

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 11 (1970)

Heft: 2

Artikel: Die Siedlungsentwicklung der Stadt Solothurn

Autor: Rohr, Heinz Rudolf von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089220>

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>

Die Siedlungsentwicklung der Stadt Solothurn

HEINZ RUDOLF VON ROHR

1 Einleitung

Eines der charakteristischen Merkmale unserer Zeit ist die rasch fortschreitende Urbanisierung; immer mehr Menschen wohnen in Städten oder stadtähnlichen Zusammenballungen. Der prozentuale Anteil von ländlicher und städtischer Bevölkerung verschiebt sich dabei zu Gunsten der letzteren. Einige Zahlen mögen diese Entwicklung belegen¹: 1850 wohnten rund 6,5 % der Gesamtbevölkerung der Schweiz in Gemeinden mit über 10000 Einwohnern. 50 Jahre später betrug der Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung bereits 22 %. Bis 1941 war er schon auf 33 % gestiegen, 1951 sogar auf 41 %.

Wenn man den Prognosen Glauben schenken will, so werden im Jahre 2050 95 % der Bevölkerung in Städten oder in stadtähnlichen Gebilden wohnen². Das heisst, dass die Entwicklung der Urbanisierung erst im Anlaufen begriffen ist und noch weit extremere Ausmasse annehmen wird.

Der Grund für diese einmalige Entwicklung ist in der Veränderung der Strukturen im wirtschaftlichen Produktionssektor zu suchen. Mit dem Beginn der Verstädterung setzte auch eine Verlagerung in der Erwerbsstruktur ein (vgl. Abb. 1).

Nach Fourastié³ werden bei einer voll entwickelten Wirtschaft 80 % der Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig sein, während auf die Landwirtschaft und die Industrie noch je 10 % entfallen.

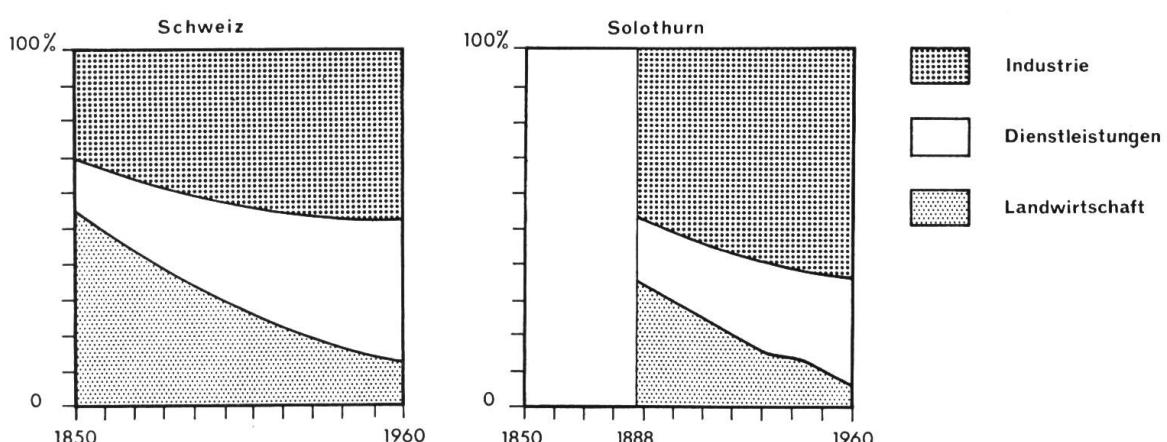


Abb. 1 Entwicklung der Erwerbsstruktur (nach R. Meyer, 1965): Anteile der Beschäftigten in den einzelnen Wirtschaftssektoren in Prozenten aller Berufstätigen.

¹ Käppeli, R. L. (1962): Die Zukunft unserer Städte. Winterthur.

² Stöckli, A. (1969): Alle reden von Landesplanung. Wer plant die Städte von morgen? In: «Die Woche», Nr. 21. Olten.

³ Fourastié, J. (1949): Le Grand Espoir du XX^e Siècle, Paris.

Diese Entwicklung mag den Wandel vom ländlichen zum städtischen Leben erklären. Ihre Folgen machen sich immer mehr bemerkbar: Quartiere, die als Betonwüsten bezeichnet werden können, schießen wie Pilze aus dem Boden. Wie diebische Hände greifen die jüngsten Wohnsiedlungen in die Landschaft hinaus. Gebiete, die vor zwanzig Jahren noch etwas abschätzig als ländlich bezeichnet wurden, verschwinden heute unter der tonnenschweren Last moderner Wohnblöcke. Lange Zeit, und leider zum Teil heute noch, wurde unbesehen gebaut, Siedlungen wurden erweitert, Quartier um Quartier wurde an Bestehendes angebaut, ohne dass man inne wurde, dass nicht ungestraft Altes und Neues regellos aneinander gereiht werden darf, weil daraus schwerwiegende Probleme entstehen.

Heute versucht man, die wilde Bauerei unter dem Druck von Problemen wie Gewässerverschmutzung, Verkehrschaos usw. unter Kontrolle zu bekommen. Regionale Planungsgruppen stellen Richtlinien und Leitbilder für eine geordnete Erweiterung der Siedlungen auf. Diese Bemühungen werden nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn nicht bloss auf wirtschaftliche, sondern auch auf naturräumliche und soziologische Gegebenheiten Rücksicht genommen wird. Das Bauen für den Menschen muss erst noch gelernt werden⁴.

2 Der Naturraum

Da bei der Wahl eines Siedlungsplatzes die naturräumlichen Gegebenheiten ausschlaggebend waren, seien diese Verhältnisse im Raum Solothurn⁵ in kurzen Zügen skizziert. Eine grobe Gliederung findet sich in der Abb. 2.

21 Die Weissenstein- und Verenakette

Dominierendes Element der Naturlandschaft ist die ca. 6 km nördlich der Stadt gelegene, von WSW nach ENE streichende Weissensteinkette. Sie wird im Raum von Solothurn von keiner Klus durchschnitten und von keinem nennenswerten Pass überschritten, wenn wir vom Balmberg abssehen, der als Übergang nur lokale Bedeutung hat. So stellt die 1300–1400 m hohe Weissensteinkette ein Verkehrshindernis dar und schneidet das nördliche Hinterland von Solothurn ab. Solothurn steht an einer Wand und blickt über eine grosse Ebene. Auch der Bau des Weissenstein-tunnels konnte den behinderten Nord-Süd-Verkehr kaum fördern. Wenn der Verkehr in der einen Richtung unterbunden wird, so dient doch die Weissensteinkette dem West-Ost-Verkehr als Auffang- und Leitlinie. Dem Jurasüdfuss entlang verlief schon zur Römerzeit eine sehr wichtige Strassenverbindung von Petinesca über Salodurum nach Vindonissa.

