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

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 29 (1972)

**Heft:** 3

**Artikel:** Olten als Sportstadt

**Autor:** Schumacher, Philipp / Grob, Markus

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-782452

**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:** 10.07.2025

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

# Olten als Sportstadt

**Die Stadtbehörden von Olten veranstalteten am 15. Dezember 1971 eine gutbesuchte Pressekonferenz. Kompetente Fachleute orientierten über Möglichkeiten und Chancen für eine erhöhte Attraktivität der Stadt Olten. Die Herren Bauverwalter Schumacher, Fürsprech und Notar, und Stadtplaner Markus Grob, dipl. Arch. ETH stellten ihre fundierten Ausführungen in die grösseren Zusammenhänge. Das Problem Olten ist im Grunde genommen ein Problem des schweizerischen Mittellandes. Die Aufwertung bestehender Zentren — die Gründung einer eigentlichen neuen Stadt dürfte Utopie bleiben — ist ein wichtiges Teilziel bei der Ausarbeitung der Leitbilder für die Kantone Solothurn und Aargau.**
**Als ernsthaft zu prüfende Möglichkeit haben die Behörden die Entwicklung von Olten zur Sportstadt zur Diskussion gestellt. Die Ausführungen der Referenten an der Pressekonferenz dürften auch unsere Leser interessieren. Wir geben nachstehend das Exposé der Herren Schumacher und Grob in gekürzter Form wieder.**

**Philipp Schumacher, Bauverwalter, und Markus Grob, Stadtplaner, Olten**

**Mangelnde Attraktivität trotz hoher Verkehrsgunst, ein Problem des schweizerischen Mittellandes**

Es ist eine erstaunliche Tatsache, dass im verkehrsgünstigen schweizerischen Mittelland immer noch verhältnismässig unbedeutende städtische Zentren liegen. Wohl erscheint das Mittelland relativ stark besiedelt, aber diese Besiedelung manifestiert sich in einer Vielzahl anscheinend belanglos hingeworfener Häusergruppen und einigen kleinen gutbürgerlichen Städtchen. Im ganzen ergibt sich eine Bauweise, die als ausserordentlich dispers bezeichnet werden kann. Möchte ein Bewohner dieses Mittellandes sich nach etwas Exklusiverem umsehen, zum Beispiel nach höherer Bildung auf einer Universität oder technischen Hochschule, nach einem Kurs mit Weiterbildungsmöglichkeiten, nach einem kulturellen, sportlichen oder freizeitlichen Leckerbissen, so muss er — von wenigen Ausnahmen abgesehen — den Weg nach Zürich, Basel oder Bern, vielleicht auch nach Luzern unter die Räder nehmen. Dabei ist die Bevölkerungsbasis des schweizerischen Mittellandes recht beträchtlich, nur ist ben diese Bevölkerung in einem grossen Raum dermassen verstreut, dass sie sich bis heute nicht zu einer Interessengemeinschaft zusammenfinden konnte, um infrastrukturelle Eigenleistungen von hoher Attraktivität zu erbringen.
Im Zuge der sich stellenden Grundsatzfragen der schweizerischen Raumplanung, vor allem im Zusammenhang mit der Erarbeitung der landesplanerischen Leitbilder der Schweiz am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich gibt es verschiedene Probleme im Sinne der obigen Feststellungen ins Auge zu fassen; am Anfang steht wohl das Problem der Landflucht oder umgekehrt dasjenige der Verstädterung.
Ein Randproblem der Verstädterung ist die enorme Ballung der Bevölkerung in wenigen Metropolitanregionen mit allen ihren nachteiligen sozialen staats- und wirtschaftspolitischen Folgen.
Die Motivation einer städtebaulichen Anstrengung oder, um es einfacher zu sagen, einer Anstrengung zur Erhöhung der Attraktivität in einzelnen Kerngebieten des Mittellandes, könnte deshalb zwei Wurzeln haben:

— zum einen die bessere Versorgung der ansässigen Bevölkerung mit höheren infrastrukturellen Einrichtungen, zum Beispiel der Schulung und Bildung, der Erholung und Unterhaltung; diese Motivation hat eindeutig regionale Wurzeln und zielt auf eigene Wachstumsanstrengungen ab.
— zum andern die Entlastung der bestehenden Ballungszentren durch die Förderung neuer urbaner Siedlungsgebiete mit metropolitanem Charakter und damit erstmals die Schaffung einer wirklichen Konkurrenzsituation unter den bedeutsamsten Agglomerationen unseres Landes.
Diese Motivation müsste jedenfalls Wurzel eines höheren politischen Willens sein und wäre Anstoss zu überregionalen kantonalen oder gar schweizerischen Anstrengungen.

