

R

A

LEBENSRAUM GÄU

U

M

AUTOREN

Projektverfasser	Stefan Rudolf dipl. Architekt ETH/SIA Oensingen
Projektbegleitung	Markus Ducommun dipl. Architekt ETH/SIA/BSA Solothurn Pius Flury dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Toni Weber dipl. Landschaftsarchitekt HTL/BSLA Solothurn Jürg Stäuble dipl. Architekt HTL Solothurn
Projektbeobachter	Hansueli Ammon dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Marcel Liesch dipl. Architekt ETH/SIA Chur Erich Senn dipl. Architekt ETH/SIA Grenchen Klaus Schmuziger dipl. Architekt ETH/SIA Olten Robert Stampfli dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Werner Stebler dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Hans Stuber dipl. Ingenieur ETH/SIA Oensingen Roland Wälchli dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Peter Widmer dipl. Architekt ETH/SIA Solothurn Peter Gruber dipl. Ingenieur ETH/SIA Verkehrskonsulent Aarburg
Patronat	SIA Sektion Kanton Solothurn



VORWORT	3
ANALYSE	4 - 11
IMPRESSIONEN	12 - 17
KONZEPT	18 - 29
LEITBILD	30 - 32

In der Ebene des Gäus, bedingt durch die günstige Verkehrslage und die enormen Landreserven, ist eine wirtschaftliche Entwicklung im Gang. Ist keine übergeordnete Ordnung vorhanden, kann eine solche Entwicklung einen Verlust an Lebensqualität und der gewachsenen Charakteristik der Region mit sich bringen.

Heute wird das Gäu durch die Dynamik der Verkehrsträger dominiert. Dabei hat die Region ihre Identität verloren. Für die Identifikation der Bewohner mit ihrem Lebensraum ist aber ein eigenständiger, ablesbarer Charakter der Siedlungs- und Landschaftsräume entscheidend.

Das hat den SIA bewogen, mit 15 Architekten, Planern und Ingenieuren aus dem ganzen Kanton für das Gäu eine übergeordnete räumliche Ordnung auszuarbeiten. Als Initianten dieser Planungsarbeit konnten wir den SIA Sektion Solothurn für das Patronat dieses Projektes gewinnen. Es besteht kein Auftrag seitens des Kantons. Durch die Arbeit soll ein räumliches Leitbild entstehen, welches der Bevölkerung, den Gemeindebehörden und Planern als Entscheidungsgrundlage dienen kann.

Die Landschaft, ihre Geschichte, ihre Entwicklung und ihr Fassungsvermögen sind die Grundlage der Studie. Sie bezweckt nicht, für jedes Problem der Besiedlung der Landschaft eine individuelle Lösung anzubieten. Durch ein übergeordnetes räumliches Thema soll der Landschaft ein unverwechselbarer Charakter verliehen werden. Dabei sollen Spielregeln entstehen, die es ermöglichen, auf lange Sicht die Lebensqualität zu wahren und das Gäu als Lebens- und Arbeitsraum zu stärken.

Markus Ducommun

Pius Fluy

DIE DEFINITION DES PLANUNGSGEBIETES

Die Studie erstreckt sich auf das Berggäu (Oensingen, Oberbuchsiten, Egerkingen, Hägendorf, Rickenbach, Wangen) und das parallel dazu verlaufende Mittulgäu (Kestenholz, Niederbuchsiten, Neuendorf, Härkingen, Gunzgen, Kappel, Kleinwangen) von Niederbipp bis Wangen bei Olten. Dabei sind der Jura, der Born und die Hügel zwischen Aare- und Mittulgäu die nördlichen und südlichen Begrenzungen. Der Sattel bei Niederbipp und die Enge zwischen Jura und Born bei Wangen bei Olten begrenzen das Gebiet in westlicher, beziehungsweise östlicher Richtung. Der Klus zwischen Balsthal und Oensingen kommt als Tor zum Norden zudem eine besondere Bedeutung zu.

MENSCHLICHE EINGRIFFE VERÄNDERN DIE LANDSCHAFT

Der Bau der Eisenbahnlinie gegen Ende des 19. Jahrhunderts und die im 20. Jahrhundert eingeleitete Dünnerkorrektur, welche die Ebene vor Überschwemmungen schützte, hatten einen grossen Einfluss auf die Entwicklung des Gäus. Die Dörfer begannen Richtung Bahnhof zu wachsen. Neue Quartiere entstanden in der Ebene. Für die in den sechziger Jahren durchgeführte Güterzusammenlegung gab die Eisenbahnlinie als erstes gradliniges Element in der Ebene die Richtung der Parzellierung vor. Von der alten Landschaft bleiben nur noch wenige Fragmente: Reste des alten Dünnerlaufes, einige Entwässerungskanäle, alte Dorfkerne. Die Landschaft wird geprägt durch die neuen linearen Elemente und die grossen Parzellen. Der markanteste Eingriff in die bis anhin hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Landschaft war der Bau der Autobahn. Sie brachte einen Standortvorteil, der sich vor allem auf die Besiedlung, die Wohn- und Industriezonen auswirkte. Die grosse Baulandreserve verlangte kaum nach einer Verdichtung. Auf den grossen Parzellen in den Industriegebieten entstanden Lager-, Verteilbetriebe, Konferenz-, Tagungs- und Einkaufszentren. Sie profitierten von der idealen weiträumigen Erschliessung. An den Siedlungsrändern der Dörfer dehnten sich die Wohngebiete weiter aus. Das durch den Bau der Autobahn bedingte Wachstum verursachte ein starkes Verkehrsaufkommen. Der Verkehr der Industriezonen zwischen Olten und Oensingen wird über die Aus- und Auffahrten Oensingen und Egerkingen auf die Autobahn geführt. Die bestehenden Infrastrukturen sind nicht für diese Belastung geschaffen. Durch die Verkehrsimmissionen hat sich die Wohnqualität der Dörfer verschlechtert. Vor allem die Ebene des Gäus hat erhebliche Einbussen erlitten. Die Räume der Landschaft in der Ebene werden durch künstliche Linien der Verkehrsachsen definiert. Sie zerschneiden das Gebiet in einzelne Teile, die nur noch schwer zugänglich sind. Erholungsräume und landwirtschaftliche Anbauggebiete verlieren an Qualität. Davon sind nicht nur die Menschen, sondern auch die Tiere betroffen. Für Wildtiere ist die Ebene unüberbrückbar geworden.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