Südlich vorgelagert findet sich noch ein Ausläufer der Weissensteinkette, die Verena-Antiklinale. Sie erreicht nur geringe Höhe, hatte aber auf die Siedlungsentwicklung von Solothurn einen recht grossen Einfluss. Einmal wurde das Baumaterial für viele Gebäude in der Stadt, der «Solothurner Marmor» (Kalkbänke der Reuchenette-Formation im Kimmeridge), bereits in vorchristlicher Zeit in Steinbrüchen abgebaut. Nach F. Lang standen 1867 noch elf Brüche in Betrieb, während es heute bloss noch deren zwei sind. Im weiteren boten die massigen Kalkbänke im Stein-grubenquartier beim Bau von Häusern recht grosse Schwierigkeiten, musste doch beim Aushub der grösste Teil abgesprengt werden. Dieser Umstand mag mit ein Grund dafür gewesen sein, dass hier meistens nur Einfamilienhäuser gebaut wurden und keine grösseren Wohnblöcke.

⁴ Stöckli, A. a. a. O.

⁵ Rudolf von Rohr, H. (1970): Solothurn, Beiträge zur Analyse der geologisch-morphologischen und kulturgeographischen Struktur einer Stadtregion. Diss. (erscheint im Herbst).

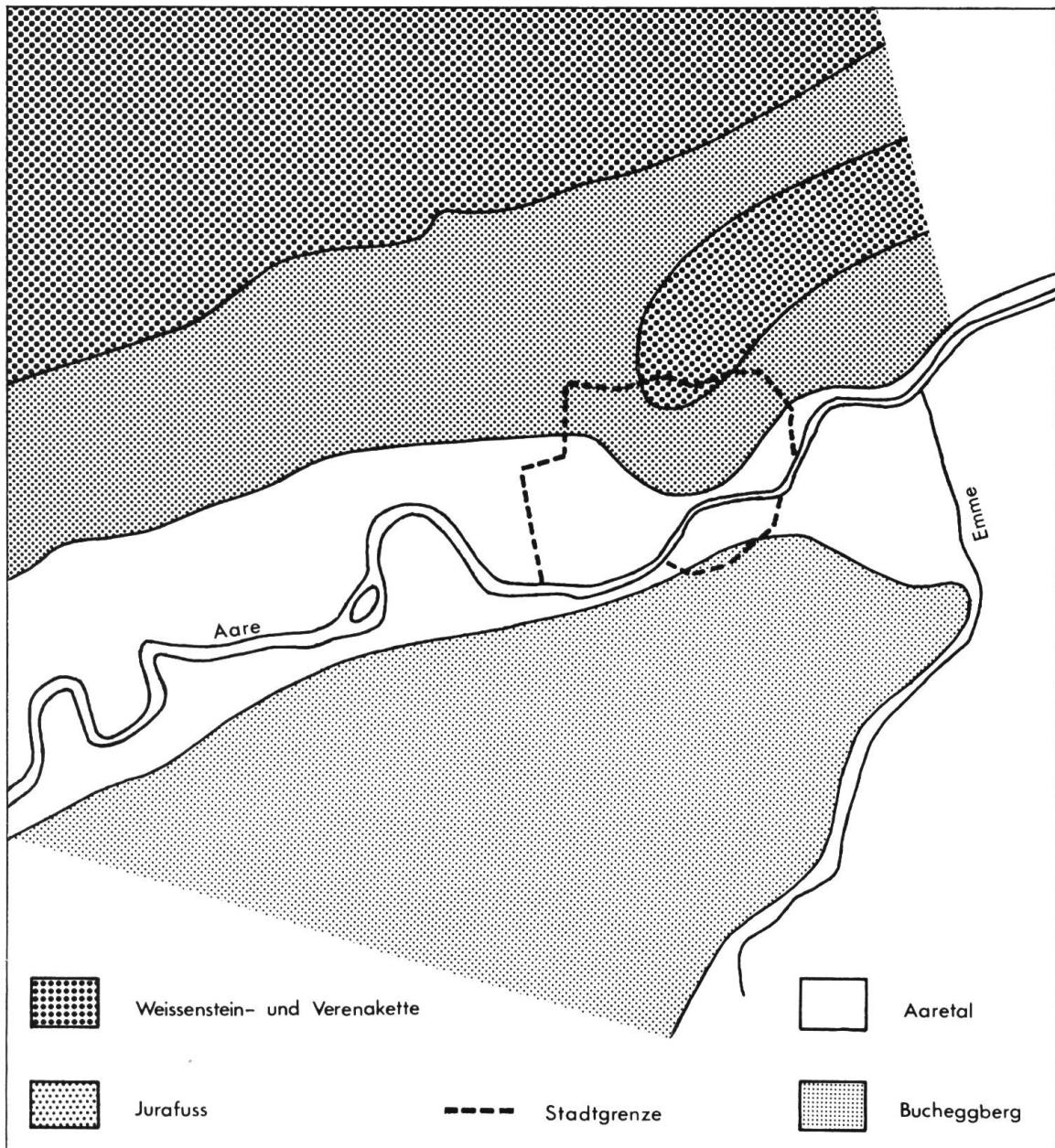


Abb. 2 Naturraum der Region Solothurn.

22 Der Jurafuss

Die Jurafusszone umfasst das Molassegebiet zwischen der Weissensteinkette und der Aare. Die Molasse steht nur an wenigen Stellen in Aufschlüssen von geringer Ausdehnung an, im übrigen ist sie überdeckt mit Quartärschutt. Durch die erhöhte Lage über dem Aaretal (Überschwemmungsschutz) und durch die Südexposition wurde diese Zone zum bevorzugten Siedlungsgebiet. Auch die klimatischen Vorteile (geringere Nebelhäufigkeit) werden in Zukunft mit ein Grund dafür sein, dass die Jurafusszone beliebtes Siedlungsgebiet bleibt.

23 Das Aaretal

Auf die Siedlungsentwicklung von Solothurn den entscheidendsten Einfluss übte sicher das Aaretal mit seinem Hauptfluss, der Aare, aus. Durch das nahe Herantreten der Molasse des Bucheggbergs im Süden und der Verenakette im Norden entstand für die Aare ein Engpass (vgl. Abb. 2). Die geringe Breite des Flusses und die für einen Brückenschlag günstigen Ufer erfüllen die Voraussetzungen, dass sich Solothurn zu einer Brückenstadt entwickeln konnte. Das geringe Gefälle der Aare oberhalb und in Solothurn und dessen Zunahme unterhalb der Stadt, führten dazu, dass Solothurn während langer Zeit auch Hafenstadt war.

