Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 55 (1997)

Artikel: Der Bahnhof Olten - ein gordischer Knoten
Autor: Wälchli, Roland
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-659540

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

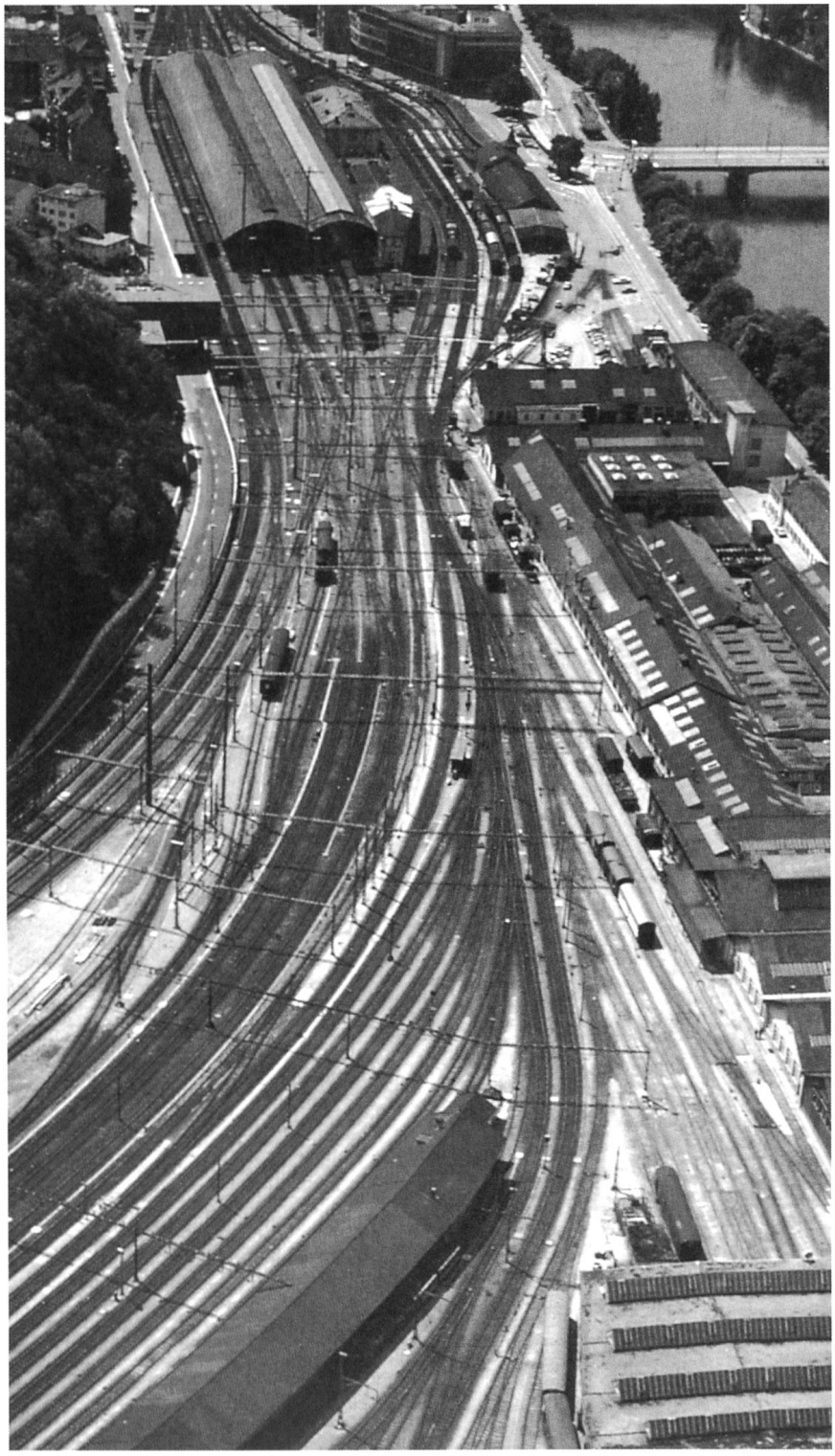
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.01.2026