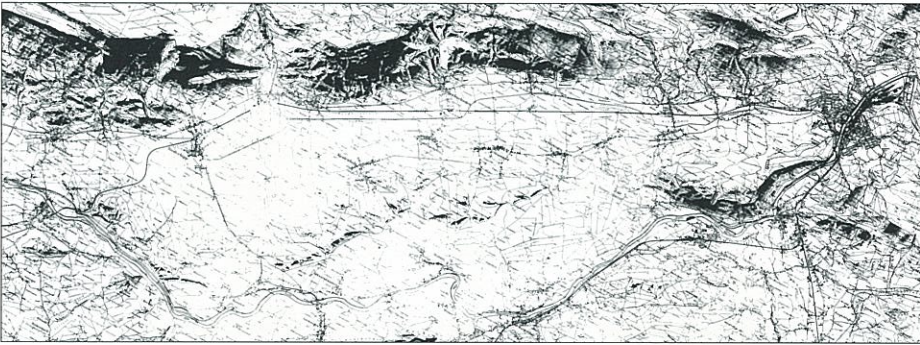
1



2



3



4



1
Karte von **1832**, die Zeit vor dem Eisenbahnbau mit ursprünglichen Wasserläufen der Dünern und der Bäche, den zwei Hauptstrassen Jurasüdfuss und Mittelhäu, den beiden Siedlungstypen entlang

dieser Strassen: Schutzkegeldörfer zwischen Jura und Strasse mit senkrechter Ausbildung zum Jura hang und zur Strasse. Strassendörfer im Mittelhäu mit paralleler Entwicklung zur Strasse.

2
Karte **1884**, die Eisenbahnlinie bildet das erste geradlinige Element.

3
Karte **1950**, die Juragewässerkorrektur ist ausgeführt. Für die Jurasüdfussdörfer wird eine neue Bauentwicklung hin zu den Bahnstationen eingeleitet.

4
Karte **1970**, die Autobahn zerschneidet das Mittelhäu.

DIE SIEDLUNGSRÄUME

WOHNEN...

Die Dörfer des Berggäus sind Schuttkegelsiedlungen. Der öffentliche Raum besteht hauptsächlich aus der Durchfahrtsstrasse sowie der senkrecht zum Hang verlaufenden Dorfstrasse und dem Kirchplatz. Die Kantonsstrasse trennt die Dörfer des Berggäus nicht nur topographisch sondern auch sozial. Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen befinden sich in der Ebene, Eigenheime mehrheitlich am Hang.

Im Mittulgäu erstrecken sich die Wohngebiete entlang der Hauptstrasse. Dabei sind eigentliche Strassendörfer entstanden, deren öffentlicher Raum sich hauptsächlich auf die Durchfahrtsstrasse beschränkt. Durch das starke Verkehrsaufkommen haben die Strassendörfer ihren öffentlichen Raum verloren, ohne dass dieser ersetzt worden wäre.

Das Bildungsangebot beschränkt sich im Gäu auf die obligatorische Schulzeit. Die höhere technische Lehranstalt in Oensingen stellt eine Ausnahme dar. Die meisten Dörfer verfügen über gut ausgebaute Schulanlagen. In Oberstufenzentren werden die älteren Schüler verschiedener Gemeinden zusammengefasst. Im Gegensatz zum privaten Raum ist der öffentliche Raum relativ knapp bemessen.

Es bestehen hauptsächlich Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf. Als nationale Drehscheibe des Schienenverkehrs, mit ihren Läden, Kinos, der Kunsteisbahn, der Badeanstalt und den Mittel- und Berufsschulen erfüllt Olten für das Gäu eine Zentrumsfunktion. Die Bevölkerung des Gäus ist entsprechend stark Richtung Olten orientiert.

...ARBEITEN

Nach dem Bau der Autobahn sind mehrere grössere Firmen in die Region gezogen. Der klassische Arbeitsplatz auf dem Feld wurde in Lagerhallen und Industriebetriebe verlegt. Aufgrund fehlender Wachstumsanreize und industrieller Tradition, siedeln sich zu wenig Produktionsbetriebe und kommerzielle Dienstleistungen an. Den Schwerpunkt bilden logistische Stützpunkte. Das führt zu einem Überangebot an unqualifizierten Arbeitsplätzen. Arbeitgeber rekrutieren ihre Arbeitskräfte deshalb nicht nur aus den umliegenden Gemeinden. Das Haupteinzugsgebiet erstreckt sich von Biel bis Aarau. Qualifizierte Arbeitskräfte, die im Gäu wohnen, arbeiten hauptsächlich in den nahegelegenen städtischen Zentren. Diese Situation führt zu einem entsprechend starken Pendelverkehr.

Mit der zunehmenden Rationalisierung, und dem Einzug der Elektronik in der Lagerbewirtschaftung, ist diese Situation in einem starken Wandel begriffen. Mit der HTL in Oensingen kann zudem eine neue Industriekultur entstehen.