Das Aaretal wirkte sich nicht nur siedlungsfördernd aus, es konnte auch die gegenteilige Wirkung haben. Zwischen dem Engpass von Solothurn und Dotzigen-Aegerten breitet sich die Aareebene aus, Endstadium des verlandeten Solothurner Sees⁶. Das geringe Gefälle der Aare von nur 0,3 Promille führte bis zur II. Juragewässer-Korrektion, die kurz vor dem Abschluss steht, immer wieder zu Überschwemmungen. So wurde das sumpfige und immer vom Wasser bedrohte Land von den Siedlungen gemieden.

24 Der Bucheggberg

Südlich der Aare erheben sich die von Alluvionen bedeckten Molassehügel des Bucheggbergs. Der grosse Waldbestand und das ausgeprägte Relief liessen keine dichte Besiedlung zu; wichtige Verkehrsverbindungen mieden aus den gleichen Gründen den Bucheggberg. Seine östlichen Ausläufer hatten zur Folge, dass es zu keinem Zusammenschluss der Siedlungsflächen innerhalb der Gemeinde Biberist kam: der nördliche Teil im «Birchi» ist vom «Bleichenberg» durch eine grosse Fläche offenen Landes getrennt; durch dieses noch unüberbaute Gebiet ist jetzt das Trasse der Jurasüdfuss-Autobahn N 5 geplant.

3 Die Siedlungsentwicklung von Solothurn in historischer Zeit⁷

Auf die entscheidenden Phasen, deren Auswirkungen sich bis heute im Stadtbild erhalten konnten, soll kurz eingetreten werden⁷.

31 Vorrömische und römische Zeit⁸

Die Fundstellen aus Mesolithikum (um 6000 v. Chr.) und Bronzezeit (um 1800 v. Chr.) liegen etwas erhöht über dem nördlichen Aareufer. Die Auswahl dieses Ortes ist leicht verständlich, wenn man die Überschwemmungsgefahr der Aare berücksichtigt. Zudem wissen wir aus Bohrprofilen, dass das linke Aareufer früher etwa 20 m nördlicher lag, als dies heute der Fall ist. Es war noch mit Schilf und Büschchen bewachsen, was die etwas weiter vom Fluss entfernte Lage verständlich macht.

⁶ Vgl. Nussbaum, F. (1910): Das Endmoränengebiet des Rhonegletschers von Wangen a. A., in: Mitt. Naturf. Ges. Bern. Mühlberg, F. (1911/12): Bemerkungen über den diluvialen See von Solothurn, in: Verh. Schweiz. Naturf. Ges.

⁷ Vgl. Meisterhans, C. (1895): Kurze Entwicklungsgeschichte der Stadt Solothurn bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, in: Jahresber. der Kantonsschule von Solothurn für das Schuljahr 1894/95; Wyss, F. (1943): Die Stadt Solothurn. Solothurn.

⁸ Tatarinoff, E. (1915): Das römische Solothurn, Separata aus: «Solothurner Tagblatt», vom 9., 21. und 28. Oktober 1915; Der Ursolothurner war Steinzeitmensch, in: «Solothurner Zeitung» vom 26. September 1969, Nr. 223.

Die ältesten, heute noch sichtbaren Überreste stammen aus römischer Zeit, nämlich die Fragmente der Castrumsmauer. Der Bau des Castrums wird zwischen 219 und ca. 350 nach Christus angesetzt. Seine Anlage ist aus dem heutigen Stadtplan noch leicht erkennbar. Auch aus Luftaufnahmen tritt das glockenförmige Castrum durch den Verlauf der Gassen und die Anordnung der Häuser deutlich hervor (Abb. 3, 4, Flugbild auf dem Umschlag).

Nachdem der verfügbare Raum innerhalb der Castrummauer zu knapp geworden war, wurden im Frühmittelalter die neuen Gebäude ausserhalb der Mauer so errichtet, dass sie mit ihrer Rückseite an diese anlehnten. Damit lässt sich der Verlauf der Schaal- und der Judengasse, der ganz der durch die Castrummauer gegebenen Linie folgt, erklären. Über den Verlauf der Strassen in der näheren Umgebung von Salodurum fehlen sichere Angaben; doch scheint der Standort der Brücke, welche von der rechten Aareseite ins Castrum führte, gesichert zu sein. Sie wird wohl an der Stelle der heutigen Wengibrücke gestanden haben.

32 Die Siedlungsentwicklung in nachrömischer Zeit

Erst im 12. Jahrhundert setzen die spärlichen Quellen über die Siedlungserweiterung ein. Über den mittelalterlichen Baubestand orientieren uns die verschiedenen Stadtprospekte von Hans Asper (1546), Sebastian Münster (1550), Matthäus Merian (1610 und 1642, vgl. Abb. 4), sowie die Glasscheibe von Spengler (1659).

Für das heutige Siedlungsbild von Bedeutung waren die nachreformatorischen Klostergründungen: Kapuzinerkloster 1588, Kloster Nominis Jesu 1617, Kloster St. Josef 1644, Kloster der Visitation 1645. Letzteres musste 1675 wegen des Schanzenbaus westlich der Wengibrücke weichen und an den heutigen Standort im Nordwesten der Stadt verlegt werden. Da die solothurnischen Klöster meistens einen eigenen Landwirtschaftsbetrieb führten, waren die Gebäulichkeiten von grossen Arealen umgeben. Dieser Besitz wurde, von kleinen Ausnahmen abgesehen, bis heute nicht veräussert, so dass der Stadt ein Grüngürtel erhalten blieb.

Der wohl folgenschwerste Eingriff in die Siedlungsentwicklung erfolgte in den Jahren 1667—1727 durch den Bau der grossen Schanzen rings um die Stadt. Da man während der Bauzeit die Ingenieure verschiedene Male auswechselte und dabei auch die Pläne abänderte, hatte man 1727, als der Bau abgebrochen wurde, eine Befestigungsanlage⁹, die leider zu nichts taugte. In der Zeit von 1835—1872 wurden die für 2720 000 Franken alter Währung errichteten Schanzen wieder abgebrochen. 1875 fielen die Bastionen in der Vorstadt dem Bahnbau zum Opfer. Als 1905 die Abbruchwut erneut aufflackerte, setzte sich der Heimatschutz mit Vehemenz für die Erhaltung der letzten, der St. Ursen-Bastion, ein.

