dass der Fahrer die Schönheit der Landschaft von ihr aus erleben kann. Dazu gehört bei der vorliegenden Aufgabe vor allem, dass die Stadt Olten dem Benützer der Strasse sich vorteilhaft darbietet. An denjenigen Stellen, wo Olten leicht überblickt werden kann, soll das lokale Strassennetz an die Durchgangsstrasse angeschlossen sein, damit die Stadt für den Reisenden, der sie zu besuchen wünscht, leicht erreichbar bleibt, und ihrerseits die Umleitungsstrasse als Ausfallstrasse benützen kann.

Als erste Etappe für den Ausbau des Hauptverkehrsnetzes drängt sich ihrer starken Frequenz wegen die Strasse 2 auf, und zwar als westliche Umleitungsstrasse im Trasse der Projekte 14 und 15. Auf dieser Route wird Olten in erhöht liegender, elliptischer Kurve umfahren. Olten bietet sich auf dieser Strecke, sowohl von Westen wie von Süden her gesehen, sehr vorteilhaft dar.

Die Strasse 5 hat vorwiegend den Charakter einer interkantonalen und städteverbindenden Strasse. Der Durchgangsverkehr dem Jurafuss entlang wird in absehbarer Zeit noch nicht so dicht sein, dass die Anlage einer Umleitungsstrasse für die nächste Zeit ins Auge gefasst werden müsste. Da

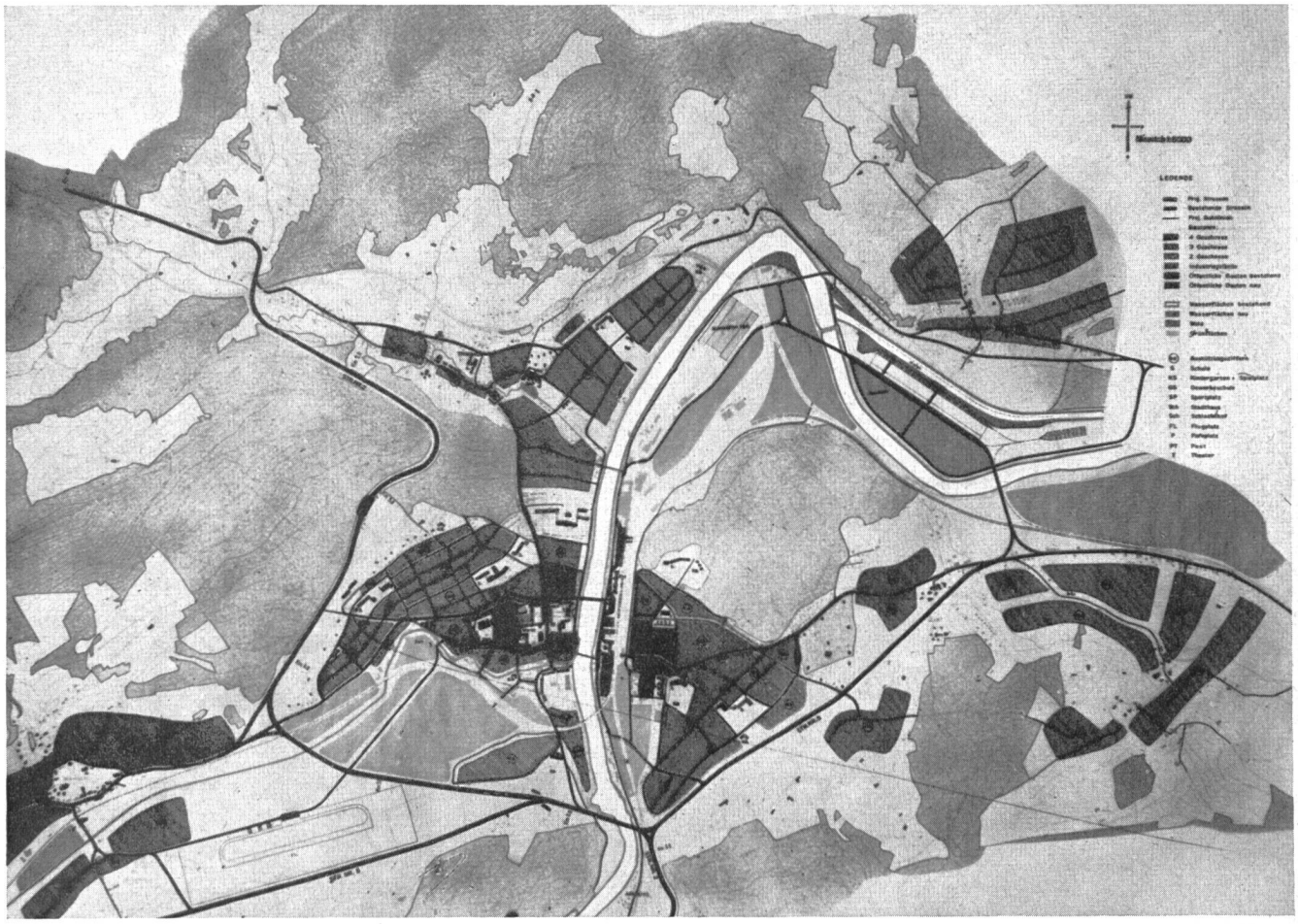


Abb. 10. Projekt 15 (1. Preis). Projekt mit wertvollen, klaren Lösungen in allen drei Teilgebieten der Wettbewerbsaufgabe: Strassen, Schiffahrt und Nutzungsplan. Im einzelnen führte das Preisgericht bezüglich Strassen und Nutzungsplan zu diesem Projekt folgendes aus (Ausführungen über Schiffahrt siehe unter Abb. 12): «Der Vorschlag, der eine spätere Verlegung der Durchgangsstrasse 5 an den Nordhang des Born vorsieht, ist, vom Standpunkt des Durchgangsverkehrs aus betrachtet, beachtenswert; die Durchquerung des Dünnerntales und die Anschlüsse im Kalkofen erscheinen verbesserungsfähig; die Geradeführung über das Gheid ist revisionsbedürftig, da die Interessen des Flugverkehrs kaum so weitgehend sein dürften; es ist zu prüfen, ob im Fustlig die Strasse nicht höher oben durchgeführt, der Verkehrsknotenpunkt und die Strasse nach Luzern nicht zweckmässiger auf das linke Aareufer verlegt werden sollten (vgl. Abb. 8); eine verbesserte Querverbindung von Dulliken nach Obergösgen erscheint erstrebenswert. — Der Nutzungszonenplan hat vielfach den Charakter eines Idealbildes und nimmt zu wenig Rücksicht auf die bestehende Bebauung. Die Verwirklichung der vom Verfasser beabsichtigten ‚Stillegung' bestehender Baugebiete dürfte praktisch auf grosse Schwierigkeiten stossen. Die Schaffung einer eigentlichen Industriezone im Gheid erscheint zu weitgehend. Die Abgrenzung der einzelnen Baugebiete, deren Trennung und Verbindung mit Grünflächen ist beachtenswert; die Vergrösserung der Industriezone südlich des Bahnhofes (Säli) ist unerwünscht. Reizvolle Einzelheiten sind der Aussichtspunkt an der Strasse 2 (siehe Abb. 20) und die Ausbuchtung des Hardwaldes zugunsten der Schulanlage (Abb. 21). Besonders hervorzuheben ist die Eingliederung der öffentlichen Gebäude in die Wohngebiete; unbefriedigend ist die weitgehende Rodung des Fohrenwaldes (hier würden besser vereinzelte Waldpartien und Baumgruppen stehen bleiben). — Die Dispositionen für den Flugverkehr sind im allgemeinen richtig angeordnet, doch fehlt ein direkter Anschluss an den Durchgangsverkehr.»

