

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: [4]: Am Kreuz der Autobahnen

Artikel: Der Kreuzplatz als Stadtstern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913526>

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: 15.01.2026

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



Gemeinearchitekt Peter Göldi an einem seiner Lieblingsorte, dem Kreuzplatz. Im Hintergrund die Überbauung Zürichstrasse, die jüngst nach einem Gestaltungsplan entstanden ist: drei Geschosse und ebenerdig Geschäfte oder Büros. Die viel befahrene Hauptstrasse soll in den nächsten Jahren eine Flaniermeile werden, autofrei, wie in der Stadt.

Der Kreuzplatz als Stadtstern

Der Kern von Oftringens urbanistischem Projekt ist der Kreuzplatz. Er soll von der Autokreuzung zum Stadtplatz werden. Ein Augenschein mit dem Gemeinearchitekten Peter Göldi.

Warum geht einer von Chur, wo er der Stadtarchitekt war, nach Oftringen? Peter Göldi, Leiter der Abteilung Bauen Planen Umwelt und damit der Gemeinearchitekt: «Mich beeindruckt, wie der Gemeindevorstand das Wachstum Oftringens mit urbanistischen Ambitionen ermöglichen und auch auffangen will. Man will hier, wo über viele Jahre drauflos gebaut wurde, über Qualitäten reden und Baukultur probieren.» Zudem, so der Architekt, habe er sich in Chur mit seinem Stadtrat entzweit und freue sich für die letzte Strecke seines Berufswegs auf die völlig andere Aufgabe in dieser Agglomeration, zwischen Dorf und Stadt, zwischen planlosem Wachstum und ländlichem Raum. «Der Ammann – politisch für Entwicklung und Planung zuständig – wollte als Fachmann keinen Tiefbauer, wie das weiterum in Gemeinden in der Art von Oftringen üblich ist, sondern einen Architekten und Urbanisten.»

Wir stehen am Kreuzplatz, dem Dreh- und Angelpunkt von Oftringens urbanistischen Ambitionen. Schon in den 1960er-Jahren hatte man hier Grosses vor – drei Hochhäuser an einer Verkehrsdrehscheibe sollten gebaut werden. Die Rezession der 1970er-Jahre sorgte dann dafür, dass es bei einem blieb. Es wurde dafür eine umso stärkere Landmarke. Bald darauf haben die Architekten des Atelier 5

aus Bern einen Plan entworfen, wie aus dem Dorf Stadt werden solle. Das Stimmvolk lehnte ihn aber ab. Nach der Jahrhundertwende beschloss der Gemeinderat einen Gestaltungsplan. Dieser legte um den Turm herum das «Kerngebiet Kreuzplatz mit vier Feldern» fest. Dessen Zukunft beschreibt Peter Göldi mit Worten wie «Aufenthaltsqualität, öffentlicher Raum, Quartier mit hoher Wohn- und Lebensqualität, Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, hohe Nutzungsdichte mit öffentlichen Diensten, Büros und Wohnungen – ein stolzer Stadtplatz».

Erste Etappe

Um die Sache auf den Boden zu bringen, schrieb Oftringen 2010 – schon vor Göldis Amtszeit – einen städtebaulichen Wettbewerb aus, eine Testplanung mit drei Büros. Eine von Grundeigentümern, Politikern, Bewohnerinnen und auswärtigen Experten breit abgestützte Begleitkommission hat sie beurteilt. Obenaus geschwungen hat der Vorschlag der Architektengemeinschaft Haerle Hubacher/Neuenschwander, Zürich. Inzwischen stehen an der Zürichstrasse weisse Vierstöcker in einer Reihe, die mit Schwung eine Kurve nehmen. Anständige, uniformierte Architektur. Peter Göldi: «Die ersten zwei →



Der Zentrumsplan

- 1 Kreuzplatz
 - 2 Zürichstrasse
autofrei
 - 3 Stadtstrasse
 - 4 EO-Hochhaus
 - 5 ÖV-Drehscheibe
 - 6 Neubaugebiet Bahnhof
 - 7 Neue Haltestelle SBB
 - 8 Neubaugebiet Tych
- Oftringens ambitioniertes urbanistisches Projekt ist das neue Zentrum um das EO-Hochhaus. Wohnen, arbeiten, einkaufen und Freizeit werden gut mit Bus und Zug erschlossen, dank einer neuen ÖV-Drehscheibe. Dazu gab es eine Testplanung unter drei Büros.