Glücklicherweise wurde das beim Schanzenabbruch freigewordene Gelände nicht wieder vollständig überbaut, so dass die Altstadt heute von einem Grüngürtel umgeben wird, der als Park- und Erholungsraum dient. Nur in der Vorstadt und zwischen dem Amthausplatz und der Aare wurde das neu gewonnene Gelände mit Geschäfts- und Wohnhäusern überbaut.

⁹ Vgl. Prospekt von Herrliberger (1785).

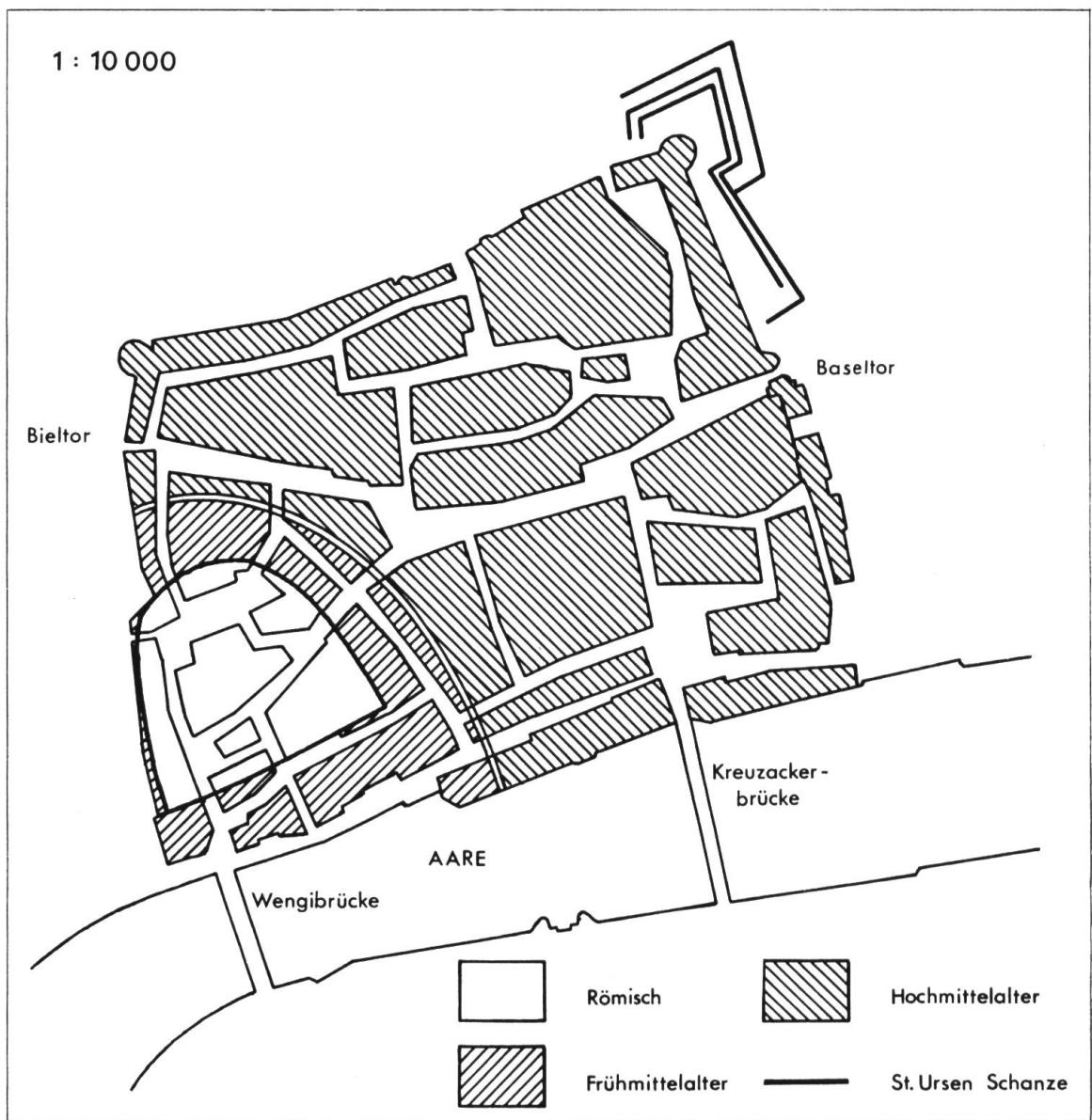


Abb. 3 Die Entwicklung der mittelalterlichen Stadt.