die West-Ost-Strasse des schweizerischen Strassenkreuzes (Bern—Oftringen—Zürich) jedoch zu weit südlich der Agglomerationszone des Jurafusses liegt, muss für einen späteren Zeitpunkt, in welchem der Verkehr innerhalb dieser Zone bedeutend zunehmen kann, eine West-Ost-Umleitung von Olten als zweite Etappe des Systems sichergestellt werden. Das Trasse in der Klos und im Fustligfeld bedarf noch eines genaueren Studiums.

Das Preisgericht ist sich bewusst, dass die Anlage der Umleitungsstrassen 2 und 5 grosse finanzielle Opfer erfordert. Da die Vorteile nicht nur Olten, sondern auch den umliegenden Gemeinden zugute kommen, muss eine gerechtere Verteilung der Lasten zwischen Bund, Kanton und Gemeinde gesucht werden. Voraussetzung für einen derart finanzierten Strassenbau ist im weiteren, dass das Umleitungsprinzip auf der ganzen Strecke Basel—Luzern, und zwar auch bei kleineren Ortschaften, konsequent durchgeführt wird und dass der Bund seinen Beitrag von dahinzielenden Garantien abhängig macht.

Bis zur Inangriffnahme der Umleitung und aus lokalen Verhältnissen heraus erscheinen folgende Korrektionen im Baugebiet Olten als notwendig:

DerDurchbruch Solothurnerstrasse/Ziegelfeldstrasse;
die Korrektion der Ecke Baslerstrasse/Frohburgstrasse;
die Verbreiterung der Bahnhofbrücke;
die Erweiterung beim «Metropol».

B. Schiffahrt.

Als ein recht wertvolles Resultat des Wettbewerbs ergibt sich im Hinblick auf die geplanten