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

Roland Wälchli

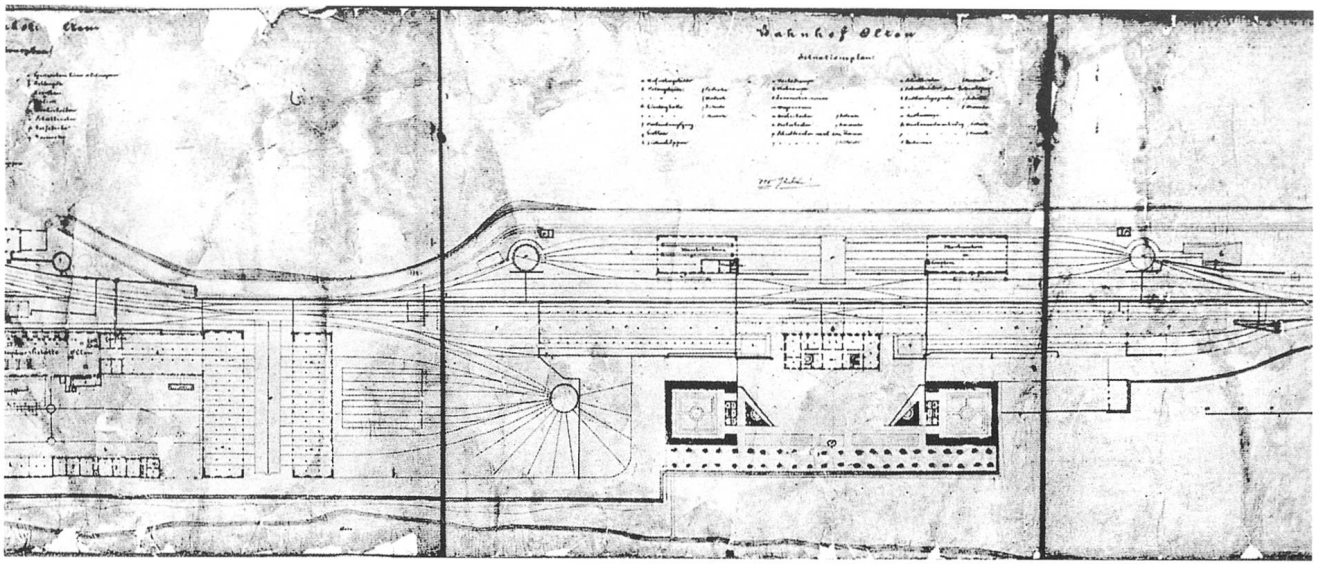
Der Bahnhof Olten – ein gordischer Knoten



Die unglücklichen und engen topografischen Verhältnisse Oltens konnten die rasante Entwicklung des Bahnverkehrs im Schwerpunkt des umliegenden Städtepolygons Zürich-Basel-Biel-Bern-Luzern kaum fassen, da Aare, Hardkopf und die gleich zu Beginn des Bahnbaus 1856 getroffene Disposition von Aufnahmegebäude und Werkstätten nadelöhrartige Zwänge schafften. Die Flugaufnahme (Abbildung 1) zeigt dies sehr schön. Die verbleibende Distanz von lediglich 60 m zwischen Tannwaldstrasse und Werkstätten hat acht Verbindungen der genannten Städte zu fassen. Die SBB sieht sich bis heute gezwungen, im Personenbahnhofbereich weitere Geleise auf Kosten des Bahnhofvorgeländes zu errichten. Der Bahnhofplatz schmilzt heute auf eine Breite von lediglich 45 m (bis zum Aareufer gemessen) zusammen.

Unklare Eingangsverhältnisse, schlechte Auffindbarkeit der Bahn-Informationsdienste, mangelnde Invalidengerechtigkeit, starke Lärmimmissionen, eine düstere Atmosphäre in den Unterführungen und die dezentrale Disposition der Autobusse im Platzbereich sind Negativpunkte, welche in den beiden Wettbewerben 1941 und 1988 immer neu gelöst werden mussten. Verstärkt wird diese Problematik durch die immer knapperen Platzverhältnisse sowie durch die Tatsache, dass die Hauptunterführung gleichzeitig eine wichtige städtische Fussgängerverbindungsachse darstellt, welche nachts zum Risikofaktor wird. Schön gelöst ist der 1952 mit der neuen Bahnhofbrücke

Flugaufnahme der Geleisebündelungen im Bahnhof Olten / ca. 1985. Nadelöhr zwischen Hardkopf und Werkstätten.