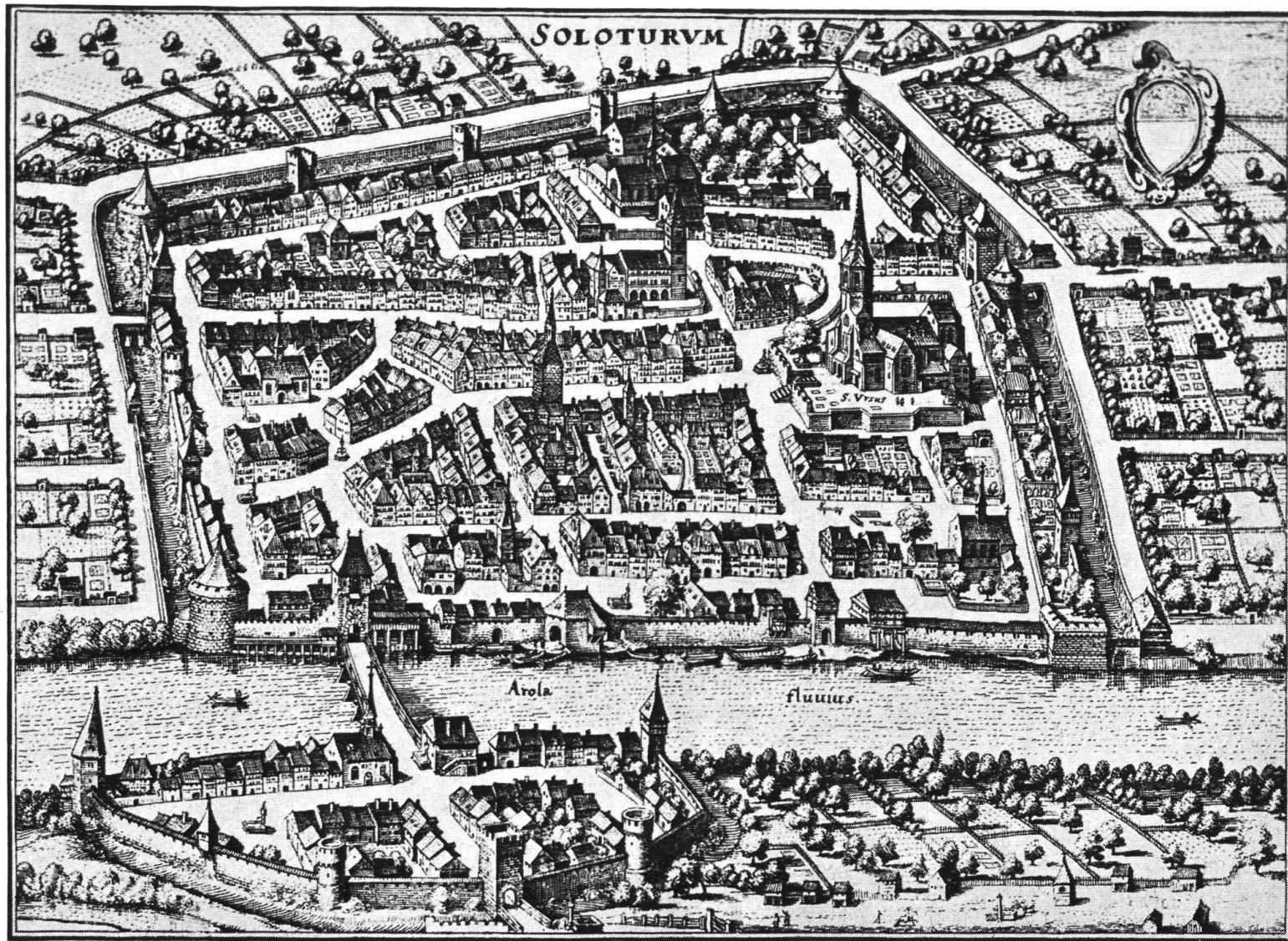


Abb. 4 Die Stadt Solothurn nach einem Stich von M. Merian (Photo: Roland Schneider).

Für die Stadt von grosser Bedeutung sind die Brücken. Neben der bereits erwähnten Wengibrücke, an deren Stelle sich wohl die erste Brücke über die Aare spannte, die im Laufe der Zeit verschiedentlich durch Erneuerungsarbeiten ersetzt wurde, errichtete man 1697 die mittlere, die Kreuzackerbrücke, und 1925 die östliche, die Rötibrücke. Die Eisenbahnbrücke wurde 1857 erbaut. Mit dem Bahnbau — Solothurn ist Knotenpunkt von acht Linien — setzte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine lebhafte bauliche Entwicklung ein, die bis heute andauert. Dabei ist auf eine interessante Erscheinung hinzuweisen: Die neuen Siedlungen wurden nicht einfach an die Altstadt angelehnt, sondern zwischen den Mauern und den neuen Wohnquartieren blieben grössere Flächen frei, die erst später überbaut wurden. Die Entwicklungsphasen des Siedlungsgrundrisses sind in der Abb. 5 zusammenfassend dargestellt.

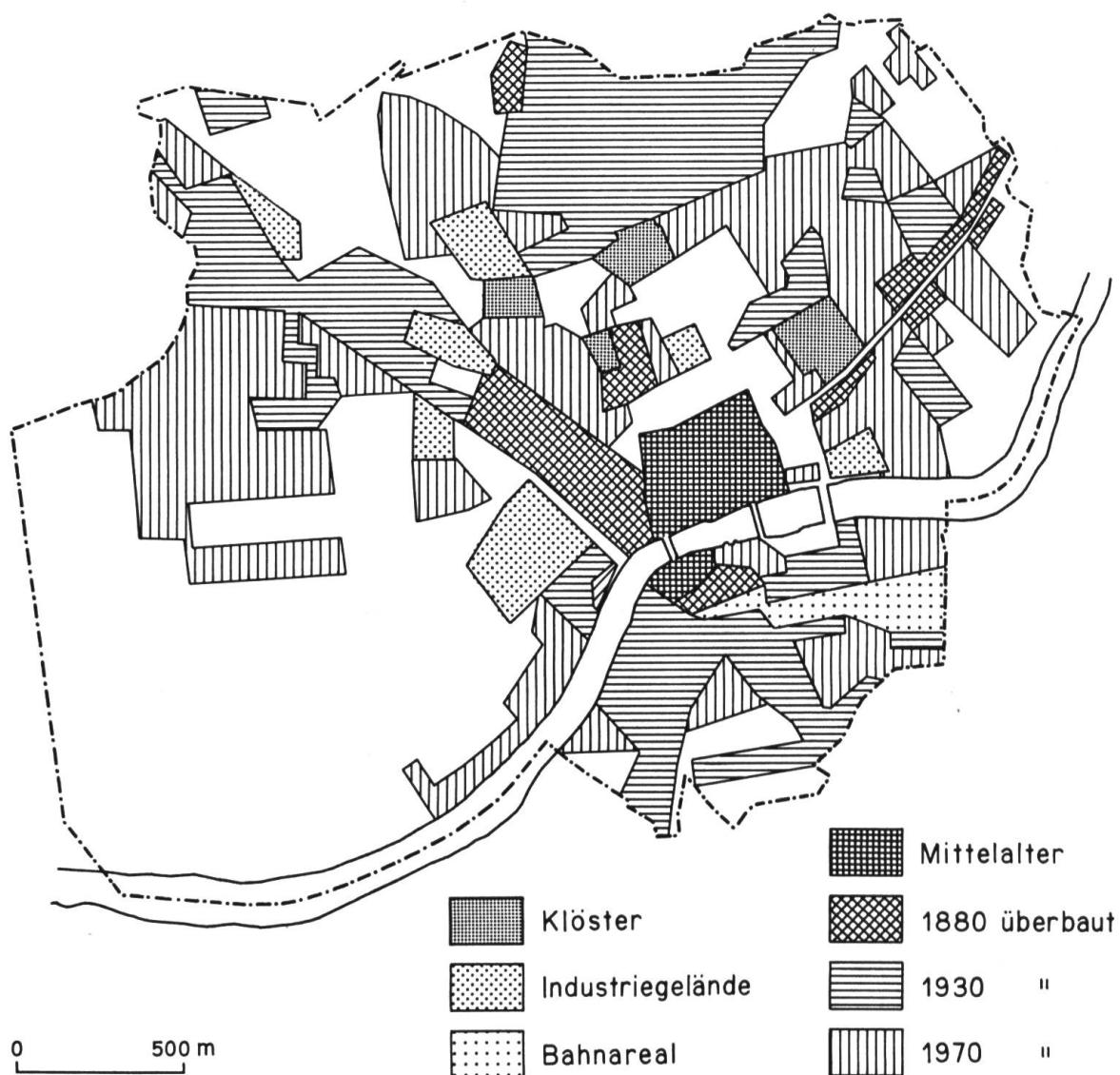


Abb. 5 Die Entwicklung Solothurns in den letzten hundert Jahren, unter Ausscheidung von Industrie- und Bahnarealen.