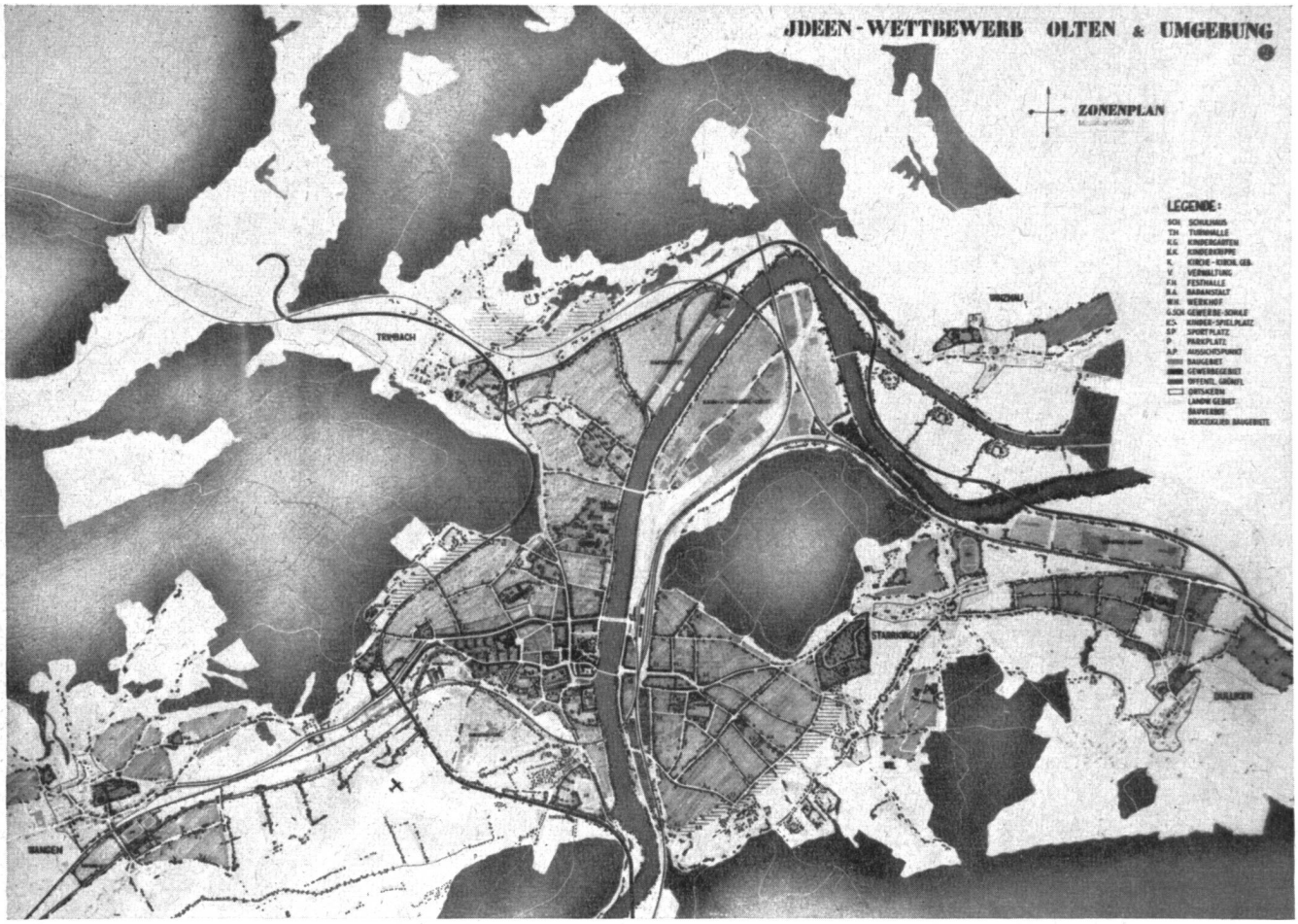


Abb. 11. Projekt 13 (4. Preis). Anhand dieses Projektes lassen sich die Nachteile der nördlichen Umleitung der Strasse 5 erkennen: zu tiefe Lage des gemeinsamen Teilstückes der Strassen 2 und 5 im Westen der Stadt (Tangierung der dortigen Wohngebiete), Anschneiden des Steilhanges nördlich Hagburg, unorganische Ueberschneidung der Trimbacherstrasse. Das Projekt sieht eine Hafenanlage im Grossfeld vor, das nach Ansicht des Preisgerichtes nicht genügend Erweiterungsmöglichkeiten bietet, um bei einer späteren Zunahme des Wasserverkehrs die zusätzlichen Anlegemöglichkeiten für die Schiffe zu liefern. — Mit dem zur Verfügung stehenden Boden ist haushälterisch verfahren worden. Die Siedelungsentwicklung ist auf wenige Gebiete beschränkt, die klar gegen die landwirtschaftlich zu nutzenden Flächen abgegrenzt sind. Die Grünflächen sind mit grosser Sorgfalt durchgebildet. Besonderes Augenmerk ist der landschaftlichen Gestaltung des ganzen Wettbewerbsgebietes gewidmet. Abb. 18 zeigt einen Detailausschnitt, der dies veranschaulicht.

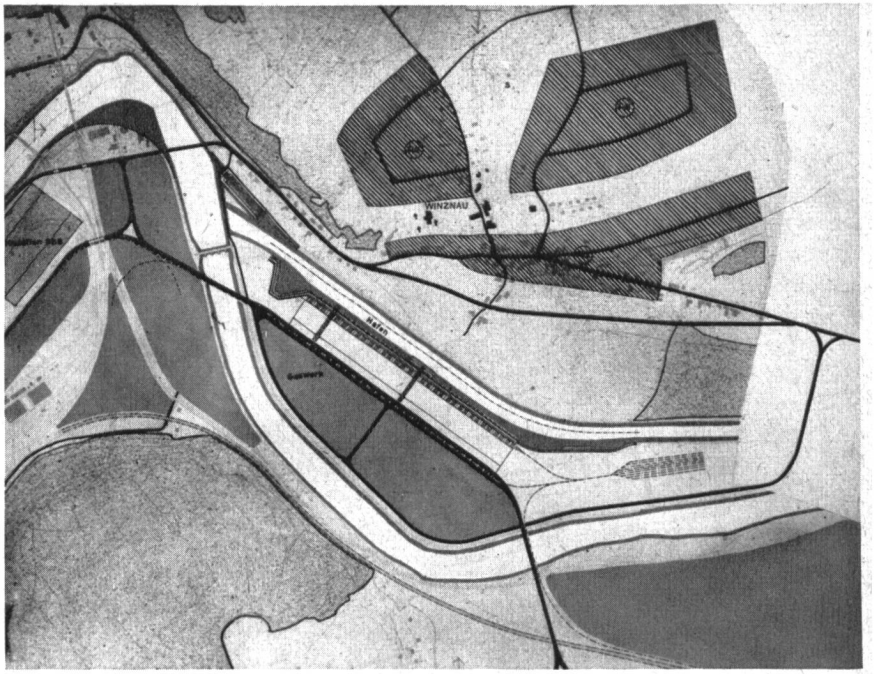
Hafenanlagen in Olten nach Ansicht der Preisrichter, *dass das Grossfeld offenbar nicht genügend Erweiterungsmöglichkeiten bietet, um bei einer späteren Zunahme des Wasserverkehrs die zusätzlichen Anlegemöglichkeiten für die Schiffe zu bieten.* In diesem Sinne ist das Gelände zwischen dem oberen Ende des Oberwasserkanals des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen und der Station Dulliken günstiger gelegen. Die Wasserzufahrt zum Hafen im Grossfeld ist betrieblich nicht sehr günstig, da die Sicht durch die Pfeilereinbauten der beiden unterhalb liegenden Brücken doch stark behindert wird und damit die Gefahr von Schiffszusammenstössen besteht. Die Nichtbenützung des Grossfeldes für Industriezwecke ermöglicht dort die Schaffung gesunder Wohnquartiere, an denen in Olten kein Ueberfluss besteht (siehe Abb. 16 und 17).

Die Schiffahrt auf dem Oberwasserkanal des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen ist prinzipiell möglich. Hingegen ist beim bestehenden Kanal-Einlaufbauwerk ein Stichkanal nach der Aare vorzusehen, um den Schiffen die Durchfahrt in das Staugebiet oberhalb dem Oltener Aarewehr zu ermöglichen. Da der Werkkanal für Reparaturzwecke durch das Einlaufbauwerk abgesperrt werden kann, sollte auch der Stichkanal für die Schiffahrt wieder absperrbar sein, was aber auch durch Einsetzen von Dammbalken geschehen kann, womit eine eigentliche Schützen- oder Schleusenanlage überflüssig wird.

Alle Hafenanlagen am oberen Ende des Oberwasserkanals des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen sind in bezug auf ihre Zufahrten per Bahn oder Strasse daraufhin zu beurteilen, ob sie die bestehenden Wehranlagen und die gegebenen Schutzzonen für die Schiffe (wehrabwärts: Kolkzone; wehraufwärts: Sogzone bei Wasserabfluss durch das Wehr) respektieren. Projekte, die gegen diesen Grundsatz verstossen, sind praktisch wertlos.

Von einigen Projektanten wurde, ohne nähere Erklärungen abzugeben, vorausgesetzt, dass der Oberwasserkanal des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen nicht schiffbar sei. Sie nahmen an, es werde entweder die freie Aare durch irgendwelche neue Wehreinbauten schiffbar gemacht oder aber es werde ein neues Wehr unterhalb des bestehenden

Abb. 12. Projekt 15 (1. Preis). Hafenanlage am Oberwasserkanal des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen.