Es ist hier nicht der Platz, nachzuweisen, dass es wenige Regionen in der Schweiz gibt, die, wenn man die Aufwandseite kritisch betrachtet, solche urbanen Regionen sein können, und es ist anderseits auch nicht möglich, hier den Beweis zu führen, dass der Raum Olten — Aarau — Zofingen zu dieser Art Regionen gehört. So steht denn die Feststellung, dass sich im Raum der sogenannten «Mittellandstadt» beide Wachstumsmotivationen, einerseits diejenige der Selbsthilfe und anderseits diejenige der Entlastungshilfe, in idealer Weise ergänzen, erst einmal als Behauptung da.
Von der planerischen und vielleicht auch von der staatspolitischen Seite her mag es interessant sein, in einer Zeit, in der anscheinend jede, auch die kleinste Gemeinde aktive Wachstumspolitik irgendwelcher Art betreiben möchte, einmal darauf hinzuweisen, dass nicht jede Motivation einer Wachstumspolitik auch eine gute Motivation sein kann.
Einer der angesehensten Exponenten der schweizerischen Raumplanung, Regierungsrat Dr. K. Kim, prägte deshalb den Satz: «Die Städte werden die tragenden Elemente der zukünftigen schweizerischen Raumplanung sein. Diese Stadt von morgen ist zu gestalten als eine menschenfreundliche Stadt, als ein Ort direkter menschlicher Beziehungen und Kontakte und reichen Erlebens.»
An anderer Stelle finden wir die Feststellung: «So also wollen unsere Grundsätze den Zug in die Ballungsgebiete auffangen: indem sie das Phänomen der Verstädterung positiv beant-

worten mit dem Modell einer dezentralisierten Verstädterung.» Diese wichtige Aussage möchten wir unter Hinweis auf das vorgängig Geschriebene dahin ergänzen, dass die bestehenden Ballungsgebiete nur durch neue, besser organisierte und menschlichere Metropolitanregionen im guten, gewünschten Sinne konkurrenziert werden können. Die Anstrengungen der Stadt Olten haben deshalb auch im Hinblick auf die zukünftige räumliche Gestaltung der Schweiz einen tiefern Sinn.

**Geschichtliche Daten**

Olten, heute bekannt als Drehscheibe der Schweiz, entstand im 12. Jahrhundert als eine der acht Froburger Städte genau dort, wo sich die alten Handelswege vom Boden- zum Genfersee und vom Jura über die Alpen an der engsten Stelle der Aare kreuzten. Es mag ein Symptom noch für die heutige Stadt sein, dass sie vielen bekannt ist, aber von wenigen wirklich erkannt wird. Immer war Olten ein Ort der Durchfahrt und nicht für ein längeres Bleiben gewählt. Dies dürfte neben der bewussten Unterdrückung durch die «Oberen» von Solothurn mit ein Grund sein, weshalb Olten bis in das 19. Jahrhundert hinein als unbedeutendes Landstädtchen dahinlebte.

Mit dem Bau der Bahnen ist dann vor über hundert Jahren die Bedeutung des kleinen Landstädtchens ziemlich rasch gewachsen. Von 16 000 Einwohnern im Jahre 1950 ist Olten auf gegen 22 500 Einwohner angewachsen und zur grössten Stadt im Kanton geworden. Der rasche Bevölkerungszuwachs in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts hat aber ein organisches Wachstum der Stadt nicht gefördert, und deshalb ist in Olten auch weitgehend ein Fehlen vieler Attraktivitäten festzustellen, die alte gewachsene Städte auszeichnen: repräsentative Bauten, schöne Strassenzüge, ein einheitliches Stadtbild und vieles mehr.