4 Die Siedlungsentwicklung in neuester Zeit

41 Der Einfluss der Industrie auf die Siedlungsentwicklung

Der Industrie kommt sehr oft ein entscheidender Einfluss bei der Veränderung des Siedlungsbildes zu und zwar nicht bloss visuell, sondern auch funktional. Für Solothurn trifft dies nur in geringem Ausmaße zu. Solothurn kennt keine Industriekonzentrationen in verkehrstechnisch günstiger Lage; die Industriegelände sind regellos über das Stadtgebiet verteilt (vgl. Abb. 5).

Viele der städtischen Industrieunternehmen entstanden im 19. Jahrhundert aus kleinen Familienbetrieben. Die Werkstatt befand sich anfänglich meistens im Wohnhause selbst oder wurde direkt daran angebaut. Bei Produktionssteigerung drängten sich Erweiterungsbauten auf. Das dafür notwendige Gelände konnte anfänglich auch ohne Schwierigkeiten beschafft werden. Nachdem aber infolge der rasch fortschreitenden Entwicklung auch die Bebauungsdichte zugenommen hat, steht heute das für die Erweiterungen notwendige Gelände in unmittelbarer Nähe des Mutterbetriebes nicht mehr zur Verfügung, so dass oft noch eine Aussiedlung des ganzen Betriebs in Frage kommt. In den letzten zehn Jahren liessen sich mehrere bekannte Solothurner Firmen ausserhalb der Stadt nieder. Die durch die wegziehenden Fabriken entstandenen Lücken werden meistens von Dienstleistungsbetrieben wieder aufgefüllt, wodurch die Zentralität von Solothurn erhöht wird.

Die relativ geringe Fläche der Industriezonen und ihre Verteilung über die Siedlungsfläche kommt in der Abb. 5 zum Ausdruck. Noch ausgeprägter wird das Bild, wenn die Verteilung der Arbeitsplätze zur Darstellung gebracht wird¹⁰. Es lässt sich eine regelnde Funktion durch die Verkehrslage erkennen; in günstiger Lage ist die Arbeitsplatzdichte höher als z. B. im Steingruben- oder Steinbruggquartier (Abb. 6).

42 Die Entwicklung des Strassennetzes

Lag Solothurn schon zur Römerzeit an einer wichtigen Durchgangsstrasse, so ist auch seine heutige Verkehrslage günstig: Bloss fünf Kilometer östlich des Stadtzentrums führt die N1 vorbei, und wenn die N5 einmal fertiggestellt sein wird, wird das Stadtgebiet von ihr beinahe noch tangiert. Zur Zeit ist das Anschlussstück N5 - N1 von Zuchwil bis zur N1 zwischen Derendingen und Luterbach im Bau. Nach seiner Fertigstellung im Jahre 1971 wird Solothurn einen Autobahnanschluss direkt vor seinen Toren haben.

Die gut ausgebaupte Jurasüdfuss-Strasse stellt eine rasche Verbindung mit den Städten Biel, Grenchen und Olten her. Der letzte Engpass, die westliche Stadtausfahrt, wird im Augenblick verbreitert und ausgebaut.

¹⁰ Meyer, R. (1965): Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognose der Region Solothurn. Solothurn.

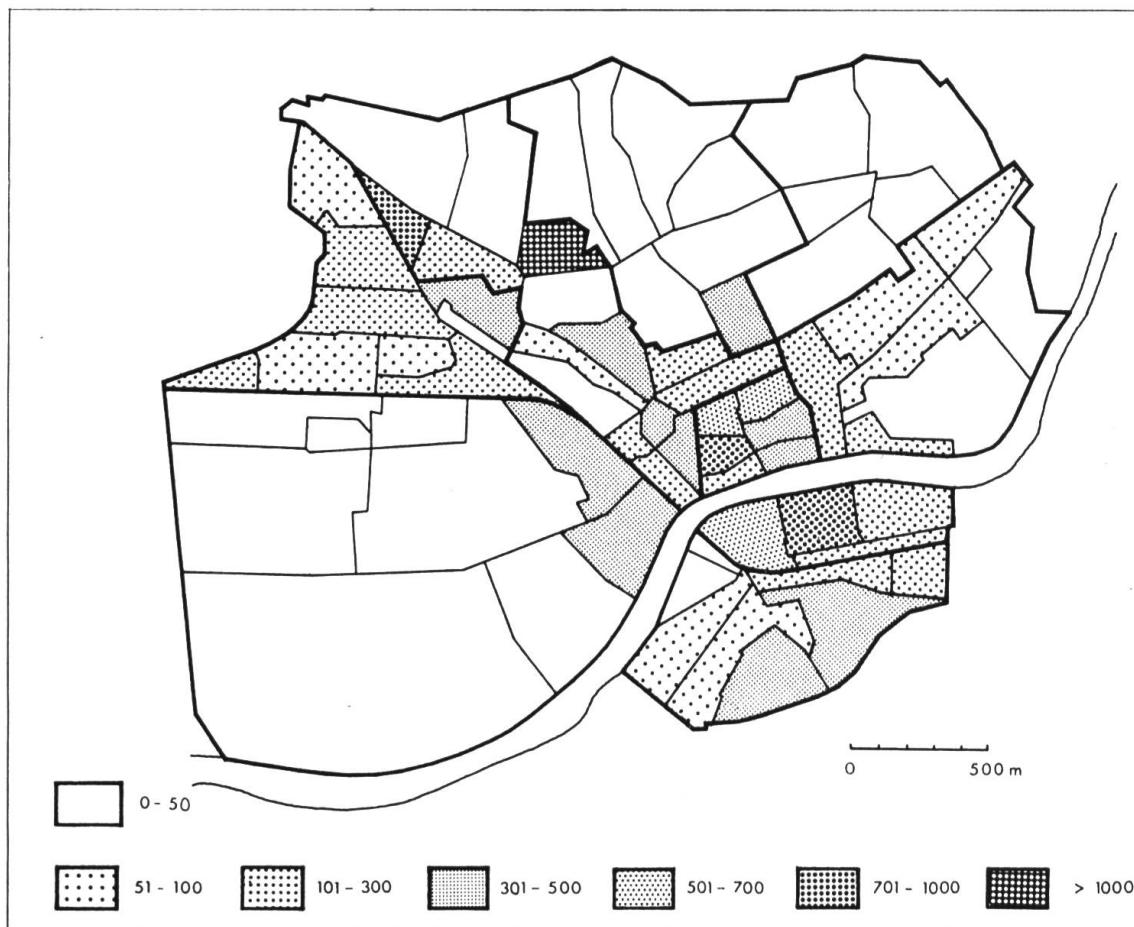


Abb. 6 Stadt Solothurn: Anzahl Arbeitsplätze nach Zählkreisen (nach R. Meyer. 1965).