Testplanung

**Zentrumsentwicklung
Oftingen, 2010**
Auftraggeber:
Gemeinde Oftingen
Team 1: Frei Architekten,
Aarau; Hager Landschaftsarchitektur, Zürich;
Kontextplan, Bern; Robert Alberati, Zofingen

Team 2 (Weiterbearbeitung):

Haerle Hubacher und
Simon Neuenschwander
Architekten, Zürich; ewp,
Effretikon; Stefanie Kraus;
Schweingruber Zulauf
Landschaftsarchitekten,
Zürich; Markus Born,
Architekt, Oftingen
Team 3: Gräber & Steiger
Architekten, Luzern;
Stadt Raum Verkehr, Zürich;
Knöpflipartner Landschaftsarchitekten, Luzern;
Alfred Anker, Oftingen
Veranstalter: Planteam,
Sempach, Hansueli
Remund, Josef Zanger,
Esther Schiegg

→ der vier Felder sind schon weit gediehen. Die Architektur bestimmen die Bauherren, wir beraten ihre Architekten im Fachgespräch. Massgebend ist der Gestaltungsplan. Er legt Volumen und Positionen fest, er sorgt für Außenräume und Durchgänge und regelt auch die zusammenhängenden Tiefgaragen und ihre Einfahrten. Und gibt Läden, Büros, Gewerberäume für die Erdgeschosse vor.» So wird oben gewohnt zu Preisen um die 2000 Franken, unten eine Bank und etliche Geschäfte, die sich um den Körper kümmern, um seine Ohren, die Schönheit seiner Frisur, seine Muskeln oder seine Einkleidung anbieten. Ist der Kreuzplatz einmal Stadtplatz, werden über die Strasse vor der Häuserzeile keine Autos mehr fahren.

Hochhaus als Landmarke

Peter Göldi schaut auf das EO-Hochhaus: «Der Entwurf für Oftringens Zentrum stellt es als Landmarke eines neuen Zentrums frei – es steht auf einem eleganten Stadtplatz, umringt von kleineren Bauten, der Bank, vielleicht einer Bibliothek, Läden und – schön, in Zeiten verschwindender Poststellen – einer Post, die hier schon im 19. Jahrhundert war.» Die Autos werden unter die Erde verbannt. Der Platz geht in den Strassenraum über. Baumalleen säumen die Kantonsstrasse, beim Zentrum in drei Reihen. Die Körnung der Bauten entlang der Strasse nimmt zum Zentrum hin langsam zu, bis sie rund um den Stadtplatz städtisch dicht ist. Profile für eine erste Überbauung stehen schon. Eine Allee führt in das alte Dorf hinauf.

Dieser Plan ist weit gediehen, der Kanton hat einen grossen Teil des Landes schon erworben, das es braucht, um aus der unwirtlichen Strasse ein Stück Stadt zu bauen. Die umgebaute Strasse wird von Fassade zu Fassade gedacht, damit Stadtraum entstehen kann. Und der entscheidende Ort – das EO-Hochhaus mit Umschwung – ist in Bewegung. Peter Göldi: «Nachdem die Besitzerin, die

Siemens-Pensionskasse, sich jahrelang nicht geregt hat, sind nun Leute im Amt, die die Möglichkeiten des Kreuzplatzes sehen und die Vorleistungen von Gemeinde und Kanton zu schätzen wissen.»

Mit und ohne Bahnhof

Neben der Brücke über der Bahnlinie Olten-Luzern stehen ältere Häuser, gross und klein, günstiger Wohnraum, die meisten mit grossem Umschwung. Der Zustand der Gebäude ruft: Hier ist etwas im Tun. Der Blick ins Grundbuch zeigt eifrig Handänderungen. Peter Göldi erklärt: «Das ist eines der vier Felder der Zentrumsentwicklung. Schon in der Vorgabe an die Testplaner stand, dass die Gemeinde unweit des Kreuzplatzes eine eigene Bahnstation will. Hier, neben der Brücke, soll sie gebaut werden.» Um sie herum schlagen Haerle Hubacher/Neuenschwander auf der einen Seite der Gleise ein städtisch anmutendes Quartier mit Blöcken, Höfen und Gassen vor, auf der anderen Seite grosse Volumen. So wird die Bahn zu einem Teil des Stadtzentrums. Für den Bus sind hier komfortable Perrons geplant, und als Ausgleich zur hohen Bedeutung des Autos entsteht ein Knoten des öffentlichen Verkehrs, der auch Angelpunkt für Büros, Schulen, Läden und Wohnbauten im neuen Zentrum wird.