**Die Stadt Olten in Gegenwart und Zukunft**

Olten verdankt die bisherige Entwicklung zur Klein- und Mittelstadt praktisch ausschliesslich seiner Verkehrsgunst, wobei vor allem die Bundesbahnen den wesentlichen ersten Wachstumsimpuls gegeben haben. So ist Olten eine Eisenbahnerstadt und damit sozusagen als Folge der Verkehrsgunst, in allerdings beschränktem Rahmen, noch eine Konferenzstadt geworden. Neue starke Wachstumsimpulse erfolgen in jüngster Zeit auf Grund des Ausbaus der Autobahnen, wobei Olten als die räumlich dem schweizerischen Autobahnkreuz der N 1 und der N 2 am nächsten liegende Stadt nun für leistungsfähige und flüssige Zubringerstrassen zu diesem nationalen und internationalen Netz besorgt sein muss. Sollten, wie bereits heute gewisse Anzeichen zeigen, im Raume des Städtedreiecks Olten — Aarau — Zofingen sich dereinst sogar nationale und internationale Hochleistungsbahnen kreuzen (Geschwindigkeit zwischen 200 und 300 km/h), so wäre das geographische Herz der Schweiz zugleich auch einer der besterschlossenen Landstriche Europas.

Schon die bisherigen Erfahrungen zeigen allerdings, dass die Verkehrsgunst allein zur Förderung eines qualifizierten Wachstums nicht genügt. Es braucht hiezu einerseits das Vertrauen privater Investoren und anderseits zukunftsbezogenes und optimistisches Denken und Handeln öffentlicher Körperschaften, wobei im Zeitalter der schweizerischen Raumplanung unter «öffentlichen Körperschaften» sicher die Kette: Gemeinde, Region, Kanton und Bund zu verstehen ist. Damit sich heute die Träger der übergeordneten Souveränität in einer Sache engagieren können, sind aber einmal von der Sache her gute Qualifikation notwendig und zum zweiten Initiative und Bereitschaft bei den Gemeinden selbst.

In Olten scheint sich in der letzten Zeit, nach einer gewissen Periode der Stagnation oder vielleicht auch des Atemholens, ein lebhaftes Investitionsinteresse seitens Privater anzubahnen; dieses Interesse verlangt anderseits wesentlich vermehrte Anstrengungen der Oeffentlichkeit im Hinblick auf eine sinnvolle Lenkung der Bautätigkeit; aus diesem Grund wird heute in der Stadt Olten das Wort Planung gross geschrieben. Es wird indessen nicht nur geschrieben und gesprochen, es wird auch tatsächlich geplant und bereits realisiert.

Olten besitzt ein neues Stadthaus und einige neue Schulbauten. Mit Hilfe des Kantons entsteht gegenwärtig der grosszügig angelegte Neubau der Kantonsschule; bald soll zu einer umfangreichen Erweiterung der Gewerbeschule und kaufmännischen Berufsschule geschritten werden. Bemühungen sind im Gange, in Olten ebenfalls neue Schulzweige einzupflanzen, wie eine Berufsmittelschule, eventuell eine höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule; ferner war verschiedentlich die Rede von der Ansiedlung eines ETH-Instituts im regionalen Raum. Damit erscheint eine ganze Zahl ernsthafter, bedeutender Anstrengungen auf dem Gebiet der Schulung und Bildung, Anstrengungen, die nicht abreissen dürfen.

Olten ist anderseits seit einiger Zeit bestrebt, ein neues, erweitertes Image zu gewinnen. Als Zentrum einer aufstrebenden Region von heute über 80 000 Einwohnern fühlt die Stadt mehr und mehr die Verpflichtung, die Versorgung dieser Region auf höherer Ebene sicherzustellen; mit ihren 22 000 Einwohnern ist die Stadt Olten heute jedoch noch zuwenig stark, um aus eigenen Kräften ein vielseitiges Infrastrukturangebot ohne fremde Hilfe bereitzuhalten. Die geringe tragende Bevölkerungsbasis ist gegenwärtig für viele grössere Aufgaben ein nicht zu übersehendes Handycap. So muss denn heute die eher selten anzutreffende Maxime heissen: möglichst starkes Bevölkerungswachstum. Dies bedeutet anderseits wieder Hebung der Attraktivität durch Investitionen, die allenfalls auch auf breiteren Schultern als denjenigen der Stadt allein ruhen müssen. Neben neuen imagebildenden Faktoren wie Bildungszentrum, Handels- und Dienstleistungsstadt, Einkaufsstadt hat sich *ein* Imagefaktor sehr nachdrücklich empfohlen, nämlich der einer Sportstadt.

