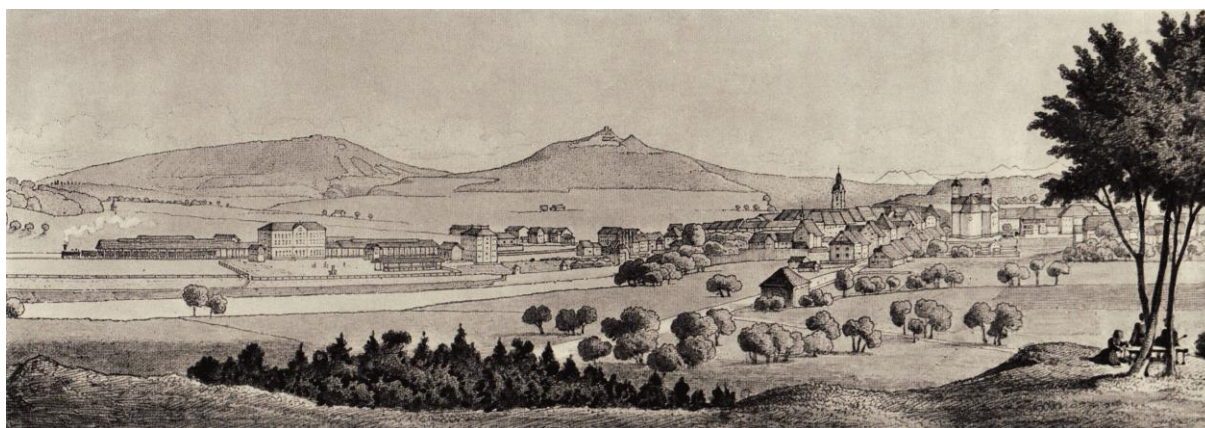


Stadtentwicklung Olten

von Peter Heim

Bahnbedingte Siedlungsentwicklung

Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts blieb Oltens Stadtbild – abgesehen von den Chorherrenhäusern an der Kirchgasse und der neuen Stadtkirche – seit dem ausgehenden Mittelalter nahezu unverändert. Auch die Einwohnerzahl wuchs nur langsam, 1845 wurden insgesamt 206 Wohngebäude, zum Teil mit Scheunen verbunden, gezählt; fast alle der rund 1500 Oltnerinnen und Oltner lebten auf der linken Aareseite.



Das mittelalterliche Stadtbild hatte sich seit dem Mittelalter nur wenig verändert. Ab 1853 aber entstanden auf dem rechten Aareufer die Bahnanlagen und eine neue Stadt. (Stadtprospekt von G. Kümmerli, um 1860)

Der Bahnbau, welcher 1853 einsetzte, leitete einen fundamentalen Strukturwandel ein. Die Masse von Fachkräften, welche im Gleis- und Tunnelbau und danach in der Hauptwerkstätte der Centralbahn und in den übrigen industriellen Betrieben gebraucht wurden, kamen nur zum kleineren Teil aus dem unmittelbaren regionalen Umfeld. Damit begann auch die konfessionelle Durchmischung der traditionell katholischen Bevölkerung. Innert zweier Jahrzehnte entstand auf dem bisher nur spärlich besiedelten rechten Aareufer eine Neu- und Kolonialstadt mit Fabrikbauten, Gasthäusern, einer Kirche, mit Wohnhäusern für Fabrikanten und Eisenbahner und sogar einem Schloss. Als Hauptinitiator dieser ersten bahnbedingten Entwicklungsphase gilt der aus Basel stammende Werkstätte-Vorstand *Niklaus Riggerbach*. Die städtebauliche Problematik dieser Entwicklung bestand darin, dass die neue Siedlung jenseits des Bahnhofs nicht mit der alten Stadt verbunden war, sondern ihr als quasi-autonomes Gebilde gegenüber trat.

Der Bau der Gäubahn bewirkte nach 1875 eine Neuorientierung der städtebaulichen Entwicklung. Die Einführung der Gäubahnlinie führte nicht nur zum Bau eines zweiten Bahnhofes im Hammer und einer zweiten Eisenbahnbrücke, sondern zur gewaltigsten Geländeaufschüttung der bisherigen Stadtgeschichte, durch welche der Lauf der Dünern begradigt und die Wässermatten im Gheid vom restlichen Stadtgebiet abgeschnitten wurde.