Um den Verkehrsfluss beim Hauptbahnhof zu verbessern, werden der rollende und der Fußgängerverkehr auf verschiedene Ebenen verlegt. Diese Bauetappe geht bald ihrer Vollendung entgegen. Die Zubringerstrasse zum bereits erwähnten Anschluss an die N 5 in Zuchwil wird den Verhältnissen angepasst und steht kurz vor der Vollendung. Diesen beiden Bauphasen ging die Verbreiterung der Rötibrücke voraus.

Eine Verkehrsart, nämlich den «ruhenden Verkehr», hat man zu lange außer Acht gelassen, umso grösser sind heute die Probleme, die bei ihrer Einbeziehung in die Planung entstehen. Zur Zeit sind Sondierungen für ein unterirdisches Parkhaus beim Bieltor im Gange; später soll auch beim Baseltor ein solches erstellt werden. Wenn ausserhalb der Stadtmauern der nötige Parkraum bereitgestellt werden könnte und man nicht mehr auf die innerhalb gelegenen Parkplätze angewiesen wäre, wäre die Forderung nach einer verkehrsfreien City erfüllbar.

Glücklicherweise wurde die Anpassung des Verkehrsnetzes ohne nennenswerte Eingriffe in das Siedlungsbild erreicht. Die Verbreiterung und der Ausbau bereits bestehender Straßen genügten.

43 Die Veränderungen des Siedlungsbildes durch den Wohnungsbau

Einen guten Überblick über die Entwicklung der Stadt Solothurn geben uns die Einwohnerzahlen¹¹:

Jahr	Einwohner	Jahr	Einwohner
1692	3750	1888	8 317
1796	3500	1900	10 033
1808	3839	1910	11 688
1829	4254	1920	13 065
1836	4647	1930	13 734
1850	5370	1941	15 414
1860	5916	1950	16 743
1870	7008	1960	18 394
1880	7534	1968	18 952

In der Abb. 7 sind die Bevölkerungszahlen der Städte Solothurn, Olten und Grenchen ab 1850 dargestellt. Aus Graphik und Tabelle wird ersichtlich, dass die Bevölkerung von Solothurn über Jahrhunderte hinweg gleichmässig zunahm. Auch in den Jahren nach 1950 ist keine überdurchschnittliche Zunahme festzustellen, wie dies für die beiden anderen Städte zutrifft. Dies verlangt nach einer Erklärung: Die solothurnische Eigentümlichkeit ist auf den Mangel an Bauplätzen für Wohnungen zurückzuführen. Diese Behauptung mag paradox erscheinen, wenn man Abb. 5 betrachtet, wo sich zwischen den überbauten Gebieten noch freie Flächen finden. Ein Teil dieses Bodens befindet sich jedoch in öffentlicher Hand, anderer

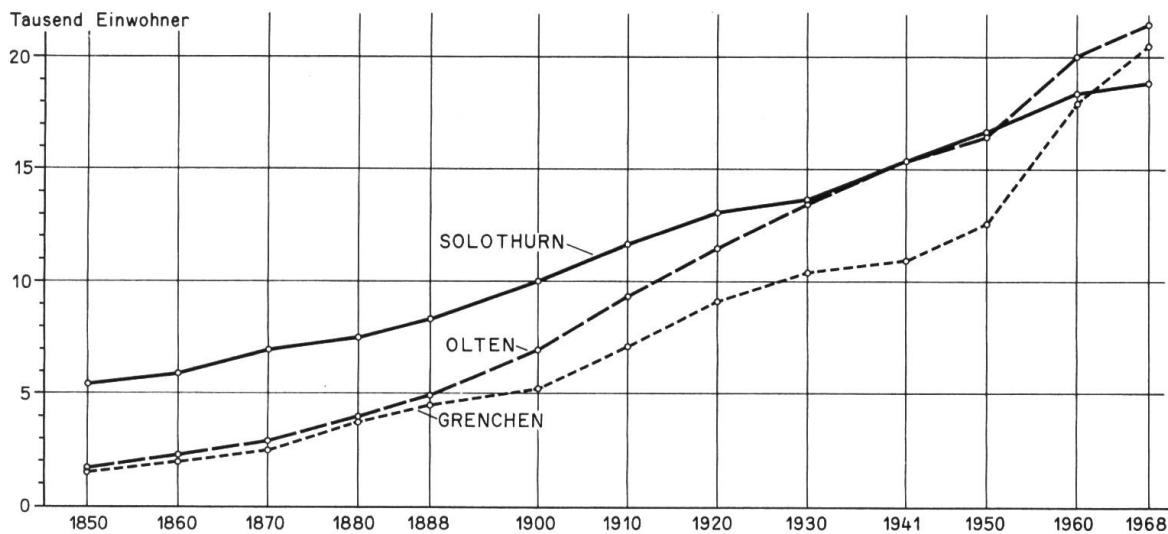


Abb. 7 Bevölkerungsentwicklung von Solothurn, Olten und Grenchen seit 1850.

¹¹ Kaufmann, H. (1900): Volkszählungen im Kanton Solothurn 1692—1900, in: «Solothurner Tagblatt».