**Warum Olten als Sportzentrum?**

Die ausgezeichnete Verkehrslage bezüglich Bahn und Strasse ist für den regen sportlichen Reisebetrieb ein enormer Vorteil; internationale Wettkämpfe können von den kurzen Anfahrtswegen aus den verschiedensten Richtungen wesentlichen Nutzen ziehen. Zur Aufwertung dieser Verkehrslage gehört neben den bereits bestehenden Bahnlinien und Nationalstrassen auch der vorgesehene Ausbau neuer städtischer Hauptverkehrsstrassen und flüssiger städtischer Expressstrassen als leistungsfähige Zubringer zu den Autobahnen und der Ausbau des öffentlichen städtischen Verkehrs sowie neuer Fussgängerachsen.

Das mögliche Angebot an ebenen Sportflächen ist dank der im Westen der Stadt liegenden Grundwasser-Schutzzone sehr gross; diese Grundwasser-Schutzzone eignet sich ausgezeichnet für Trainingsplätze aller Mannschaftssportarten sowie für ausgedehnte Sportanlagen für Leichtathletik, Tennis, Reiten usw.

Zusammen mit dem heute bereits angebrochenen Sportgebiet im Kleinholz mit Stadion und Kunsteisbahn, das im Vollausbau bis auf rund 130 000 $m^2$ erweitert werden kann, ergeben sich, das Gebiet der Grundwasser-Schutzzone und dessen Randbereiche mit einer Fläche von rund 200 000 $m^2$ mitgezählt, total etwa 330 000 $m^2$ ebenes Land in Stadtnähe.

Ein Trend in Richtung Sportstadt scheint sich auch insofern abzuzeichnen, als Olten verschiedenen sportlichen Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung Gastrecht gewährt und bedeutende Projekte für Sportbauten vor der Realisierung stehen.

Die grundsätzlichen Ueberlegungen des ersten Teils des vorliegenden Exposés bezüglich Stadtgrössen und attraktiver Infrastruktur gelten hier im besonderen Masse für das Attribut der Sportstadt. Ueber die Errichtung eines schweizerischen Sportzentrums erhofft sich Olten einen starken Wachstumsimpuls, das heisst vor allem eine Zunahme seiner Einwohnerzahl; da Olten auf dem Gebiet der Freizeitaktivitäten Wesentliches zu bieten hätte, ist zu erwarten, dass vor allem auch junge, leistungswillige Sportler und Sportbegeisterte beiderlei Geschlechts Olten als Wohnort wählen würden; damit würde die Stadt aber auch wieder eine Vielzahl willkommener Arbeitskräfte gewinnen.