Die Eröffnung der Bahnhofbrücke gab 1883 den Anstoss zur modernen Entwicklung des linksufrigen Stadtteils.

Den entscheidenden Anlass zur Entwicklung des linken Aareufers bot indessen der Bau einer Fahrbrücke auf der Höhe des Hauptbahnhofes, welche die Centralbahngesellschaft erstellen liess und die 1883 in Betrieb genommen wurde. Auf der Basis eines vom ehemaligen Regierungsrat *Hermann Dietler* erarbeiteten Bauplanes wurden nach der Eröffnung der neuen Brücke die beiden Bahnhöfe durch eine mehrmals geknickte „Ringstrasse“ miteinander verbunden, deren jeweilige Enden auf eine Brücke (über die Dünnern bzw. die Aare) und das entsprechende Stationsgebäude zuführten.

Unter der Aegide des Stadtammanns und Ständerates *Casimir von Arx* erhielt die Eisenbahnstadt auch die längst fälligen Grundlagen einer modernen Infrastruktur: Druckwasserversorgung, elektrische Beleuchtung, Kanalisation, Gasversorgung. Auch der Bau von Amthausquai und Ringstrasse, Postgebäude und Frohheimschulhaus fallen in von Arx' Amtszeit.

Für die moderne Entwicklung des linksufrigen Stadtteils spielte der Malermeister, Gastwirt und Bauunternehmer *Constantin von Arx* eine ähnliche Rolle wie Riggerbach für die rechte Aareseite. Er kaufte Liegenschaften in der Neumatt, Hagmatt und Bleichmatt, legte Strassen an und erstellte bis zum Jahre 1895 circa 67 kleinere und grössere Wohnhäuser, welche er in der grossen Mehrzahl rasch absetzen konnte. 1895 erwarb er in der Rötzmatt jenes Areal, das von der Gemeinde für die Anlage einer Trinkwasserversorgung vorgesehen gewesen war, und betrieb dort Kiesgruben und eine Zementfabrik. Zu seinen bleibenden Verdiensten gehört auch der Anstoss zur Gründung eines der grössten privaten Energieunternehmen der Schweiz, der späteren Atel (heute Alpiq) im Jahre 1894.

Die Anlage des Rangierbahnhofes im Tannwald (eröffnet 1895) und der Einzug der Elektrizität bescherten der Stadt und ihrer Umgebung einen zweiten Industrialisierungsschub. Damit erweiterte sich die Stadt zungenförmig nach Nordosten und bezog die bisher durch den Tannwald verborgene Brücke der Hauensteinlinie in das Siedlungsgebiet ein.

Entwicklung zur „kleinen Grosstadt“

Bei Kriegsausbruch 1914 hatte die Bevölkerung Olten den Stand von 10'000 in etwa erreicht. Aus dem aufmüpfigen Landstädtchen war ein modernes Industrie- und Dienstleistungszentrum geworden. Pläne zur Aufwertung der rechten Aareseite, zur Schaffung einer flussübergreifenden Kernzone und zum Bau einer Gleisunterführung konnten zwar erst später realisiert werden; immerhin erhielt das rechte Aareufer 1908-10 im Bifang ein imposantes Schulhaus, zwei Jahrzehnte später kam mit der reformierten Friedenskirche ein weiterer baulicher Schwerpunkt dazu. 1910 entstand an der Paul-Brandt-Strasse eine Einfamilienhaussiedlung für die Eisenbahner-Genossenschaft „Flügelrad“ nach dem Konzept einer sozialreformerischen Gartenstadt.

Als weiterer städtebaulicher Fixpunkt war mit der 1910 vollendeten monumentalen St. Martinskirche an der Ringstrasse ein Gebäude entstanden, welches durchaus in der Lage war, das konfessionelle Konfliktpotential der Kulturkampfzeit zu reaktivieren.

In diesem Zusammenhang ist auch der Versuch der freisinnig-christkatholischen Stadtväter zu sehen, die Verwaltung der an Bedeutung ständig wachsenden Einwohnergemeinde mit den städtischen Museen und dem Feuerwehrmagazin in einem monumentalen Gebäudekomplex im Hübeli zusammenzufassen. Mit der Frohheim-Erweiterung und dem Neubau der Badeanstalt der beiden Architekten Hermann Frey und Ernst Schindler hielt die architektonische Moderne in qualifiziertester Form Einzug in Olten.