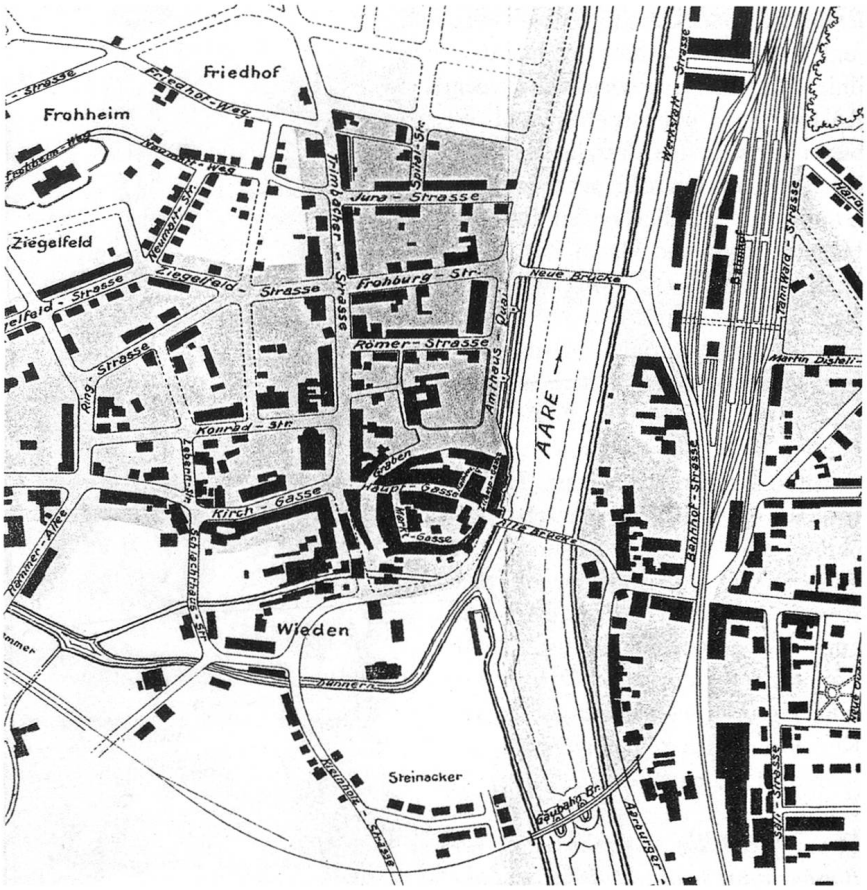


Gründung der Centralbahnwerkstätten mit Bahnhof Olten. Symmetrische Anordnung von Aufnahmegebäude, Vorplatz und Geleiseanlagen (Weichen, Drehscheiben). Klarer Gestaltungswille mit eindeutiger Trennung von städtischem und bahneigenem Areal. Bahnhofplatz mit zwei Grüninseln in französischer Gestaltungsmanier.

verbundene Durchstich der südlichen Personenunterführung bis zur Aare, in Form einer befreienden Terrasse. Grosszügig wirken heute noch die 1898 erstellten alten Hallendächer aus der Zeit der Dampflokomotiven.

Ein Personenbahnhof ist heute eine grosse Transitstation verschiedener Verkehrsformen: Fussgänger, Radfahrer, Taxis, Autos, Busse sind mit dem Bahnnetz zu verbinden. Mit hohen Kosten lassen sich diese Verkehrsträger stockwerksweise übereinander anordnen, wie zum Beispiel in Chur, wo Fussgänger, Geleise und Busbahnhof dreigeschossig übereinanderliegen. Kostengünstiger ist eine horizontale Entflechtung auf zwei Ebenen, wie dies heute glücklicherweise auf Kosten der ehemaligen Güterexpedition geschehen konnte. Der rechteckige Bahnhofplatz, wie er im damaligen Wettbewerb von 1988 in symmetrischer Überhöhung noch einmal erschien, wird wohl wegen den immer enger werdenden Platzverhältnissen einer längeren schlanken Form weichen müssen.