Die Jury äusserte sich zu dieser Lösung der Hafenanlage wie folgt: «Der Vorschlag für die Hafen- und Industrieanlage ist beachtenswert. Der einspurige Stichkanal wäre auf Doppelspur umzubauen. An Stelle der vorgesehenen Schleuse im Stichkanal dürfte eine einfache Abschlussvorrichtung (Dammbalkennut) genügen. Die vorgeschlagene Abrundung der Kurve in der Rankwaag bedingt die Entfernung der Gasfabrik, was vermieden werden könnte (Verbreiterung der Fahrrinne!). Der vorgesehene Anschluss an die Station Dulliken ist grundsätzlich richtig und zweckmässig. Die Anschlusskurve nördlich der Aare ist zu eng gewählt. Der Hafenbahnhof mit den erforderlichen Rangier- und Abstellgruppen ist nicht durchprojektiert; möglicherweise könnte ein Anschluss an die Station Dulliken von Nordosten her gesucht werden. Die Verbindung mit dem bestehenden Industriequartier von Olten ist richtig. Die vorgeschlagene kreuzungsfreie Durchfahrt der Industriestrasse beim Dampfhammer ist nicht annehmbar; der dortige Niveauübergang könnte belassen werden. Die angedeutete Verletzung des Bahnterrains mit Verlegung der Werkstätten ist als Sondervorschlag aufzufassen.»

erstellt und das alte abgebrochen. Während die Erstellung eines Hilfswerkes in der freien Aare eine diskutierbare, weil praktisch mögliche Lösung darstellt, ist der Vorschlag auf Abbruch der bestehenden Stauanlage in der Aare unmöglich, da das die Stillegung des Elektrizitätswerkes Olten-Gösgen auf mehrere Jahre zur Folge hätte. Ausser dem gewaltigen finanziellen Verlust, den die Einstellung der Stromlieferung mit sich bringt, würde auch ein teureres Bauwerk, das Wehr, abgebrochen, welches noch auf viele Jahre seinen Dienst versehen kann und dessen Wiederaufbau an anderer Stelle infolge geologischer Probleme nicht leicht zu nehmen wäre.

Die in Verbindung mit gewissen Projekten für die Umgehungsstrassen erwähnte Strassenbrücke bei der Gasfabrik liegt heute schon so tief, dass bei höheren Aarewasserständen selbst die Kleinschifffahrt als gefährdet erscheint. Projektvorschläge auf Benützung dieser Strassenbrücke für einen Umgehungsstrassenzug sind nur dann annehmbar, wenn der Projektant vorsah, diese Brücke auf 6,50 m über höchstschiffbaren Wasserstand zu heben, wobei für Olten dieser kritische Wasserstand für ein Q von 590 m³/sek eintritt, der durchschnittlich nur an drei Tagen pro Jahr überschritten wurde.

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Hafenanlage legte das Preisgericht angesichts der besonderen Verhältnisse in Olten eine maximale Leistungsziffer von 500 Tonnen pro Laufmeter Hafenquai und pro Jahr zugrunde. Es müssen also im Erstausbau mindestens 600 m Quailänge zur Verfügung stehen, um die im Programm verlangten 300'000 Tonnen pro Jahr bewältigen zu können.

Neben der Leistungsfähigkeit, Sicherheit und guten Ansteuerbarkeit der Hafenanlagen legte das Preisgericht höchsten Wert auf gute Bahn- und Strassenanschlüsse. Ein Anschluss an die Geleiseanlagen der SBB ist entweder an den Bahnhof Olten oder an die Station Dulliken möglich. Sowohl

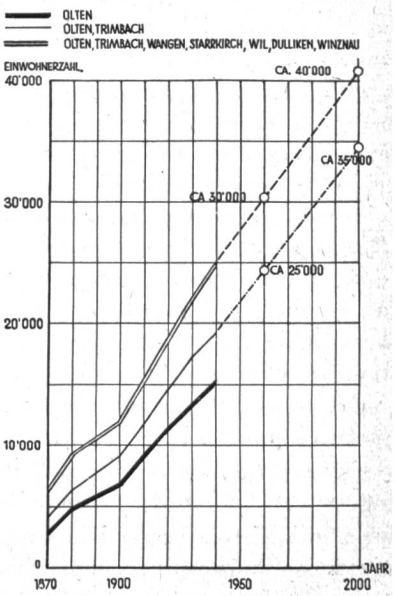


Abb. 13. Projekt 7 (Ankauf). Die vermutete Zunahme der Bevölkerung in der Region Olten bis zum Jahre 2000.

Abb. 14. Das Resultat konsequenter Erschliessungspolitik: klarer Stadtrand gegen Fustlig und Wilerfeld.

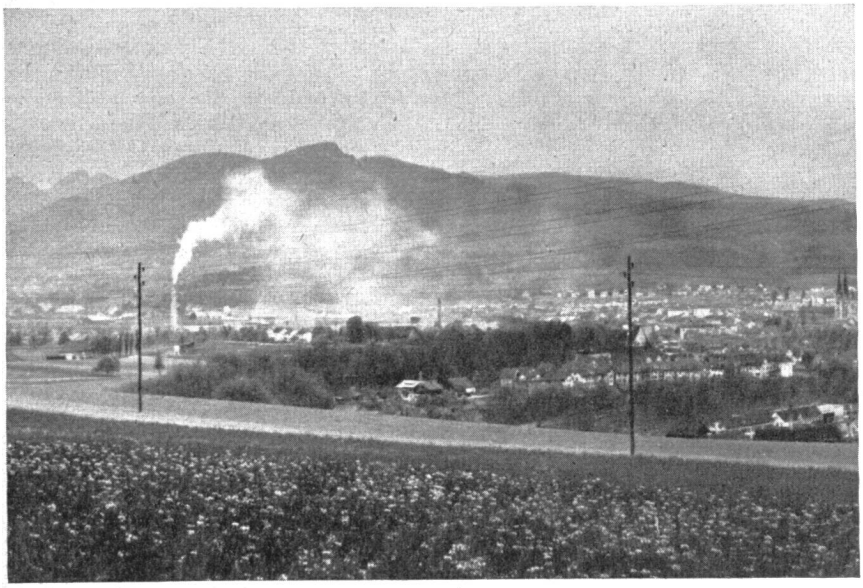


Abb. 15. Weshalb das Preisgericht eine Ausweitung des Industrieareals im Westen der Stadt nicht empfiehlt.

der Bahnhof Olten wie die Station Dulliken sind teilweise überlastet und zu wenig leistungsfähig, um den zusätzlichen Rangierverkehr für den Hafen mitzubewältigen. Den Hafenanlagen muss also auch ein leistungsfähiger *Hafenbahnhof* angeschlossen werden, wenn die vorgesehenen Umschlagsziffern erreicht werden wollen. *Der Hafenbahnhof ist mit einem besonderen Geleise entweder mit dem Rangierbahnhof Olten oder dann mit der Station Dulliken zu verbinden; dagegen muss ein Anschluss auf offener Strecke abgelehnt werden.* Für die Verbindung mit dem Bahnhof Olten kann das heute bereits überlastete sogenannte Industriegeleise nicht benützt werden. Die Hafenstrassen und die Hafenbahn sind weiter so anzulegen, dass sie die spätere Entwicklung und den weiteren Ausbau des Hafens nicht stören. Gegen dieses Prinzip verstossen verschiedene der eingegangenen Vorschläge.

Die Hafenstrasse soll keine Kreuzung mit wichtigen Bahn- und Strassenverbindungen aufweisen und ausserdem so geführt werden, dass die direkte Bedienung der Umladequais, und zwar im Einwegverkehr, möglich wird.