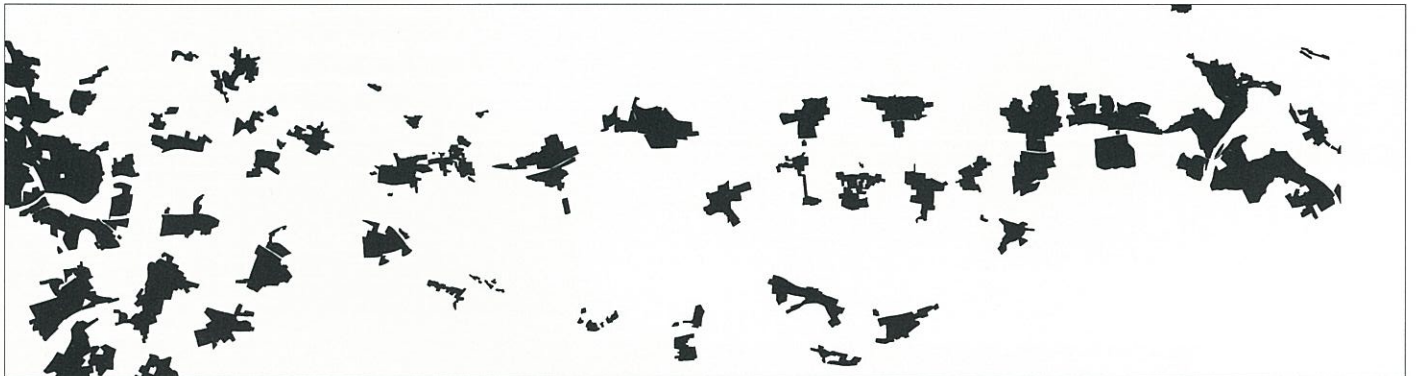


Solothurn

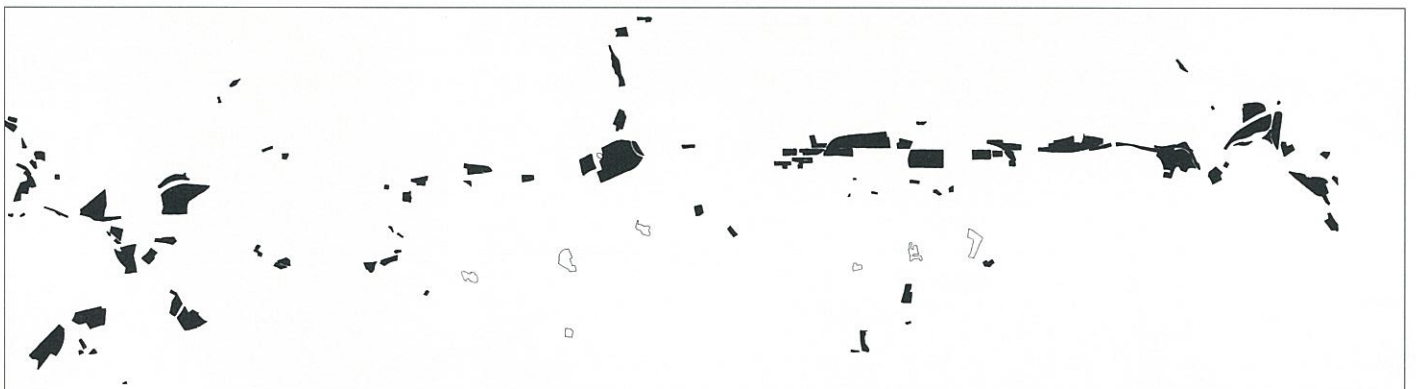
Oensingen

Olten

Übersichtsplan



Richtplan 82 Wohnzonen, die Nutzungsräume entwickeln sich vom Zentrum Solothurn her radial und vom Zentrum Olten her linear.



Richtplan 82, Industriezone, es zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Wohnzonen. Allerdings fällt die lineare Entwicklung von Olten Richtung Oensingen deutlicher aus.

LANDSCHAFT

BEBAUEN UND ...

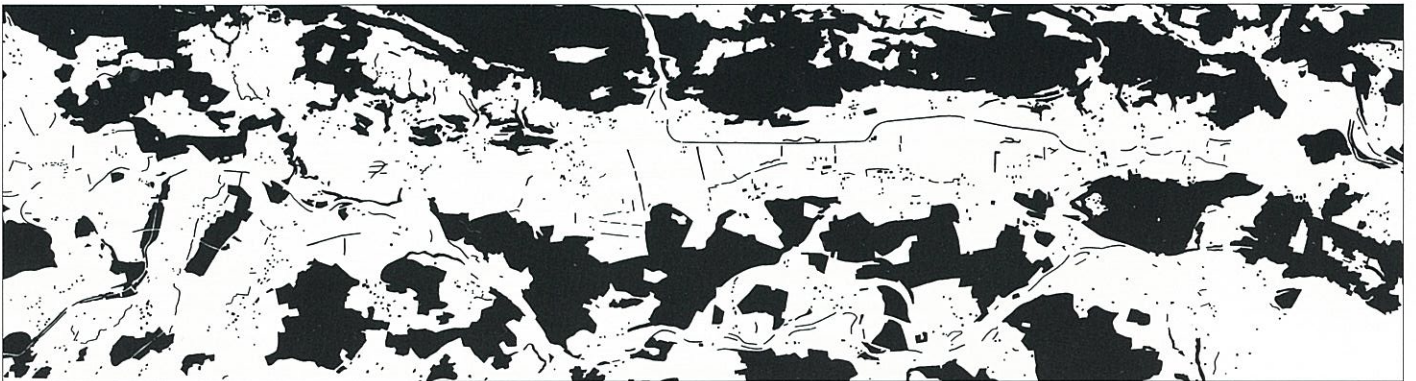
Nach der Juragewässerkorrektur hätte sich das Gäu zu einer Kornkammer des Mittellandes entwickeln können. Die grossen, zusammenhängenden Grünflächen können maschinell bewirtschaftet werden. Durch die Amelioration sind in der Ebene des Mittulgäus einzelne Bauernhöfe ausserhalb der bebauten Dorfgrenzen entstanden. Neben Ackerbau wird Viehwirtschaft betrieben. Die Immissionen durch den Verkehr schränken die Qualität der landwirtschaftlichen Nutzung des Gebietes entlang der Autobahn und der Schiene stark ein.

SICH ERHOLEN...