**Art und Aufbau des vorgesehenen Sportzentrums**

*Grundsätzliche Ueberlegungen:* Die Frage, ob im Gebiet Olten Süd-West bloss ein regionales oder aber ein schweizerisches Sportzentrum entstehen soll, kann selbstverständlich nicht in Olten allein gefällt werden; mit dem Vorstoss der Stadtbehörden auf schweizerischer Ebene ist aber jedenfalls ein ernsthafter Versuch in der Stossrichtung auf ein schweizerisches Zentrum hin gewagt und unternommen. Die für den Sport geeigneten Flächen können unseres Erachtens ohne allzugrosse Mühe auf sehr lange Zeit für den erwähnten Zweck reserviert bleiben; ein etappenweiser Ausbau ist ja ohnehin nicht zu umgehen.
*Situation:* Die Sportflächen liegen ganz allgemein im Südwesten des Siedlungsgebietes von Olten am Fusse des Borns. Sozusagen vom ganzen Areal aus hat man einen schönen Blick über die weiträumige Ebene hinweg nach den im Norden und Nordwesten gelegenen Hängen des Juras und nach dem im Westen gelegenen offenen Gebiet des Gäus. Olten ist von zahllosen schönen Wäldern umgeben und hat deshalb gesunde Luft und reizvolle Naherholungsgebiete.
Das ganze zur Verfügung stehende Gelände von rund 330 000 m² gliedert sich in zwei Teile: das Gebiet des Kleinholzes und das Gebiet der Grundwasser-Schutzzone im Gheid. Zwischen diesen beiden Teilen plant Olten im Rahmen der Planung Olten Süd-West — einer Satellitenstadt von etwa 10 000 Einwohnern und rund 2000 Arbeitsplätzen — ein sogenanntes Gewerbezentrum. Dieses Zentrum soll ausserordentlich sorgfältig in das Weichbild der Stadt eingepasst werden, wobei, im Zusammenhang mit den Sportflächen, der Immissionsfreiheit bezüglich Rauch und Abgasen hohe Wichtigkeit beigemessen wird. Die Stadtplanung geht bei der Projektierung der Neuquartiere sehr stark vom Ideal einer Durchmischung von Wohn- und Arbeitsplätzen aus, wobei aber an diese Arbeitsplätze selbstverständlich wiederum die Anforderung hoher Immissionsfreiheit gestellt wird. Für die Belange des Sportzentrums selbst scheint uns die Nähe einer Anzahl moderner Arbeitsplätze in aufgeschlossenen Betrieben jedenfalls ein Vorteil zu sein, ergibt sich doch dadurch die Möglichkeit, dass Athleten und Leistungssportler, die in Olten ihrem Training obliegen, in allernächster Nähe zum Beispiel für Halbtags- oder Teilzeitarbeit Stellen vorfinden können.

*Verkehr im allgemeinen:* Ein gewisser Nachteil könnte die flankierende Nähe zukünftiger wichtiger Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen sein; entlang dem ganzen südlichen Stadtrand Oltens ist in der Form der sogenannten Südtangente eine Hochleistungsstrasse geplant, die als Längsschlagader entlang dem Jurafuss die Agglomerationen dieses Gebietes verbindet; Fortsetzung dieser Strasse im Osten (Aarau) ist die Aaretal-Expressstrasse, und im Westen (Gebiet Egerkingen—Oensingen) könnte es dereinst die Transjurastrasse sein. Olten soll mit zwei leistungsfähigen Zubringern an diese Hochleistungsstrasse angeschlossen werden.

Der westliche dieser Zubringer durchschneidet das Gebiet von Olten Süd-West und bildet zugleich mit der Untertunnelung des Borns die wichtige neue Verbindung von Olten nach dem Autobahnanschluss Rishalden bei Aarburg und nach dem Wiggertal. Die erwähnten Strassen verbessern nach ihrer Erstellung die Verkehrslage des vorgesehenen Sportzentrums wesentlich; sie können für einen raschen und relativ reibungslosen Zu- und Abfluss des privaten Verkehrs bei Sportveranstaltungen gute Dienste leisten. Anderseits sind Lärmimmissionen und Abgase zu erwarten, die es unbedingt von den Sportflächen fernzuhalten gilt. Es war denn auch von Anfang an vorgesehen, vor allem die Trassen der Südtangente mit bewachsenen Erdwällen weitgehend einzuschalen. Auch die nähere Verkehrssituation, insbesondere im Hinblick auf die spätere Einführung öffentlicher Verkehrsmittel und die Schaffung direkter und attraktiver Fussgängerachsen, ist in die Planung einbezogen worden. Aus Platzgründen müssen die entsprechenden Ausführungen des Referenten an der Pressekonferenz weggelassen werden.