Einzelne Projekte sehen neben den Hafenanlagen im Oberwasserkanal auch noch den Ausbau eines zweiten Umladeplatzes im Trimbacher Feld (Grossfeld) vor. Die Ausrüstung zweier Umschlagsplätze in Olten dürfte sich nach Ansicht des Preisgerichtes wirtschaftlich kaum rechtfertigen lassen.

C. Nutzungsplan.

1. *Flächenbedarf.* Für die Ausdehnung der Industrie-, Wohn- und Grünflächen im Gesamtraum weisen die einzelnen Projekte starke Differenzen auf. Sie sind verursacht durch verschiedene Annahmen bezüglich der zu erwartenden Bevölkerungszunahme und durch Zugrundelegung verschiedener durchschnittlicher Wohndichten. Die Annahmen für den Bevölkerungsbestand im Jahre 2000 bewegen sich innerhalb der folgenden Zahlen:

für Olten: 22'500 (Projekt 13) bis 29'160 (Projekt 6),
für Olten, Starrkirch-Wil, Dulliken, Winznau, Trimbach und Wangen: 34'000 (Projekt 2) bis 49'000 Projekt 11).

Die durchschnittliche Wohndichte für die Aussenquartiere schwankt zwischen zirka 100 (Projekt 7) und zirka 180 (Projekt 5 und 15), die Ausnützungsziffer zwischen zirka 0,2 (Projekt 9) und 0,375 (Projekt 13). Das Programm verlangte die Angabe der Anzahl Bewohner pro Hektare. Die meisten Wettbewerbsteilnehmer haben sich an diese Vorschrift gehalten. Verschiedene Teilnehmer haben die Ausnützungsdichte als Ausnützungsziffer angegeben, d. h. durch das Verhältnis von Wohnfläche zu Baugrund. Einige Bewerber schliesslich haben überhaupt keine genügenden Angaben gemacht.

Es ist selbstverständlich nicht möglich, heute den Bevölkerungszuwachs zuverlässig zu schätzen, doch ist das Preisgericht der Meinung, dass angesichts des allgemeinen schweizerischen Geburtenrückganges eher mit einer allmählichen Abnahme des Bevölkerungszuwachses zu rechnen ist und dass deshalb die unteren Annahmewerte richtig sein dürften. Die Annahme einer zu geringen Ausnützungsziffer, wie sie z. B. Projekt 9 zugrunde liegt, führt, abgesehen von der unrationellen Erschliessung, zu einer *unerwünschten Verschwendung des zurzeit noch landwirtschaftlich genutzten Bodens. Das Preisgericht hat deshalb diejenigen Nutzungszonenpläne bevorzugt, die eine straffere Zusammenfassung der zu überbauenden Gebiete mit einer für die Bebauung rationellen Wohndichte vorsehen.* Durchschnittlich dürfte für die Siedelungsgebiete auf ebenem oder flach geneigtem Gelände eine Wohndichte von zirka 175 Personen pro Hektare das richtige sein. Die industrienahen Siedelungsgebiete mit vorwiegend Arbeiterwohnungen wären in der Wohndichte etwas höher, die übrigen Gebiete etwas niedriger anzusetzen. Als durchschnittliche Ausnützungsziffer für beide Siedelungsarten könnte zirka 0,35 gewählt werden. Abzulehnen ist die im Projekt 11 vorgeschlagene starke Ausnützung der inneren Stadt mit 4½-stöckiger Randbebauung der Strassen. Die Bebauung dieser Strassen sollte drei, allerhöchstens vier Geschosse aufweisen.

Die Stadt Olten hat, im Gegensatz zu einigen ihrer Vororte, bisher für ihre reinen Wohngebiete eine sehr konsequente Erschliessungspolitik durchgeführt und blieb deshalb vor einer zersplitterten Erschliessung bewahrt. Diese Tradition sollte für das ganze weitere Oltener Gebiet fortgesetzt werden (siehe Abb. 14). *Als gesetzliches Hilfsmittel empfiehlt das Preisgericht die Aufstellung eines gemeinsamen Nutzungszonenplanes auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses. Dieser Plan wäre von den verschiedenen Gemeinden für ihr Hoheitsgebiet zu genehmigen.* Er sollte für die einzelnen Siedelungszonen eine untere und obere Grenze der Ausnützungsziffer vorsehen. In den Bauordnungen der Gemeinden wären die entsprechenden Ergänzungen vorzunehmen.

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen in einem Nutzungsplan Zonen für rein landwirtschaftliche Nutzung ausgeschieden werden können — eine Massnahme, welche das Preisgericht für erstrebenswert hält —, wird zurzeit vom Kanton geprüft. Solange die rechtliche Grundlage in dieser Hinsicht unsicher ist, empfiehlt es sich, dass die Gemeinden

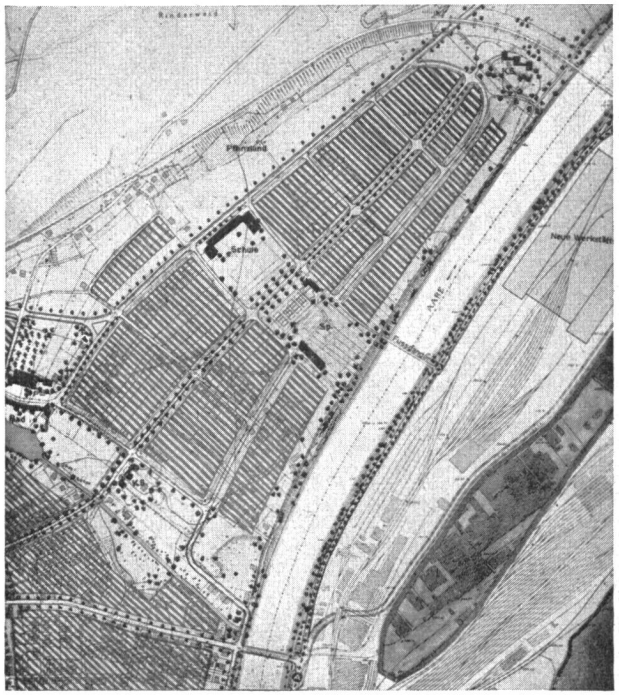


Abb. 16. Projekt 15 (1. Preis). Generelle Aufteilung des Siedelungsgebietes Grossfeld mit zentraler, gegen das Aareufer sich öffnender Freifläche, an der die gemeinsam benützten Bauten liegen.