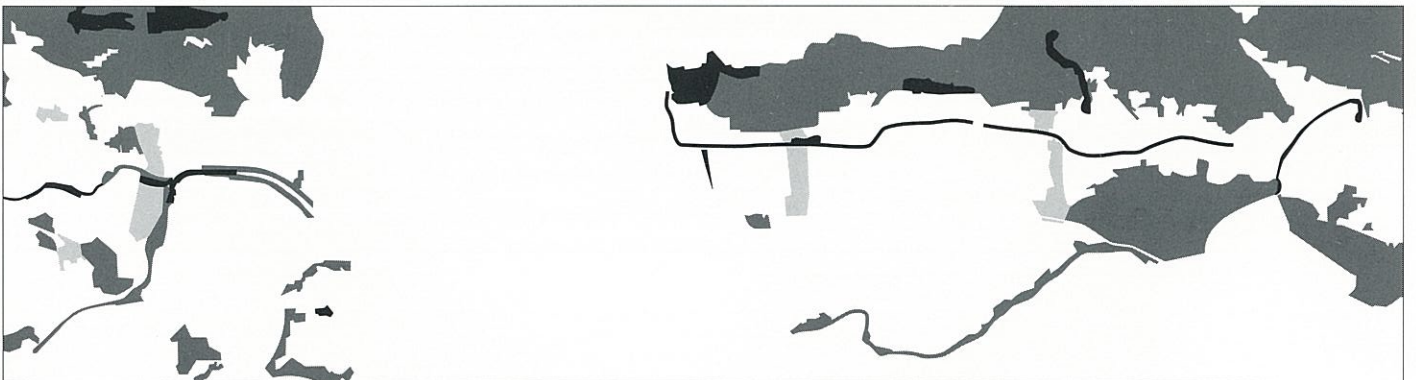
Die Juraschutzzone und die Aarelandschaft sind für die Dörfer des Berg- und Mittulgäus die wichtigsten Erholungsgebiete. Weitgehend intakte Lebensräume bieten Platz für Mensch und Tier. Der Erholungswert der Ebene ist seit dem Bau der Autobahn stark beeinträchtigt. Künstlich angelegte Naturelemente und Siedlungsräume unterteilen die Ebene. Die vorhandenen Hecken und Bäume reichen als Lebensraum für die Fauna nicht aus. Die Baumreihen folgen grösstenteils einstigen und jetzigen Wasserläufen. Sie sind Überreste einer vergangenen Landschaft. Zu wenig konsequent angelegt schützen sie die Felder nicht vor der Winderosion.



Landwirtschaftszonen, die grosse landwirtschaftlich nutzbare Fläche zwischen den Siedlungen fällt auf. In der Längsachse wird sie von der Dünern, der Autobahn und der Bahnlinie getrennt. Die ursprünglichen Querverbindungen sind stark eingeschränkt.

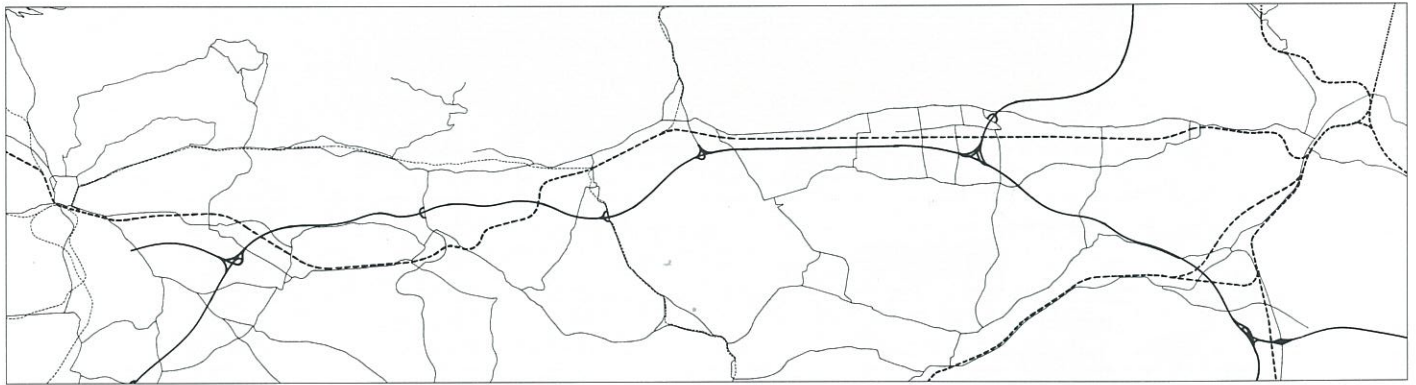


Das Gäu weist eine dichte Struktur von hochstämmigen Bäumen auf. Sie befinden sich entlang von Gewässern, Strassen und Wegen, oder bilden einzelne Baumgruppen und Hofstattbereiche.



Schutzzonen mit Siedlungstrennenden Grüngürteln.

- Naturreservat
- Jura- Uferschutzzonen
- Siedlungstrennende Grüngürtel
- Die Schutzgebiete im Kanton Bern sind nicht eingezeichnet.



3

Solothurn

Oensingen

Olten

3

Verkehrswege:

Kantons- Gemeindestrassen,

Autobahn, Bahnlinie. Ver-

kehrsverdichtungen in den

Regionen Olten, Egerkingen

und Oensingen fallen auf.

VERKEHR

REISEN, TRANSPORTIEREN...

Das Gäu hat als Verkehrsraum europäische Bedeutung. Mit dem Autobahnkreuz in Härkingen ist es die wichtigste Verbindung der Nord-Süd- und der West- Ostachse des schweizerischen Autobahnnetzes. Nationaler und internationaler Durchgangsverkehr verursachen in der Gäuebene eine hohe Belastung.

