

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 10: **Tangente Solothurn**

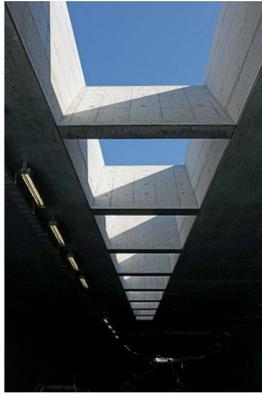
PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Westumfahrung Solothurn, Tunnel Gibelin: Licht und Schatten am Oberlicht des Südportals, Bauzustand Sommer 2008 (Bild: Ralph Bensberg)

## TANGENTE SOLOTHURN

Viele Städte und Gemeinden in der Schweiz werden grossräumig von National- und Schnellstrassen umfahren. Trotzdem leidet die Mehrzahl von ihnen unter stetig wachsendem Durchgangsverkehr. Eine Umfahrung allein genügt offenbar nicht, um Ortschaften mit Verkehrsbeziehungen in verschiedenen Richtungen nachhaltig zu sanieren. Einer der Gründe dafür ist die historisch gewachsene, noch auf die alten Ortszentren ausgerichtete Strasseninfrastruktur: Die Mehrzahl der regionalen Verkehrsbeziehungen durchquert weiterhin die Ortszentren.

Die Stadt Solothurn ist ein typisches Beispiel dafür. Seit vier Jahrzehnten leitet die A1 den Transitverkehr weit südlich am Siedlungsgebiet vorbei, seit 2002 stellt die A5 eine Verbindung zwischen der A1 und Biel her, ohne Solothurn zu tangieren, und trotzdem vermochten das städtische Strassennetz und die zwei Aarebrücken das regionale Verkehrsaufkommen nicht mehr zu bewältigen. Was den drohenden städtischen Verkehrskollaps verhindern kann, war im Grundsatz schon seit den 1960er-Jahren bekannt: eine neue Verbindung zwischen den Strassen an der Aare im Süden und den Strassen am Jurasüdfuss im Norden der Stadt, westlich in der unüberbauten Ebene an der Stadt vorbei und mit einer neuen Brücke über die Aare.

Die neue Strassenverbindung, die im letzten Jahr dem Verkehr übergeben wurde, ist das Thema dieses Hefts. Die Projektverfasser stellen in ihren Beiträgen das Gesamtkonzept und die Bauwerke der Solothurner Westtangente vor. Neben den konstruktiven Aspekten wird dabei Wert auf die Gestaltung der Kunstbauten gelegt.

Die lange Projektgeschichte illustriert den Wandel der verkehrspolitischen Prioritäten in den letzten Dekaden: Am Anfang der Planung stand eine vierspurige, kreuzungsfreie und richtungstrennte Schnellstrasse. Entstanden ist endlich eine zweispurige, nicht richtungstrennte, mit moderater Geschwindigkeit zu befahrende und mehrfach mit dem lokalen Strassennetz verknüpfte Kantonsstrasse. Dafür hat der Langsamverkehr eine eigene Brücke über die Aare bekommen.

Als wesentlicher Teil des Konzepts berücksichtigt die neue Strasse die langfristige Stadtentwicklung. Parallel zur Planung der neuen Verkehrsverbindungen wurde auch die Nutzungsplanung der dadurch erschlossenen, potenziellen neuen Stadtteile in die Wege geleitet. In TEC21 3-4/2007 («Vor Ort») haben wir unter dem Titel «Weitblick in Solothurn» ausführlich über den Planungswettbewerb zur Entwicklung des neu erschlossenen Landes westlich der Altstadt berichtet.

Die ersten Erfahrungen mit der Tangente West zeigen die erwartete Verkehrsentlastung. In den nächsten Jahren wird sich erweisen, wie nachhaltig die Sanierung des Solothurner Verkehrsknotens ist und wie sich die neuen Stadtteile entwickeln.

Aldo Rota, [rota@tec21.ch](mailto:rota@tec21.ch)

### 5 WETTBEWERBE

Bürogebäude in Frick

### 13 MAGAZIN

Am Anfang war der Schalenbau

### 16 SOLOTHURN WEST ENTLASTET

Markus Dettwiler Auch die Stadt Solothurn konnte kürzlich nach langer Planungszeit ihre Westtangente in Betrieb nehmen.

### 20 AAREBRÜCKE

Armand Fürst, Massimo Laffranchi Das grösste Bauwerk der Solothurner Westtangente schon die Uferlandschaft der Aare und ihre Vorländer.

### 22 AARESTEG

Armand Fürst, Beat Petri Die Fussgänger und Velofahrer im Westen Solothurns bekommen eine eigene, elegante Verbindung über die Aare.

### 24 TUNNEL UND BAHNBRÜCKEN

Martin Brotzer, Christian Birchmeier Ein Tagbautunnel und zwei Brücken entflechten den Verkehr und sichern die Stadtentwicklung.

### 27 SIA

Direktionsklausur: Tophemen justiert | Zwei Vernehmlassungen

### 31 PRODUKTE

### 37 IMPRESSUM

### 38 VERANSTALTUNGEN