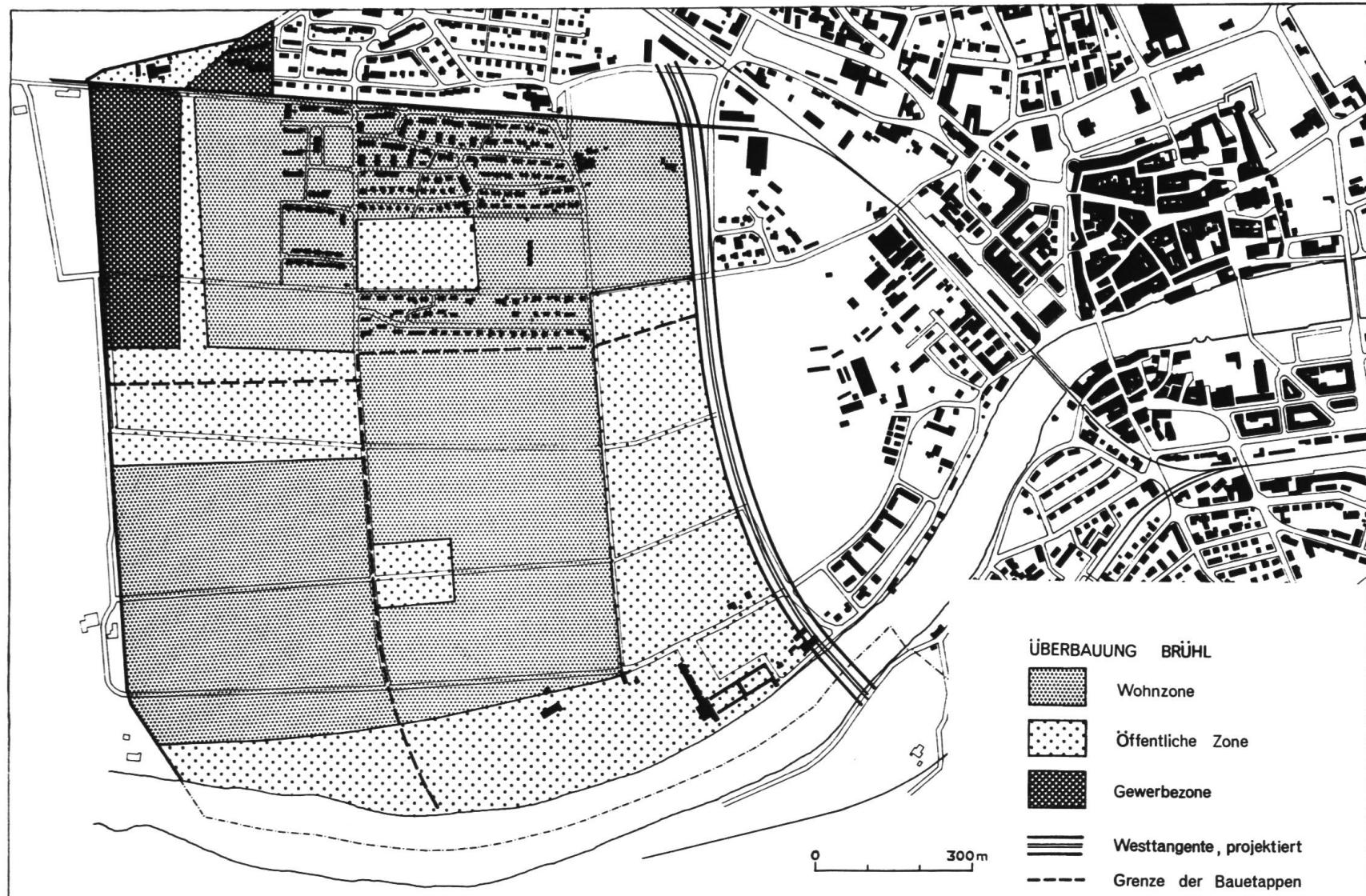


Abb. 8 Die Überbauung Brühl.

gehört Klöstern, Stiftungen oder alteingesessenen Patrizier- oder Bürgerfamilien, die sehr um die Bewahrung ihres Besitzes besorgt sind.

Da das verfügbare Land rar geworden ist, sind die Landpreise stark angestiegen und für Wohnbauten kaum mehr erschwinglich. So rächt sich jetzt die während Jahrzehnten praktizierte extensive und planlose Bauweise.

Die einzige grössere, noch nicht überbaute Fläche ist das im Südwesten der Stadt gelegene Brühlgebiet. Da das Brühl noch in die Zone des verlandeten, ehemaligen Solothurner Sees reicht, ist mit einem schlechten Baugrund zu rechnen, was in der Zwischenzeit abgeteuft Sondierbohrungen auch bewiesen haben. Zudem reicht das mit dem Aarespiegel variierende Grundwasserniveau bis hart an die Oberfläche, was für die Errichtung einer Kanalisation recht heikle Probleme stellt. Diese besondere Situation mag der Grund dafür gewesen sein, dass das Brühl bis anhin noch nicht überbaut wurde und bloss als Müllplatz Verwendung fand. Nun hat aber die Stadtverwaltung für das Brühlgebiet ein Überbauungsprojekt ausarbeiten lassen, wonach sich bis zum Vollausbau ca. 10 000 bis 12 000 Einwohner ansiedeln liessen (Abb. 8).

Damit ergeben sich ganz neue Perspektiven, die für die Zukunft einen sehr starken Wandel des Siedlungsgrundrisses wie der Siedlungsstruktur von Solothurn zur Folge haben werden. Es wird sich weisen, ob wir fähig sind, einem während Jahrhunderten organisch gewachsenen Siedlungsgefüge einen neuen Teil anzugegliedern, ohne dass es zu schwerwiegenden Störungen kommt. Wahrlich, eine faszinierende, aber auch verantwortungsvolle Aufgabe!

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE SOLEURE (*Résumé*)

Comme pour bien d'autres villes, la situation de Soleure est fonction des données naturelles. Le rapprochement de la chaîne de Verena, un éperon méridional de la puissante chaîne du Weissenstein, avec les collines molassiques du Bucheggberg, provoque un important rétrécissement de la vallée de l'Aar. Ajoutée à la navigabilité de l'Aar, cette circonstance prédestina l'endroit pour l'aménagement d'un pont et d'un port.

L'occupation humaine la plus ancienne semble remonter au mésolithique; depuis ce moment le peuplement est ininterrompu. Pendant des siècles, le castrum romain en forme de cloche donna son plan à la ville. Quand l'espace à bâtir à l'intérieur de l'enceinte du castrum commençait à manquer, on ajouta simplement les nouveaux bâtiments sur le côté extérieur des remparts, ce qui se traduit encore aujourd'hui dans le tracé de certaines rues. Ce n'est qu'au milieu du moyen âge que s'ébaucha le plan, tel qu'il subsiste aujourd'hui dans la vieille ville. Le développement urbain porte aussi les traces de la construction des retranchements du XVII^e siècle et de leur démolition consécutive. Comme les terrains réservés aux bastions restaient en grande partie sans constructions, la vieille ville se trouve ceinturée d'une zone de verdure aménagée actuellement pour les loisirs.

La construction des chemins de fer provoqua une forte croissance urbaine le long des axes de communication. La nouvelle structure de l'habitat, assez lâche (maisons monofamiliales et quartiers de villas), entraîna récemment une raréfaction et un renchérissement des terrains à construire. La plus grande partie des parcelles non encore surbâties appartient aux couvents ou à des familles patriciennes remontant aux temps où Soleure était la résidence de l'ambassadeur français.

Dans les dernières années, il y eut surtout une amélioration du réseau urbain, pour mieux raccorder Soleure aux autoroutes fédérales. Différents autres projets attendent encore leur réalisation. Il faut prévoir des silos à voitures et pour le «Brühl», situé au SW de la ville et dont le site présente certaines difficultés techniques pour la construction, il existe un plan d'une zone à urbaniser pour loger 10 000 personnes.

(Trad. P. Meyer)