Doch die SBB machen nicht, was Oftringen will. Der Plan für den Bahnhof harzt. Man zögert, man stellt Studien in Aussicht, in den aktuellen SBB-Plänen gibt es keinen neuen Bahnhof in Oftringen. Peter Göldi: «Für uns ist das anspruchsvoll geworden. Wir als Gemeinde, der Kanton und auch die Grundeigentümer können und wollen nicht warten, bis die Bahnstation entschieden ist. Wir wollen dieses Quartier so entwickeln, dass es mit und ohne Bahnhof gut gerät. Ich glaube aber an die urbanistische Kraft des Kreuzplatzes, wo unterschiedliche Räume über Achsen zu einem Stadtstern zusammenlaufen werden.»



Von Oftringen lernen

Kleinräumige Empfindlichkeiten prägen die Schweiz und auch unsere Region im unteren Wiggertal. Und dennoch gibt es immer wieder Ausnahmen und Ausbrüche aus dieser Eigenheit. Oftringen ist so eine Ausnahme. Das arme Bauerndorf stand immer im Schatten der noblen Bürgerstadt Zofingen und unter dem Joch des Landvogts von Aarburg. Und dennoch war Oftringen stärker mit der weiten Welt verbunden als die beiden dominanten Nachbargemeinden. Oftringen war und ist der Kreuzungspunkt der Schweizer Hauptstrasse von Frankreich nach Österreich mit der Hauptstrasse von Italien nach Deutschland. Diese Handelsrouten liessen den Ort stets einen Geist der Offenheit atmen. Und so brach die Gemeinde immer wieder aus dem konservativen Korsett aus.

Die Autobahn, 1967 in Betrieb gegangen, brachte Einkaufszentren, Staus und nationale Bekanntheit. Den Menschen bescherte sie zwar Standortgunst, aber auch Verkehr und Lärm. Oftringen wuchs weiter. Die wichtigsten Investitionen der Gemeinde waren Schulhäuser, um die

vielen Kinder der stark wachsenden Bevölkerung zu bilden. Mit seiner Zentrumsentwicklung führt das wohl zentralste Dorf der Schweiz, das seit 1996 nominal eine Stadt ist, jenen Optimismus weiter, den das EO-Hochhaus 1970 symbolisierte. Mit dieser Zentrumsentwicklung zeigt sich Oftringen städtischer als viele der umliegenden Städte und moderner als viele benachbarte Dörfer.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Abteilung Planen Bauen Umwelt eine kühne Vision der «Wirtschaftsförderung Oftringen Rothrist Zofingen» für das Autobahnkreuz ebenfalls offen aufgenommen hat und nun weiterentwickelt. Diese schlägt die Überdachung des Autobahnkreuzes vor und will so Grund für vielfältige zusätzliche Nutzungen bereitstellen. Mit den zu erwartenden steigenden Bevölkerungszahlen und einer vorausgesagten starken Verdichtung vor allem im Mittelland ist Oftringen und unsere ganze Gegend eine der Schwerpunktzonen für die künftige Entwicklung der Grossregion entlang von Aare und Wigger. Andreas C. Brändle leitet die Wirtschaftsförderung Oftringen Rothrist Zofingen. ●



Ein Stadtbild, gesehen aus der Metzgerei. Mit dem Hochhaus, Oftringens erstem Wahrzeichen. Mit der ihm vorgelagerten neuen Bank, den winterfest gemachten Platanen und Oftringens zweitem Wahrzeichen, dem beständig rollenden Autoverkehr über den Kreuzplatz nach Olten oder zur Autobahnverzweigung Wiggertal, Oftringens drittem Wahrzeichen.



Unter den Wohnhäusern sind die Parkgaragen oft vom ganzen Areal aus zugänglich. Das Design der Auf- und Abgänge gehört zu den trostlosesten Beiträgen der Architektinnen und Ingenieure. Sie hätten Mass nehmen können an den schmucken Garagen, die vor der Entdeckung des Tiefbaus in die Erdgeschosse der Häuser eingefügt wurden.



Violette Felder, Maiskulturen – zehn Minuten von Oftringens Mitte ist Bauernland, intensiv bewirtschaftet. 800 Hektar des Gemeindegebiets sind Wiesen, Felder und Wälder. Und im Hintergrund sehen wir: Nicht nur der Autostrom fliesst hier durchs Mittelland, auch eine der Hauptleitungen der Stromwirtschaft führt querfeldein über Land.