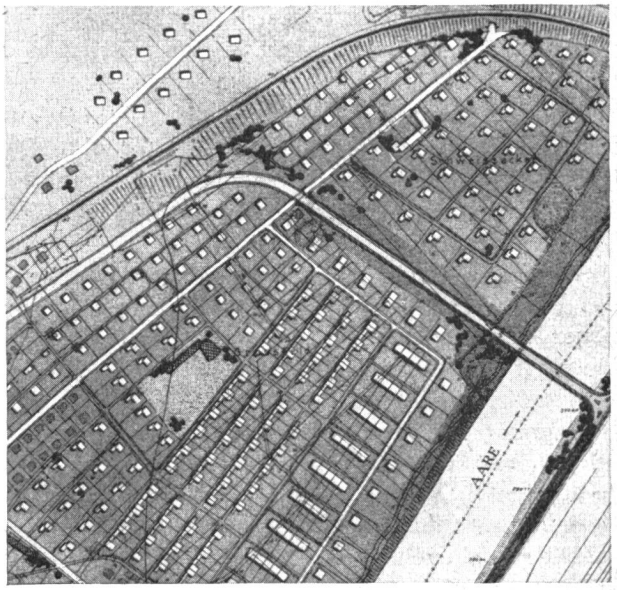


Abb. 17. Projekt 7 (Ankauf). Ausschnitt aus der Siedelung Grossfeld. Die im Programm nicht verlangte und deshalb auch nicht gewertete, detaillierte Gestaltung zeigt in ihren schachbrettartigen Partien ein Parzellierungs- und Bebauungssystem, mit dem wir uns bei nächster Gelegenheit kritisch auseinandersetzen möchten. Wir sind der Meinung, dass diese Art der Erschliessung weder vom wirtschaftlichen noch vom ästhetischen Standpunkt aus wünschbar sei.

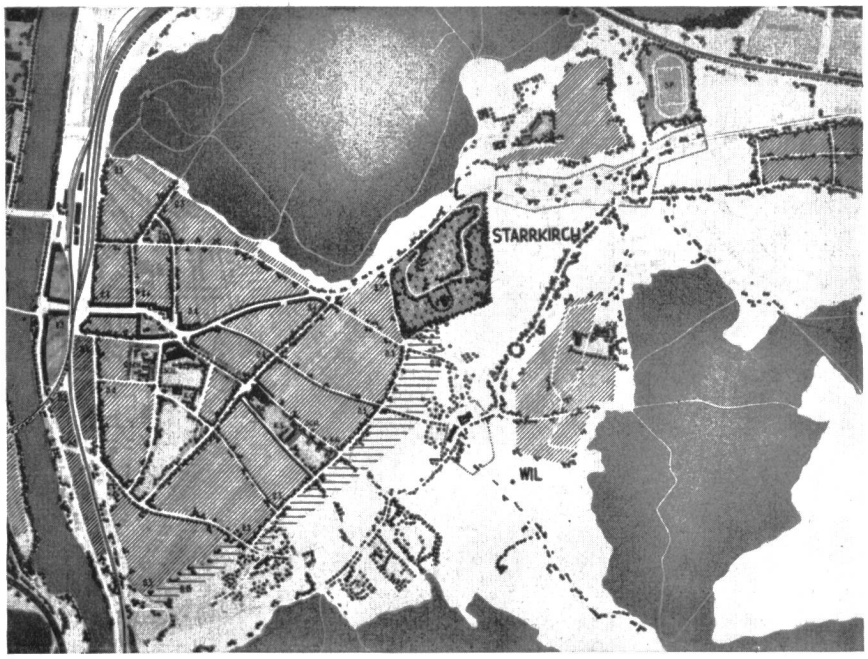


Abb. 18. Projekt 13 (4. Preis). Ausschnitt westliche Stadt, aus dem die gut studierte, gut ins Gelände eingepasste Abgrenzung der Baugebiete gegen die Grüngebiete ersichtlich ist. Die Kuppe des Waldfriedhofes bleibt frei, ebenso die steileren Nordhänge südlich des Fustligfeldes. Die erhöhte Terrasse von Wil ist für die Bebauung ausgenützt.

sich grössere, zusammenhängende Landkomplexe dort durch Ankauf sichern, wo auf Grund des Wettbewerbsresultates eine Bebauung zu erwarten ist oder gänzliche Freihaltung von jeder Bebauung angestrebt werden sollte (Freiflächen). Dadurch erhalten sie die Möglichkeit, die Erschliessung im Sinne einer geordneten, planmässigen Entwicklung zu lenken.

2. *Verteilung der Nutzungszonen.* Der Wettbewerb ergab einige wertvolle Anhaltspunkte für die Verteilung der Nutzungszonen im grossen. Richtungweisend sind die Resultate der Schiffahrtsuntersuchungen.

Die Anordnung des Hafens am Oberwasserkanal des Kraftwerkes Olten-Gösgen zieht die Anlagen neuer Industrien in dieser Gegend nach sich und lässt das Zusammenlegen mit dem vorhandenen Industriegebiet des Aareknies zu einer Konzentration der grösseren Industrien als das Gegebene erscheinen. Die dortige Zusammenfassung der Industrien ist, auch vom siedelungstechnischen Gesichtspunkt aus gesehen, sinnvoll.

Die in einigen Projekten vorgeschlagene Vergrösserung des westlichen Industriegebietes ist wegen der vorherrschenden Westwinde abzulehnen (siehe Abb. 15). Hier kommen nur nichtstörende Betriebe in Frage. Anzustreben wäre eine allmähliche Verlegung der bestehenden Industrien und Umwandlung des frei werdenden Areals zu Wohngebieten mit nichtstörenden Gewerbebetrieben, wie dies z. B. im Projekt 20 — allerdings unter den utopischen Voraussetzungen der Bahn- und Dünnernverlegung — vorgeschlagen wird.

Nachdem sich gezeigt hat, dass das Grossfeld wegen beschränkter Erweiterungsmöglichkeit und anderer Schwierigkeiten voraussichtlich für eine Hafenanlage nicht in Frage kommt, ist es nach Ansicht des Preisgerichtes richtig, dieses nahe der SBB-Werkstätten und des Industriegebietes gelegene Gebiet für Siedelungszwecke auszunützen. Es eignet sich hiezu hervorragend (guter Baugrund, rationelle Erschliessungsmöglichkeit, Aareufer als grüner Schutzstreifen gegen Industrie- und Bahnareal). Da die Reserve an Siedelungsland im engeren Bereich klein ist, sollte dieses Areal nicht für Industriezwecke verwendet werden.

Als weitere günstige Siedelungsgebiete kommen im engeren Oltener Rayon das Fustlig- und Wilerfeld und der nach Südosten geneigte Hang zwischen dem Fohrenwald und der Solothurnerstrasse, im weiteren Rayon Flächen in der Nähe der bestehenden Dorfzentren Wangen, Wil, Starrkirch, Dulliken und Winznau in Betracht.