Andererseits stellen die N 1 und die N 2 für das Gäu einen wesentlichen Standortvorteil dar. Das hat dazu geführt, dass sich zahlreiche Unternehmen in der Gäuebene angesiedelt haben, was eine starke Zunahme des Schwerverkehrs mit sich bringt. Das bestehende Gemeinde- und Kantonsstrassennetz ist nicht darauf ausgelegt. Die Folge des Verkehrsaufkommens ist eine Verschlechterung der Lebensqualität in den Dörfern.

PENDELN...

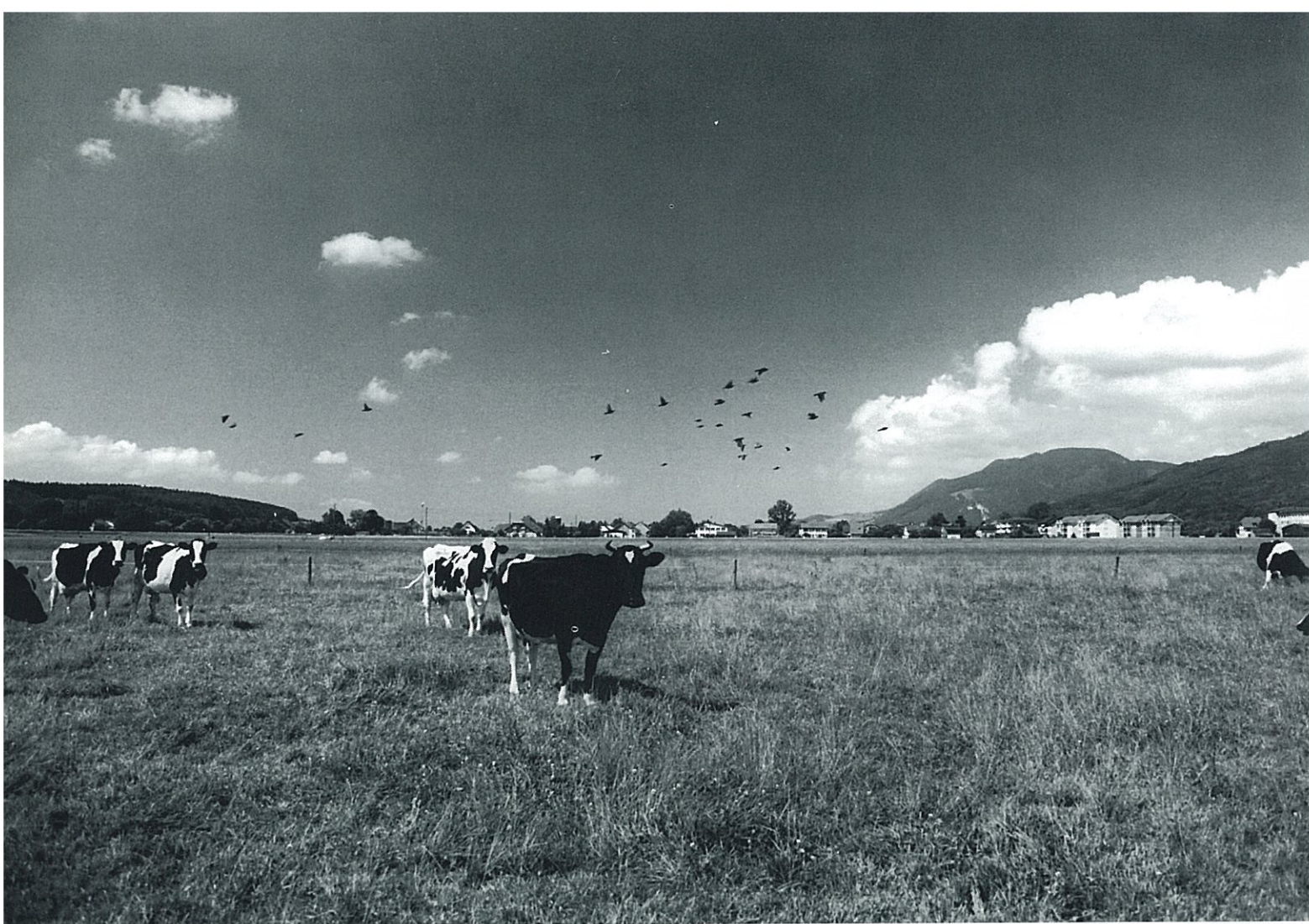
Zahlreiche auswärtige Arbeitskräfte der angesiedelten Betriebe, und die Ausrichtung der Wohnbevölkerung auf die Zentren Olten und Solothurn, verursachen einen starken Pendelverkehr. Durch die Bahnlinie im Mittulgäu und verschiedene Buslinien besteht zwar ein Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bahnhöfe liegen jedoch meistens ausserhalb der Dorfzentren und der Takt der Busse ist nur gerade Richtung Wangen bei Olten befriedigend, so dass die Pendler meistens auf den Individualverkehr ausweichen. Das führt in Stosszeiten zu einer weiteren starken Belastung des regionalen Strassennetzes.