Wie die beiliegenden Illustrationen zeigen, war das 1856 errichtete Aufnahmegebäude nach Westen gerichtet, ohne direkte Verbindung über die Aare zur Stadt, mit Ausnahme einer Flussfähre auf Höhe Römerstrasse. Bis



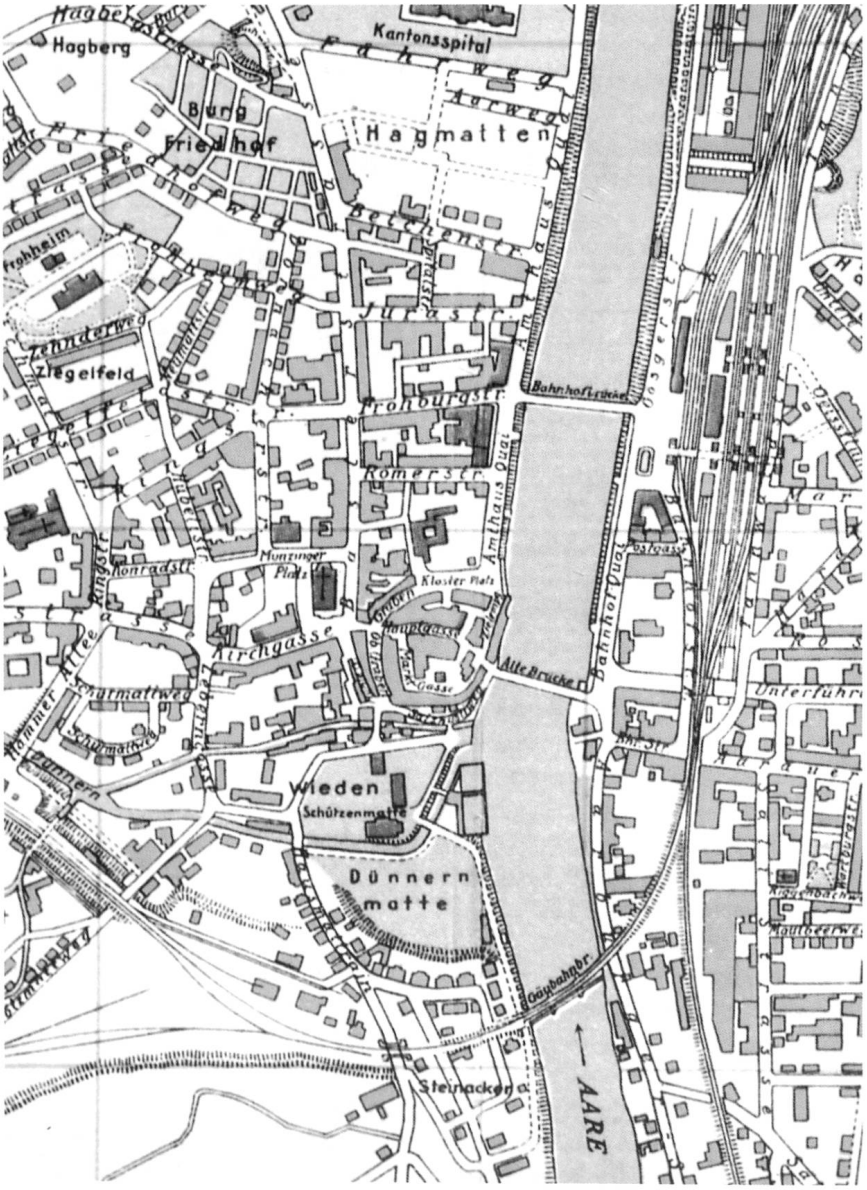
Die 1876 errichtete Gäubahnlinie mit südlicher Umfahrung der Altstadt und neuem Bahnhof Olten Hammer beansprucht das Vorgelände vor dem Aufnahmegebäude. Der Bahnhofplatz wird verengt. Entstehung der heutigen unglücklichen Insellage des Hauptgebäudes. Bau einer neuen Aarebrücke axial zum Bahnhofgebäude und Umleitung des Verkehrs nördlich der Altstadt im Jahre 1883. Das Gelände zwischen Kantonsspital und Altstadt ist erst dünn besiedelt und weitgehend noch ungenutzt.

zum Jahre 1883, dem Bau der «neuen» Aarebrücke, war der Zugang nur über die Alte Brücke entlang der alten Bahnhofstrasse parallel zu den Geleisen möglich. Bereits im Jahre 1876 ist durch den Bau der Gäubahnlinie, welche in den Platz vor das Aufnahmegebäude hineinverlegt wurde, die Hauptfront des Gebäudes verbaut und die historische Platzbegrenzung und klare Trennung von Stadt und Bahn zerstört worden. Bis heute schafft diese Insellage ein unklares Orientierungsmuster für An- und Wegreisende. Schon 1876 wurde dieser Fehler von den Oltner Stadtbehörden erkannt, aber ihrem Wunsch einer Verlegung nach Westen wurde selbst 1896, als das Aufnahmegebäude einem Brand zum Opfer fiel, nicht entsprochen.