Im landschaftlichen Interesse sollten von jeder Bebauung freigehalten werden:

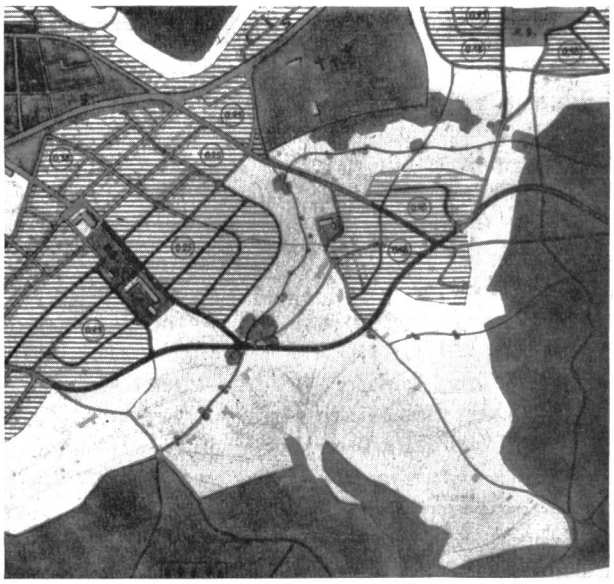


Abb. 19. Projekt 11 (Teilausschnitt). Fustlig- und Wilerfeld. Gut ins Gelände eingefügte Grenzziehung zwischen bebauten und unbebauten Gebieten.

1. die beiden Aareufer;
2. die Waldränder, insbesondere diejenigen nordwestlich und westlich der Stadt Olten und des Waldfriedhofes Meisenhard;
3. das Grundwassergebiet Gheid und Gheidmatten und das für Sportzwecke sich besonders eignende Areal im Kleinholz.

3. *Abgrenzung der Nutzungszonen.* An der Art, wie die gegenseitige Abgrenzung der Nutzungszonen vorgesehen wird, ist das Verständnis für die richtige räumliche Eingliederung der Ueberbauungen in der Landschaft ablesbar. Es sollte bei der Erschliessung grösster Wert auf klare Grenzziehung der Wohngebiete gegen die Grünflächen und auf schöne, ruhig wirkende Bebauungsränder gelegt werden. Die in Grünzonen einzubettenden Siedelungseinheiten dürfen nur so gross gewählt werden, dass sie innert einem Zeitabschnitt ausgeführt werden können, welcher ihre einheitliche Durchbildung gewährleistet. Die Erschliessungspolitik der Gemeinden muss darauf bedacht sein, die Bautätigkeit immer nur auf ganz wenige oder besser nur auf einzelne Stellen zu konzentrieren und dort für Gesamtausnützung zu sorgen, damit wieder einheitliche Siedelungsbilder entstehen.

Nachstehend wird noch auf einige spezielle Punkte hingewiesen, die das Preisgericht besonderer Beachtung empfiehlt. Das selten schöne Spielgelände der Schützenmatte, von dem aus gesehen die Altstadt sich sehr schön aufbaut, sollte durch Entfernung der alten Turnhalle und des alten Theaters freigelegt werden. — Der Waldfriedhof Meisenhard, eine der schönst gelegenen Friedhofanlagen der Schweiz, verdient das Freihalten eines ausreichend breiten Grünstreifens an der noch offenen Ost- und Südseite (vgl. hiezu Abb. 18 und 19).

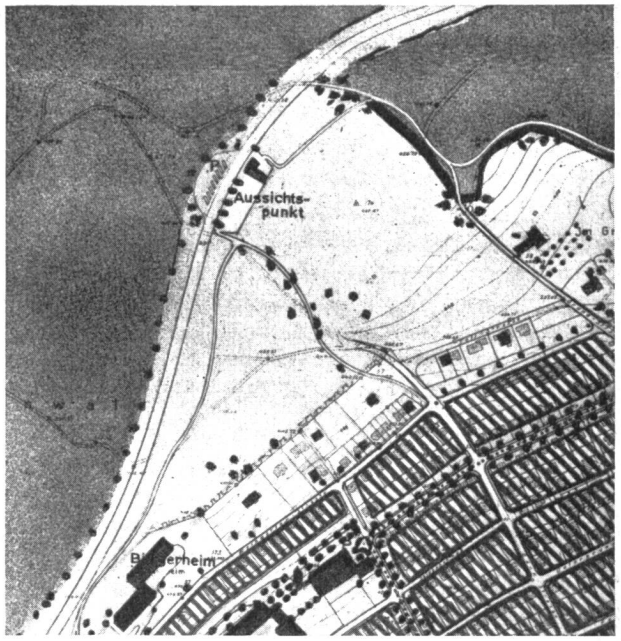


Abb. 20. Projekt 15 (1. Preis) (Teilausschnitt). Detail des Aussichtspunktes (Rastplatz für Touristen) an der Strasse 5, von dem aus der Oltener Talkessel sich sehr schön darbietet. Die Rodungsfläche bleibt zur Erhaltung der Aussicht unüberbaut.

Abb. 21. Projekt 15 (1. Preis) (Teilausschnitt). Detail der vorgeschlagenen Einbuchtung des Hardwaldes mit Schule und Kinderschule.

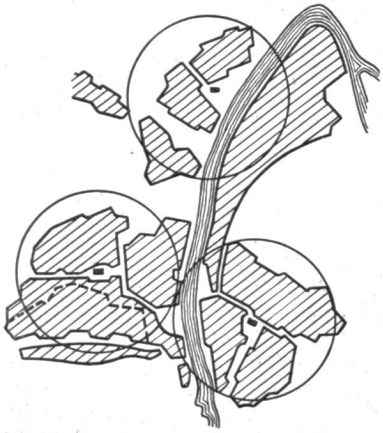


Abb. 22.
Projekt 20 (3. Preis). Schema für die Verteilung der Schulen und Kindergärten.
1. Einzugsgebiet der Kindergärten, R = ca. 300 m.
2. Schulkreise, Schulweg R = 600 m.

Die Quartiererweiterungen im Fustligfeld und Wilerfeld sollten nur bis zu der Zone hinaufreichen, wo der Hang steiler und wegen seiner Nordlage die Besiedelung ungünstig wird. Der oberen Abgrenzung dieser Quartiere ist aus landschaftlichen Gründen grosse Sorgfalt zu widmen.

Die Bebauung im Bannfeld darf nur so weit hinaufreichen, dass unter allen Umständen von der Umleitungsstrasse 2 aus der Blick auf die Stadt frei bleibt (Abb. 20).