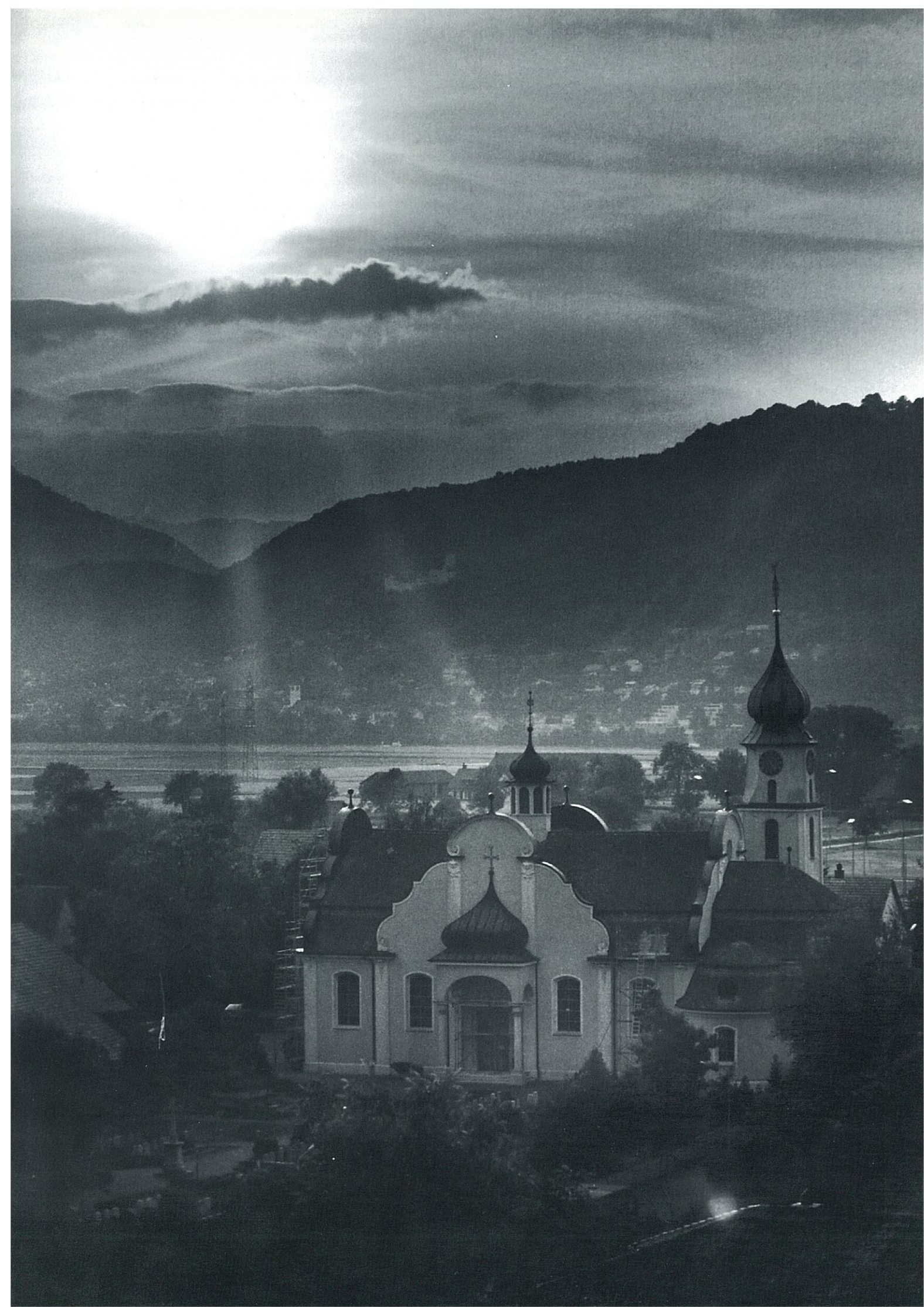
FAZIT

Die Gäulandschaft ist in den letzten Jahren vor allem durch die baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit dem privaten und dem öffentlichen Verkehr geprägt worden. Der Charakter der Landschaft und der Dörfer hat unter der unkoordinierten Bauentwicklung gelitten. Die Folge war eine Zersiedlung, eine Auflösung der Siedlungsränder und ein Ineinanderfliessen verschiedener Zonen und Nutzungen. Insbesondere die Ebene des Mittulgäus wirkt unstrukturiert, unruhig und hat dabei ihren Erholungswert verloren.

Der Charakter der Gäulandschaft kann nicht durch den Bau von Umfahrungsstrassen wiedergewonnen werden. Vielmehr müssen die Dörfer, die Siedlungsräume, wie auch die Zwischenräume wieder klar definiert werden.

Soll der Standort Gäu für die Zukunft gestärkt werden, müssen für die Gäudörfer neue Strukturen geschaffen werden. Die Abfolge von Grossräumen und intimen Orten sollen die Ebene beruhigen und neu definierte Lebensräume schaffen. Dabei sollen Nutzungskammern entstehen, die nicht durch imaginäre Gemeindegrenzen bestimmt werden, sondern durch natürliche oder bauliche Zeichen lesbar werden. Jede Nutzung muss ein ideales Umfeld vorfinden. Die qualitativ hochwertigen Wohnzonen sollten auf die Hanglagen konzentriert werden. Der Schwerpunkt der öffentlichen Bauten müsste sich in den Dorfzentren finden. Die Industriezonen sollten auf zwei Grossgebiete festgelegt werden. Die Gemeinden schliessen sich dabei zu Industriekonsortien zusammen.













AUSGANGSLAGE

Die nachfolgenden Schemen zeigen zwei mögliche Varianten der Strukturierung der Ebene auf. Sie bilden die Ausgangslage des räumlichen Konzeptes.

SCHEMA A

Die Dörfer werden zu Dorfgruppen zusammengefasst. Es entstehen Schwerpunkte in der Ebene. In diesen Räumen werden die Nutzungen untergebracht, welche in den Dörfern keinen Platz finden:

Grossmassstäbliche Bauten, immissionsstarke Nutzungen, Sportanlagen. Die Räume zwischen den Dorfgruppen sind siedlungstrennende Grüngürtel, die freigehalten werden müssen.