**Beschreibung der geplanten Sportanlagen**

Die folgende Beschreibung der Anlagen ist in dem Sinne aufzufassen, dass es sich bei unserem Vorschlag um einen ersten, nur teilweise verifizierten Entwurf handelt, der vor allem die Aufgabe hat, die Möglichkeiten des Gebietes ganz generell aufzuzeigen.
*Gebiet Kleinholz:* Das Gebiet des Kleinholzes umfasst im wesentlichen die bestehende heutige regionale Sportanlage mit Stadion, zusätzlichen Spiel- und Fussballplätzen und die Kunsteisbahn. In diesem stadtnahen Gebiet (totale Grösse rund 130 000 m²) wären vor allem die zusätzlichen Sportanlagen unterzubringen, die vom Publikum sehr stark benützt werden, wie auch jene, die eine grosse Zahl von Zuschauern anziehen; in einem späteren Stadium wäre hiezu noch ein wesentlich detaillierteres Studium der Verkehrs- und Parkplatzsituation notwendig. Ausgehend von einem möglichen Vollausbau müsste die ganze Anlage weitgehend so gestaltet werden, dass im nördlichen Teil entlang der Sportstrasse vor allem jene Sportstätten errichtet werden könnten, die zusätzliche Gebäude erfordern, während im südlichen Teil vor allem die durch einzelne Baumgruppen gegliederten Freiflächen liegen würden; damit bliebe die heutige Weiträumigkeit des Kleinholzgebietes trotz intensiver Nutzung weitgehend erhalten.

In der Reihenfolge von Osten nach Westen aufgezählt, könnten folgende Bauten und Anlagen Platz finden:

In der Nordostecke wäre die Möglichkeit vorhanden, einen Parkplatz für etwa 160 Wagen zu schaffen. Entsprechend im Süden angeschlossen käme eine Schulanlage der Unterstufe mit allen erforderlichen Schulturn- und Sportanlagen zu stehen. Unmittelbar an der Sportstrasse ist das Terrain für ein eventuelles Sportgymnasium zu reservieren; auf dessen Südseite würde die Mehrzwecksporthalle Platz finden. Grundsätzlich sind für das Sportgymnasium zwei Alternativstandorte vorgesehen; der zweite mögliche Standort ist dem Kultur- und Schulzentrum im Bornfeld angegliedert und nutzt die nahen Sportflächen der Grundwasser-Schutzzone im Gheid.
In der Reihe der Aufzählung der Sportanlagen von Osten nach Westen folgt als nächstes das bestehende Stadion, dann, an der Sportstrasse, ein Komplex, der Unterkunftsgebäude enthält: Hier wären unter anderem ein Kurszentrum des schweizerischen Frauenturnverbandes und eventuell weitere ähnliche Zentren denkbar, anderseits müsste vielleicht anstelle eines Teils der erwähnten Bauten ein Parkhaus errichtet werden. Anschliessend im Süden folgen weitere Spielplätze und ein Hartplatz. Die Fortsetzung an der Sportstrasse bildet die bestehende Kunsteisbahn mit zwei Eisfeldern und einer Curlinghalle. Diese Anlage würde wahrscheinlich im Zuge eines weiteren Ausbaus eine Ueberdachung erhalten. Den Abschluss der Anlagen im Kleinholz würde das Hallenbad bilden, mit folgendem Raumprogramm:
Sportbecken 50 × 21 m, Springerbekken, eventuell mit 10-m-Turm, 12,5 × 12 m, Nichtschwimmerbecken 25 × 10 m; dem Hallenbad angegliedert wären eine Sauna und ein Restaurant mit rund 100 Plätzen sowie Konferenzräume und kleinere Lokale.
Im Norden werden dem Gebäude des Hallenbades 100 Parkplätze vorgelagert sein, im Süden befindet sich eine ausgedehnte Freifläche für Liegewiesen und ein zusätzliches Schwimmbecken im Freien; weiter nach Süden, anschliessend an diese Freiflächen, könnten eine Minigolfanlage und ein Hotel entstehen.
*Gebiet auf der Grundwasser-Schutzzone im Gheid:* Das rund 200 000 m² umfassende Grundwasser-Schutzgebiet im Gheid gliedert sich in drei Schutzzonen mit unterschiedlich starken Schutzvorschriften. In der Zone 1 liegen die Grundwasserfassungen; in diesem Gebiet sind Bäume, Büsche und eine nichtgedüngte Grasnarbe zugelassen. In der ausgedehnten Zone 2, dem eigentlichen Gheid, sind, streng geprüfte Ausnahmen vorbehalten, keine Gebäude und keine Strassen erlaubt. In der anschliessenden Zone 3 bestehen für Bauten gewisse Auflagen bezüglich Lagerung grundwassergefährdender Stoffe und der Ausführung von Kanalisatio-

nen. Grundsätzlich sind die Sportanlagen im Gheid so angeordnet, dass Plätze, Bahnen und Spielfelder auf die Zone 2 zu liegen kommen, während die zugehörigen Gebäude wie Garderoben, Klubräume usw. unmittelbar an deren Rand, aber noch auf der Zone 3 stehen.