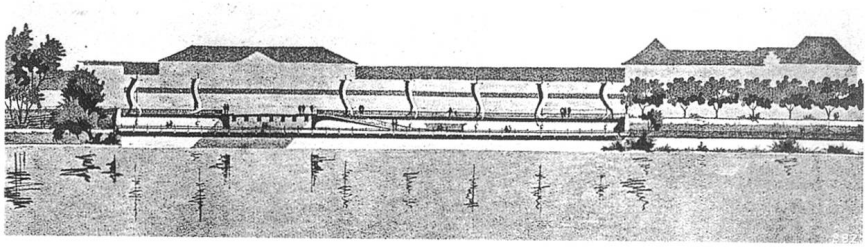
Durch den heutigen Perronausbau Richtung Westen, bedingt durch eine funktionelle Aufwertung der Jurafusslinie, wird die Uneinheitlichkeit der Anlage noch unterstrichen und es bleibt nur zu hoffen, dass die unglückliche Insellage einmal einer modernen Lösung mit durchgehenden luftigen Hallendächern und klaren Zugängen weichen muss. Fragwürdig wäre ein weiterer Ausbau des Bahnhofs Olten im Zuge der künftigen internationalen Verkehrsplanung, welche den heute schon randvoll überlasteten Bahnhof Olten zu einer reinen Transithalle degenerieren liesse. Hoffen wir, dass die SBB ihr Bahnnetz grossräumig entflechten wird und dem Bahnhof Olten den Stellenwert einer zentral gelegenen Mittelstadt mit guter Wohnqualität belässt. Sonst sind wir bald nur noch Opfer eines immer grösser werdenden gordischen Knotens, welcher mehr Spreu als Weizen erzeugen wird.

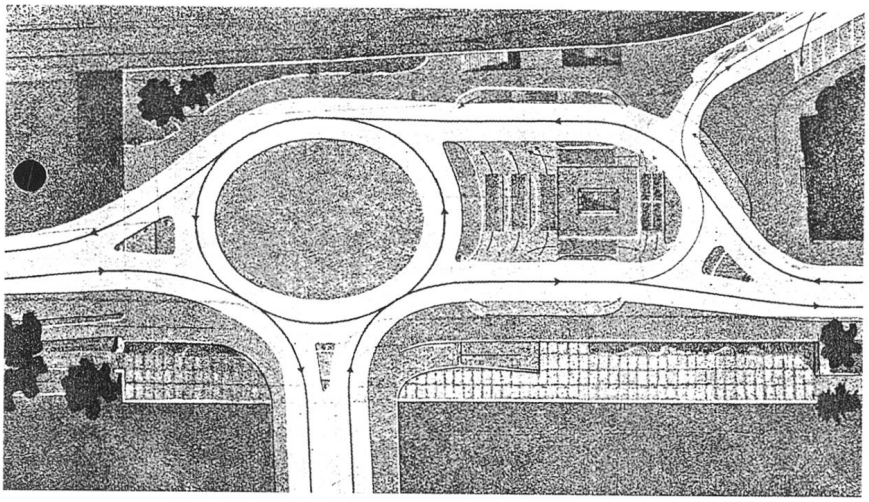
Der niveaugleiche Bahnübergang Alte Aarauerstrasse wird aufgehoben und der Verkehr über die heutige Unterführungsstrasse und den neu erstellten Bahnhofquai geleitet. Bau des neuen Hotels Schweizerhof. Die Achse Bahnhof–Froburgstrasse wird zu einem städtebaulichen Schwerpunkt und das Gelände bis zum Kantonsspital weiter überbaut.

Zustand des Bahnhofplatzes bis 1951. Trotz der vorgelagerten Gäubahnlinie ist ein stilvoller, dem Fussgänger vorbehaltener Bahnhofplatz erhalten geblieben. Der Eingang zum Bahnhof muss jedoch markiert werden.