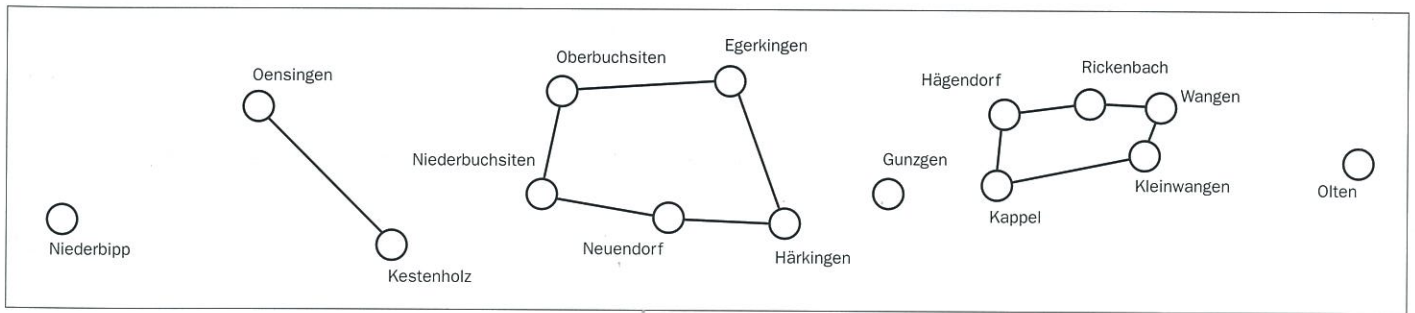
SCHEMA B

Die Dörfer entlang des Jurasüdfusses, sowie diejenigen nördlich der Hügel zwischen Mittel- und Aaregäu werden verbunden. Das dadurch entstehende, perlenkettenähnliche Gebilde umschliesst einen langgestreckten Raum. In diesem Raum werden die für die Dörfer nicht verträglichen Nutzungen angesiedelt.

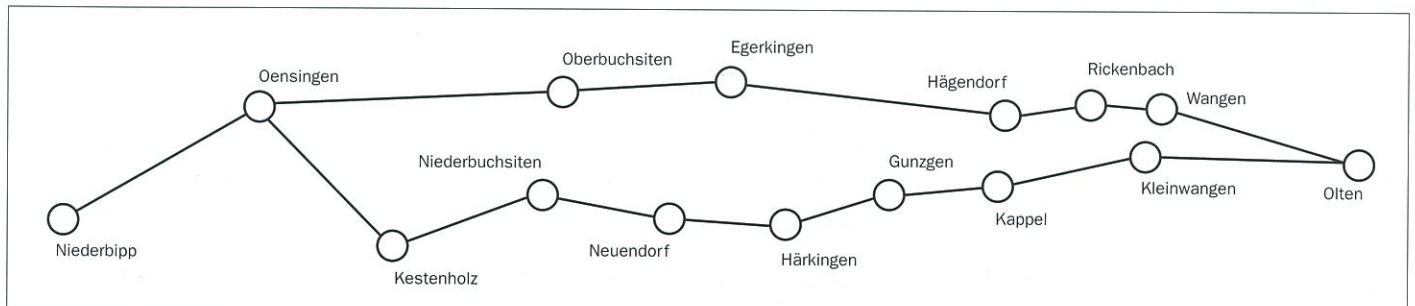
BEURTEILUNG

Das Schema A zeigt ein alternierendes System von stark genutzten und freien Flächen. Die Ebene verliert dabei ihre charakteristische Grosszügigkeit.

Beim Schema B bleibt die Ebene als räumliche Einheit erhalten. Die Form kann als See interpretiert werden, in welchem die einzelnen Industriebauten wie Inseln wirken und die emissionsträchtigen Nutzungen die Wohnqualität der Dörfer nicht beeinträchtigen. Der See war vor der Dünnerkorrektur durch die jährlich wiederkehrenden Überschwemmungen eine Tatsache. Die Dörfer waren so angelegt, dass sie vor dem Hochwasser geschützt waren. Das Wasser war demnach bestimmend für die Bebauungsstruktur der Ebene. Das Schema B weist gegenüber A wesentliche Vorteile auf, Organisation, räumliche Grosszügigkeit, historische Reminiszenz. Es dient deshalb für die weitere Konzeptarbeit als Grundlage.



Schema A (Skizze)



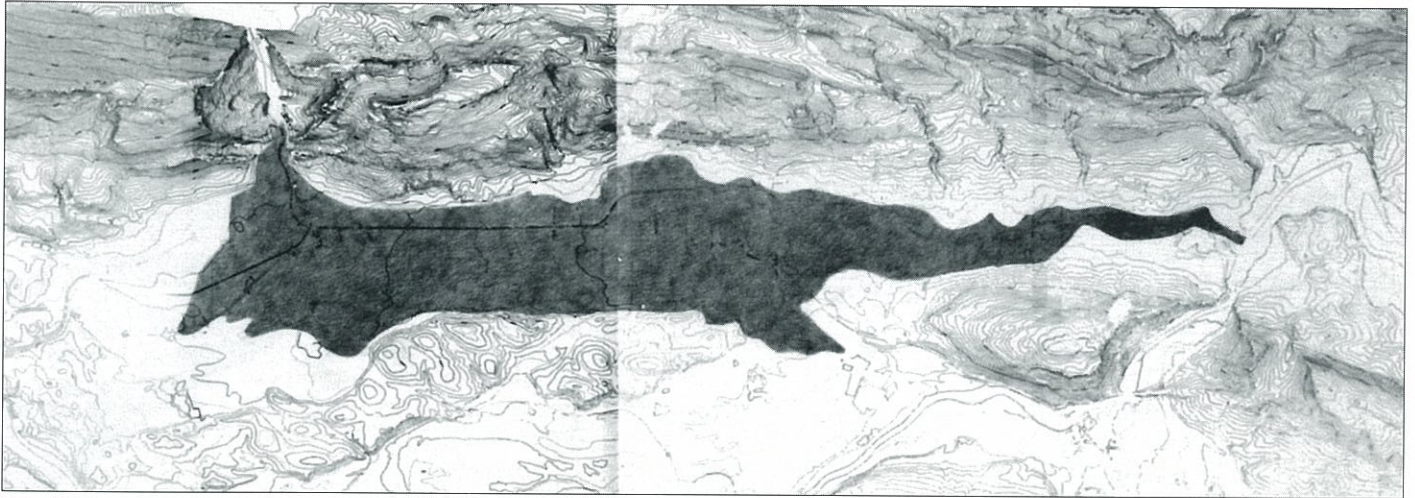
Schema B (Skizze)