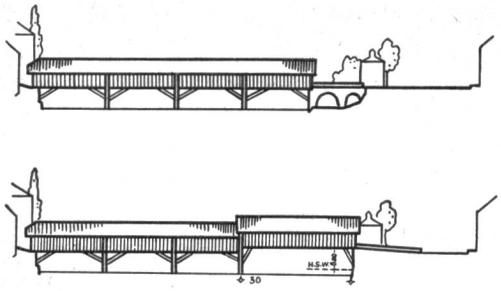


Abb. 23. Projekt 20 (3. Preis). Vorschlag, das östliche Drittel der bestehenden Holzbrücke zu heben, wodurch die städtebaulich wichtigste Stelle, der Anschluss der alten Brücke an den Stadtkern, intakt bliebe. Nachteil: Für Velos und Fahrzeuge nicht mehr passierbar.

Beide Aareufer sollten auf der Strecke zwischen Stadt und Rankwaage so breit wie möglich von jeder Bebauung frei gehalten werden. Entlang dem linken Ufer empfiehlt sich ein bequemer Promenadenweg.

4. *Oeffentliche Gebäude und Brücken.* Einige Projekte enthalten interessante Studien über die beste Placierung der Schulen und Kleinkinderschulen (siehe Abb. 22). Eigentliche Probleme bietet deren Anordnung nicht. Beim Vollausbau der Gemeindegebiete Olten und Trimbach wäre das Gegebene je ein Primarschulhaus in jedem Stadtteil Oltens und ausser dem bestehenden Primarschulhaus in Trimbach ein neues in der Siedelung Grossfeld. Der Neubau des Gewerbeschulhauses würde statt im Areal des Burgfriedhofes besser rechtsufrig vorgesehen. Bei der zukünftigen Gestaltung des Munzingerplatzes sollte darauf geachtet werden, dass im Interesse einer geschlossenen Wirkung die nördliche Platzwand (Hübelischule) entweder erhalten bleibt oder an derselben Stelle ein neues Gebäude geschaffen wird; Ausweitungen nach Norden oder gar Verdoppelung der Platzweite in nördlicher Richtung sind abzulehnen, da diese Vergrösserung der ausgezeichneten architektonischen Wirkung der christkatholischen Kirche abträglich wäre.

Von grosser städtebaulicher Bedeutung ist die Ausbildung und Verteilung der Brücken bei Einführung der Aareschiffahrt. Die Anlage einer neuen Brücke unmittelbar unterhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke ist abzulehnen. Es verbleibt somit für die Verbindung der rechtsufrigen Stadt mit dem südlichen Teil der linksufrigen nur der Neuausbau der alten Brückenstelle, wobei sowohl an die Hebung der alten Holzbrücke als auch an die Neuanlage einer massiven Brücke mit Bombierung gedacht werden könnte. Der Vorschlag des Projektes 20 (Abb. 23), es sei das östliche Drittel der bestehenden Brücke zu heben und dieses nachher nur noch dem Fussgängerverkehr offen zu halten, kommt, obgleich ästhetisch möglich, praktisch nicht in Frage, da auf die Fahrverbindung an dieser Stelle nicht verzichtet werden kann. Keinesfalls sollte später eine Direktverbindung der Hauptstrasse mit der Unterführungsstrasse gesucht werden. Dieser harte Eingriff würde das historische Bild der Altstadt verunstalten. Besondere Sorgfalt muss bei der Erneuerung oder Aenderung der bestehenden Brücke der architektonischen Ausgestaltung des rechtsseitigen Brückenkopfes (Gebäudeblock zwischen Aarburgerstrasse und Aare) gewidmet werden.

Für die Erneuerung der Bahnhofbrücke hat der Wettbewerb im Jahre 1941 die erforderliche Abklärung gebracht (vgl. Beilage «Landes-, Regional- und Ortsplanung» vom 31. Oktober 1941).

5. *Flugplatz.* Für den Sportflugplatz liegt die Beibehaltung des jetzigen Geländes im Gheid auf der Hand. Bei der Ausführung der Strasse 2 als westliche Umfahrungsstrasse kann der Flugplatz einwandfrei an diesen Hauptstrassenzug und an die Stadt angeschlossen werden.

Die Preise und Ankäufe des Wettbewerbs:

A. Preise:

1. Preis: Fr. 4500.—: Projekt Nr. 15:
Frey & Schindler, Architekten SIA, Olten/Zürich;
E. Frey, Dipl.-Ing., Olten;
P. Soutter, Dipl.-Ing., Zürich.

2. Preis: Fr. 3400.—: Projekt Nr. 14:
Friedrich Moser, Architekt BSA, Biel;
H. Moser, Grundbuchgeometer, Arlesheim.

3. Preis: Fr. 3000.—: Projekt Nr. 20:
Albert Zeyer, Architekt BSA, Luzern;
Moritz Raeber, Architekt SIA, Luzern.

4. Preis: Fr. 2700.—: Projekt Nr. 13:
E. Hunziker, Ingenieur, Aarau;
K. Kaufmann, Architekt, Aarau;
Richner & Anliker, Architekten, Aarau;
K. Hauri, Ingenieur, Aarau.

5. Preis: Fr. 2400.—: Projekt Nr. 3:
Arthur Bräm, Ingenieur, Kilchberg/Zürich;
Hans Vogelsanger
Ernst Schwarzenbach } Architekten, Zürich.
Martin Nabold

B. Ankäufe:

a) mit je Fr. 2000.—: Projekt Nr. 7:
Hans Bracher, Architekt BSA, Solothurn;
Otto Senn, Architekt BSA, Basel.
Mitarbeiter:
Ingenieurbureau Dr. H. E. Gruner, Basel;
Heinz Walthard, dipl. Architekt, Solothurn.
Projekt Nr. 17:
W. & J. Rapp, Ingenieurbüro, Basel.

b) mit je Fr. 1200.—: Projekt Nr. 8:
Alfons Barth, Architekt, Schönenwerd;
Walter Blatter, Architekt, Burgdorf.
Projekt Nr. 9:
Fritz Jost, Architekt SIA, Olten;
A. Scholer, dipl. Ing. SIA, Olten.

Das Preisgericht des Wettbewerbs:

1. Baudirektor Regierungsrat Otto Stampfli, Präsident;
2. Stadtammann Dr. Hugo Meyer, Olten, Vizepräsident;
3. Kantonsingenieur Wydler, Aarau;
4. Ingenieur H. Blattner, Zürich;
5. Stadtplanarchitekt P. Trüdinger, Basel;
6. Kantonsbaumeister Jeltsch;
7. Bauverwalter Keller, Olten;
8. Kantonsingenieur J. Luchsinger;

Ersatzmann: Architekt E. E. Strasser, Stadtplaner, Bern (wirkte bei allen Sitzungen des Preisgerichtes mit).