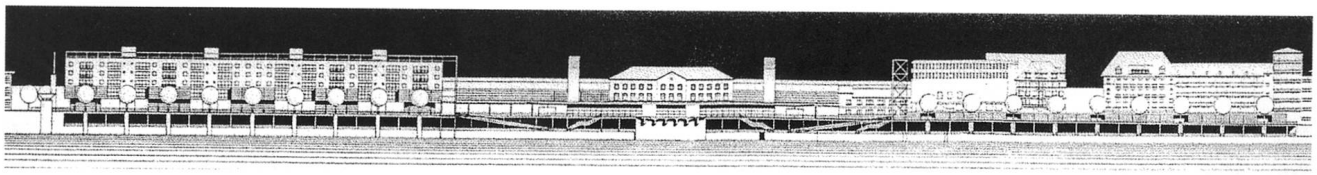


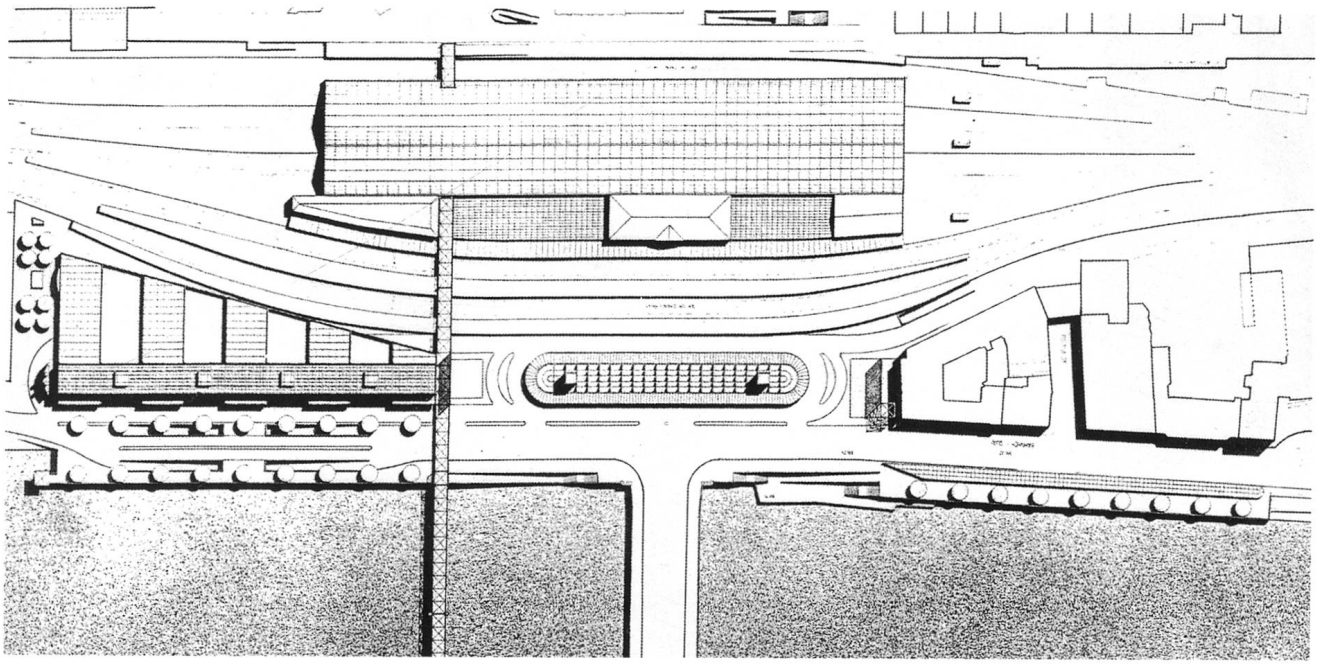
1941: Wettbewerb für neue Aarebrücke mit Ufer- und Bahnhofplatzgestaltung
2. Rang: Ingenieure Simmen & Hunger, Zürich, Architekten: Rolf Meyer, Zürich, und Hans Zaugg, Olten
Kreiselverkehr / kleiner unsymmetrisch angeordneter Busbahnhof / grosszügige Aareterrasse zur Aufnahme beider Unterführungen in einfacher Linearität, gewissermassen als rechtwinklige Koordinate zur Brückenachse
Zur Ausführung gelangte im Jahre 1952 das erstrangierte Projekt der Ingenieure W. und J. Rapp und Architekt Kehlstadt, Basel. Der Oltner Architekt Hans Zaugg gestaltete dessen Einbettung in die Uferlandschaft mit Durchstich der Bahnhofunterführung, Aareterrasse und Bahnhofplatzgestaltung.