Die ausserordentlich weiträumige Fläche des Gheid mit den schönen Raumreihen und dem üppigen Niederwuchs entlang natürlicher Wassergräben am Rande des Gebietes wäre dabei nach Möglichkeit zu erhalten. Neue Gliederungen innerhalb der grossen Sportflächen würden durch eine bewusste landschaftsgestaltende Kammerung des Geländes erfolgen, mit grösseren, von Norden nach Süden verlaufenden Windstreifen in der Form kleiner Forste. Innerhalb der eigentlichen Sportplatzabteile wäre wiederum eine Strukturierung mit Hilfe weichgeschwungener, teilweise bepflanzter Erdhügel und eingestreuter Spiel- und Freizeitanlagen zu erreichen. Die derart gestaltete Fläche könnte, beschrieben von Osten nach Westen, ungefähr folgendes Bild ergeben:
Angelehnt an die das Grundwasser-Schutzgebiet erschliessende neue Strasse im Osten wäre ein grösserer Parkplatz für etwa 150 Wagen vorzusehen; gegen die Sportanlagen hin ist dieser Parkplatz durch einen bestehenden Baumgürtel abgeschirmt. Weitere Parkplätze finden sich in der nördlichen Anschlussschlaufe an die Südtangente. Hier kann mit relativ geringem Aufwand eine günstige Erschliessung dieser Schlaufe gefunden werden.
Anschliessend an die erstgenannte Parkplatzanlage folgt ein Tenniszentrum mit gegen 20 Tennisplätzen; einen wenn auch relativ harmlosen Stilbruch in der Schutzzone 2 bilden dabei die zeltartigen Ueberdachungen von vier Plätzen für den gesicherten Winterbetrieb. Das Klubgebäude, das zugleich Heizzentrale ist, steht korrekt auf Zone 3. Ganz oben im Norden wäre eine Reithalle zu errichten mit entsprechendem Freiauslauf gegen Süden. Westlich der Tennisanlage folgt das neue Fassungsgebiet, das unseres Erachtens weitgehend aufgeforstet werden sollte; wieder westlich schliesst sich eine weitere Anlage für Mannschaftssportarten und Leichtathletik an, mit Rundbogenbahn, Hartplätzen und Spielfeldern. Zu diesen Anlagen gehört ein separates Gebäude für Garderoben, Duschen und Geräteräume. Ein weiterer, breiter Windschutzstreifen, der den unvermeidlichen Kraftberg und eine Finnenbahn enthalten könnte, schliesst diese Geländekammer ab. Hinter ihr finden sich ein zusätzliches Fussballfeld und ein Feld für die Wurfdisziplinen der Leichtathleten; westlich der dritten Windschutzschranke, zugleich als Abschluss der ganzen Folge von Spielfeldern, liegt die Allmend, die als Festplatz oder als Sportgrund für volkstümliche Sportarten wie Hornussen beste Dienste leisten könnte.

# Chronik der Nordwestschweiz

**Aargau: Neues Baugesetz**
Das nach intensiven Vorbereitungen und modernen Grundsätzen konzipierte neue Baugesetz ist von den Stimmberechtigten am 6. Juni 1971 mit einem erfreulich hohen Ueberschuss an Jastimmen angenommen worden. Damit verfügt der Aargau über ein neuzeitliches Bau- und Planungsgesetz, das auch die Enteignung und Entschädigung regelt, so dass ausser dem sogenannten Baugesetz von 1859 und den einschlägigen Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum ZGB auch das veraltete Expropriationsgesetz von 1876 dahinfällt. In der Zwischenzeit sind verschiedene Vollzugserlasse vorbereitet und vom Grossen Rat genehmigt worden. Viel zu reden gab die Normalbauordnung für Gemeinden ohne eigene Bauordnung und Zonenplan. Der Grosse Rat hat diesen subsidiären Erlass, der für 73 Gemeinden ohne kommunale Baugesetzgebung gelten wird, inzwischen in zweiter Lesung definitiv verabschiedet. Damit ist eine weitere Voraussetzung für die baldige Inkraftsetzung des neuen Baugesetzes geschaffen worden.