Kurze Zeit der Utopien

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war auch in Olten geprägt von der Entwicklung des Wohlstandes mit ihren Sonn- und Schattenseiten. Die Bevölkerung wuchs innert zweier Jahrzehnte von 15'500 auf 21'700 Einwohner. Da auch die umliegenden Dörfer entsprechenden Zuwachs verzeichneten, verstärkte sich die seit den frühen 20er Jahren feststellbare Tendenz zur Agglomerationsbildung. Mit dem wachsenden Bedarf an Wohnfläche begannen sich die Baulandreserven zu verknappen, gleichzeitig erhöhte sich das private Verkehrsaufkommen.

In wirtschaftlicher Hinsicht wuchs der in Olten schon vorher starke Dienstleistungssektor gegenüber dem sekundären weiter an. Die Inbetriebnahme der Autobahnen N1 und N2, die sich nur wenige Kilometer von Olten entfernt gabelten bzw. kreuzten, stärkten einerseits Olten's Stellung als besterreichbare Stadt, verstärkten aber auch die Tendenz zur Abwanderung von Bewohnern und Betrieben aus der Stadt.

Nach einer Phase unkontrollierten Wachstums in den ersten Nachkriegsjahren setzte sich Ende den 50er Jahre der Planungsgedanke zuerst auf regionaler Ebene durch. Die 1960 gegründete Regionalplanungsgruppe Olten u. U., zu welcher später auch die Gruppen Gösigen und Gäu stiessen, befasste sich mit allen Fragen regionaler



Der spektakuläre Stadthausbau aus den 1960er Jahren zeugt vom Willen der Behörden, zu neuen Ufern aufzubrechen.

Planung von der Flächennutzung über die Strassenführung bis zum Bau eines Atomkraftwerks und kultureller oder sportlicher Zentren.

In den 1960er und 1970er Jahren erlebten Olten und seine Umgebung eine kurze Phase des utopischen Aufbruchs. Doch die Phase der Euphorie war von kurzer Dauer. Die im Zeichen der einsetzenden Rezession stehenden Negativentscheide gegenüber den kühnen Planungsvorhaben, etwa betreffend den Erschliessungskredit „Olten-Südwest“ und das „Basisdreieck“, erscheinen als Ausdruck eines Unbehagens gegenüber einer anscheinend nicht mehr überblickbaren, menschliches Mass verlierenden Zivilisation. Dies gilt besonders auch für das die Kantonsgrenze überschreitende „Projekt Aarolfingen“, das bereits in einem frühen Planungsstadium, nicht zuletzt auch am Widerstand seitens des Kantons, scheiterte. Danach wurden die Ansprüche der Behörden bescheidener, man bemühte sich an „bewährte und gesunde Siedlungsstrukturen unserer Stadt“ anzuknüpfen. Konkret bedeutete dies, dass – ohne städtebauliche und soziale Vorstellungen – die grüne Fustligwiese und das Wilerfeld mit Bauten übersät wurden und der Verkehr sich weiterhin durch Oltens enge Strassenschluchten quält.



So soll sich Oltens Innenstadt in Zukunft präsentieren: als Ort der Begegnung

Neuerdings sind wieder Anzeichen einer vielversprechenden Entwicklung erkennbar. 2005 wurde eine integrale Stadtentwicklung mit dem Ziel einer strategischen Gesamtschau als zentrale Aufgabe der städtischen Politik definiert und in der Verwaltung organisatorisch verankert. Im Mitwirkungsprozess „Olten 2020“ hat Olten als eine von wenigen Kleinstädten mit der Bevölkerung ein Leitbild erarbeitet, aus welchem – mit Unterstützung einer inzwischen geschaffenen Abteilung, welche die Bereiche Stadtentwicklung, Quartierentwicklung, Integration sowie Umwelt, Energie und Mobilität zusammenfasst – bereits diverse konkrete Projekte (Entlastung Region Olten, Projekt urbain Olten-Ost, Innenstadtentwicklung, Umsetzung einer raum- und zielgruppenspezifischen Wohnpolitik usw.) hervorgegangen sind.