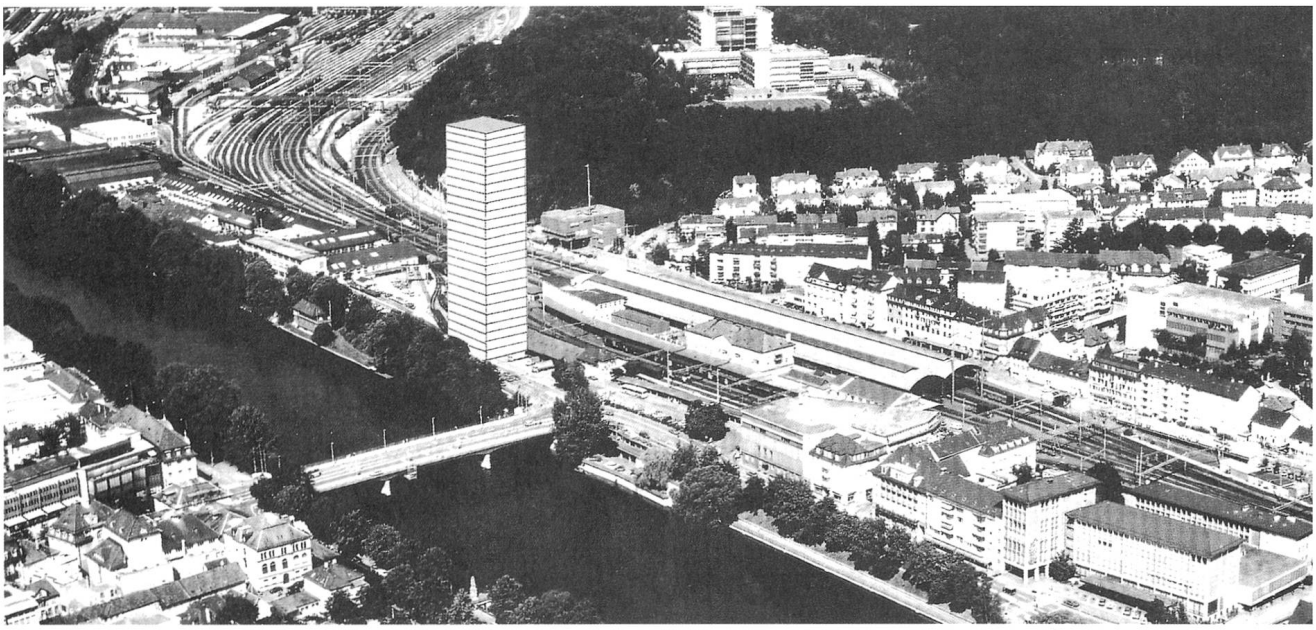


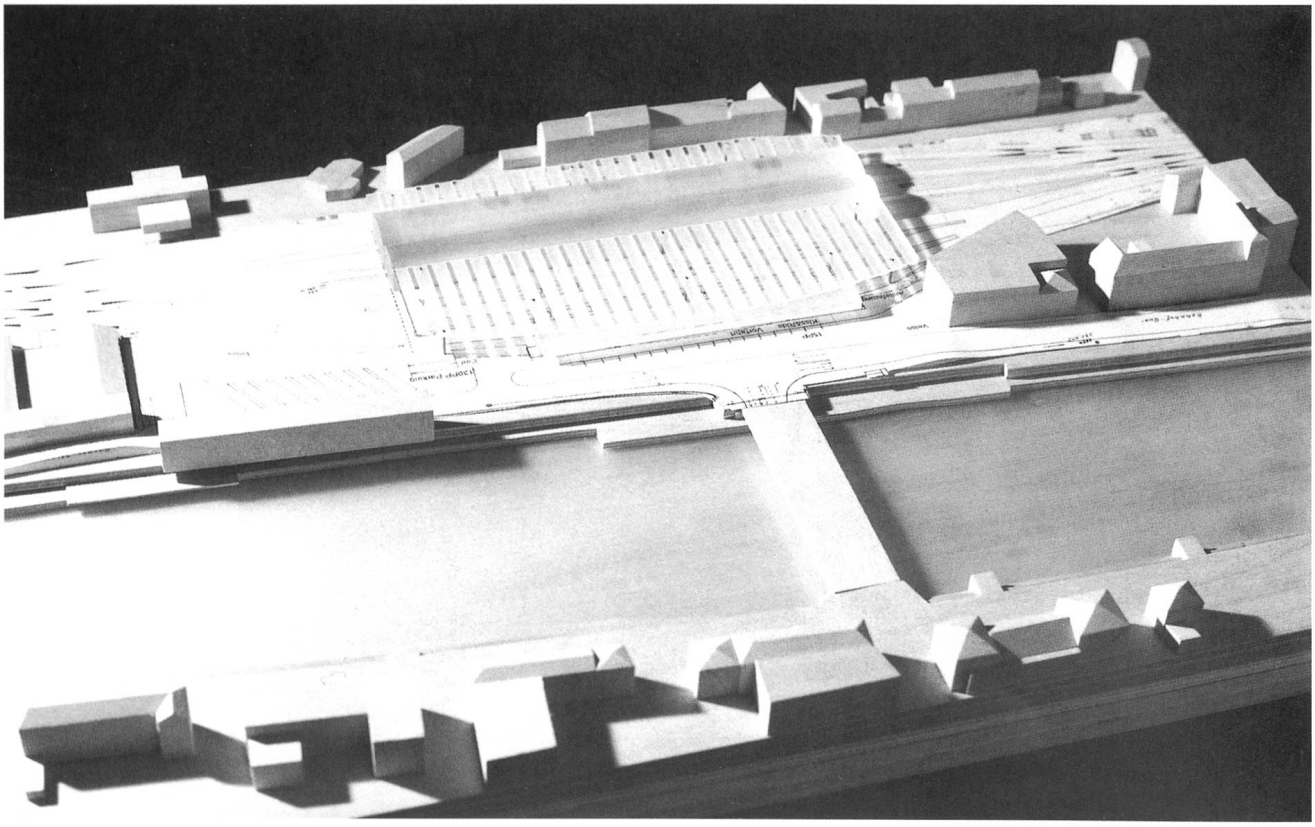


1988: Wettbewerb mit engen Randbedingungen: Bahnhofplatz ohne Freiräume. Beharren auf bestehender Insellage.
1. Rang: Rolf Stirnemann, dipl. Architekt, Zürich
Monumentale symmetrische Platzgestaltung mit grossem Busbahnhofrondell durch Betonung der Axialität mit zwei überhöhten Aufzugstürmen. Dadurch Überspielung der Insellage. Gut belichtetes, grosszügiges Bahnreisezentrum in der Ebene der Unterführungen und Aareterrasse.







Nutzung des Bahnareals für ein nationales Dienstleistungszentrum «Swiss-Center» mit Büros, Tagungszentrum und Hotel. Studium verschiedener Nutzungs- und Standortvarianten durch Peter Schibli, Architekt ETH, Olten, im Auftrag der Arbeitsgruppe «Swiss-Center» des Fördervereins der Region Olten-Gösgen-Gäu, Variante Hochhaus.Der Bahnhof erhält auf einfachste Weise die im gebührende zentrale Bedeutung für unsere Stadt. Ideale Gründungsverhältnisse im Fels. Mögliche Erweiterung mit Flachbau Richtung Norden.

Befreiung von Insellage und historischer Platzbegrenzung. Schaffen eines dominierenden Hallendaches in Leichtbaukonstruktion unter Einbezug der beiden bestehenden Hallentonnen mit starken Lichteinfällen in der Art moderner Flughafendächer. Symbolisierung der Eisenbahndynamik ohne monumentale Symmetrien. Bahnhofbuffet und Konferenzsäle im 1. Obergeschoss. Gedeckte Vorfahrt. Entflechtung des Verkehrs, insbesondere durch Schaffen eines Busbahnhofes im nördlichen Platzbereich. Erstellen eines Hotels an der Aare. Vorschlag der Architekten Wälchli + Gmünder, Olten, in Zusammenarbeit mit Geilinger AG, Olten.