Es ist hier nicht der Ort, die Bedeutung der neuen aargauischen Baugesetzgebung näher zu würdigen. Sicher ist jedoch, dass die Erwartungen in die positiven Auswirkungen hochgespannt sind. Mögen sie in Erfüllung gehen! Erwartet wird insbesondere in Zukunft eine geordnete und in gewissem Sinne konzentrierte Ueberbauung, dies zur rationellen Ausnützung des Baulandes und zur Schonung des Kulturlandes sowie zur Begrenzung der infrastrukturellen Ausgaben auf ein vernünftiges Mass. Wird dieses Teilziel des neuen Baugesetzes erreicht, so ist ein Beitrag zur wohnlichen Gestaltung des Kantons geleistet. Die notwendige Bekämpfung der Streubauweise wurde in der Begleitbotschaft zur Abstimmungsvorlage den Stimmberechtigten sehr augenfällig dargelegt, wie aus den nachstehenden zwei Abbildungen hervorgeht. Nicht Einzonung, sondern Beschränkung des Baugebietes soll daher in Zukunft im Vordergrund stehen.

**Landschaftsstadt Aargau**
Die Schweizerische Bankgesellschaft blickt auf eine hundertjährige Tätigkeit im Aargau zurück. Anstelle einer der üblichen Festschriften hat die Jubilarin die aargauische Oeffentlichkeit mit einer Mappe «Landschaftsstadt» überrascht und beschenkt. Im Einklang mit dem schon wiederholt gemachten Vorschlag, den Aargau als Ganzes, als Stadt im Grünen, zu betrachten, wird unser Kanton als «Landschaftsstadt» zur Diskussion gestellt. In durchaus realistischer Einschätzung der Gegebenheiten wird einleitend ausgeführt:
«Im Bewusstsein der Einwohner besteht die übergeordnete Einheit des Gebietes nur schwach. Das hat historische Gründe. Das Selbstbewusstsein der Regionen beruht auf der Verschiedenartigkeit ihrer Tradition. Es gibt zudem Kräfte, die der Entstehung und dem Ausbau einer als Ganzes empfundenen wohnlichen Grosssiedlung, eingebettet in die aargauische Landschaft und ausgerüstet mit einem differenzierten und umfassenden Dienstleistungs- und Kulturangebot, von aussen entgegenwirken. Die dominierenden Zentren des deutschschweizerischen Mittellandes, vor allem Zürich und Basel, erweisen sich vornehmlich in den Randgebieten des Kantons als stärkere Magnete. Sie beanspruchen den Aargau als ihr Hinterland und Ergänzungsgebiet. In dieses Gebiet weicht man aus, wenn im Ballungsraum Zürich das Bauland knapp geworden ist. Im Aargau findet man Rangierfläche und Raum für die expandierende Industrie. Die entsprechenden Dispositionen und Entscheidungen richten sich auf das dominierende Zentrum, nicht auf die Bedürfnisse des Aargaus.
Nun ist diese Entwicklung zwar durch die räumlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten bestimmt. Aber eine ihrer Nebenfolgen, sofern wir nicht rechtzeitig Alternativen schaffen, ist die Vervorstädterung der aargauischen Wohngebiete und die Abwertung der Wohngemeinden zu Schlafgemeinden. Dagegen muss und kann Widerstand geleistet werden.
*Stärkste Gegenkraft gegen die Vervorstädterung des Aargaus, der zwischen den grossen Zentren Zürich und Basel liegt, ist die eigene kulturelle Aktivität.»*
Die Mappe orientiert sodann über die bereits realisierten Möglichkeiten auf kulturellem Gebiet, und sie möchte ein gemeinsames Bewusstsein für künftige Entwicklungen wecken. Sie unternimmt den Versuch, den Aargau als Landschaftsstadt zu betrachten und gleichzeitig zu zeigen, was zur Verwirklichung dieser Idee noch geleistet werden muss.