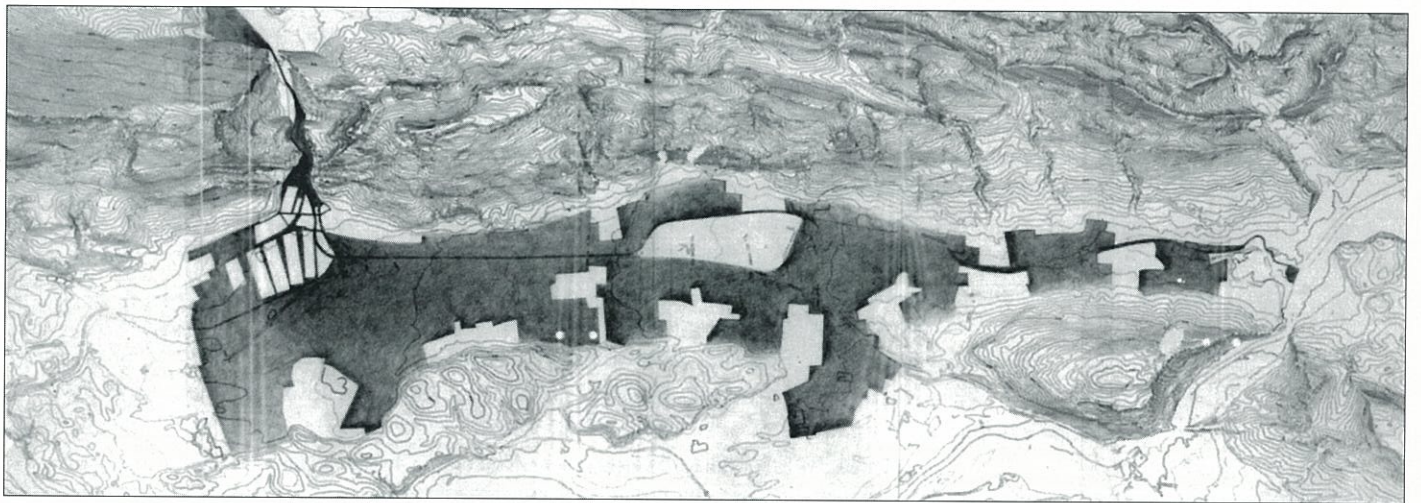
GÄUSEE: METAPHER FÜR DAS PLANUNGSKONZEPT

Das Überschwemmungsgebiet, der Bippersee, wird für die Gestaltung der Ebene in der Studie als Metapher eingesetzt. Die Dörfer werden dabei als Halbinseln betrachtet, welche mit einer "Ufergestaltung" eingefasst werden. Sie sind an den Hängen, der natürlichen topographischen Begrenzung des Sees, angebunden. Die Industriegebiete in der Ebene sind wie frei im See liegende Inseln. Da die Ebene heute bereits sehr stark zersiedelt ist, können nicht alle Bauten und kleineren Industriegebiete als Inseln aufgefasst werden. Die räumliche Ordnung wäre dabei nicht mehr lesbar. Die einzelnen, grossen Industriebauten, welche in der Ebene liegen, werden wie Flosse behandelt, die frei im See schwimmen.

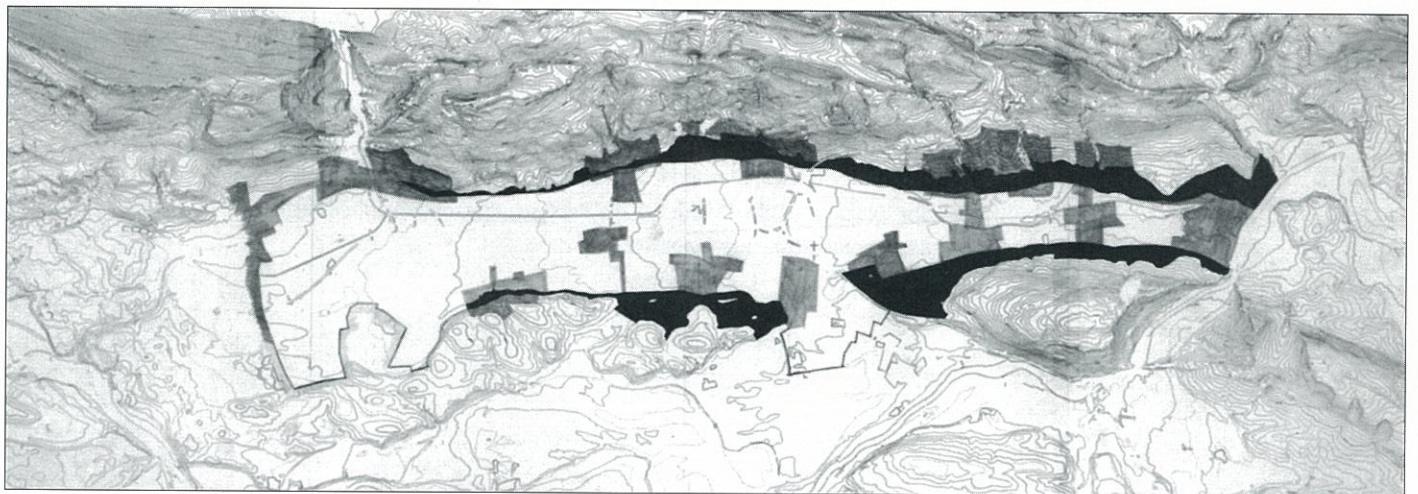
Hinsichtlich der Nutzung werden zwei Hauptkategorien unterschieden: die immissionsempfindlichen Nutzungen (empfindliche Nutzungen) und die emissionslastigen Nutzungen (unempfindliche Nutzungen). Während die immissionsempfindlichen Nutzungen auf den Halbinseln und den Hängen angelegt werden sollten, könnten die emissionslastigen Nutzungen auf den Inseln angesiedelt werden. Dadurch werden Konflikte zwischen den Nutzungsgebieten vermieden.



Metapher Gäusee (ehemaliges Überschwemmungsgebiet)

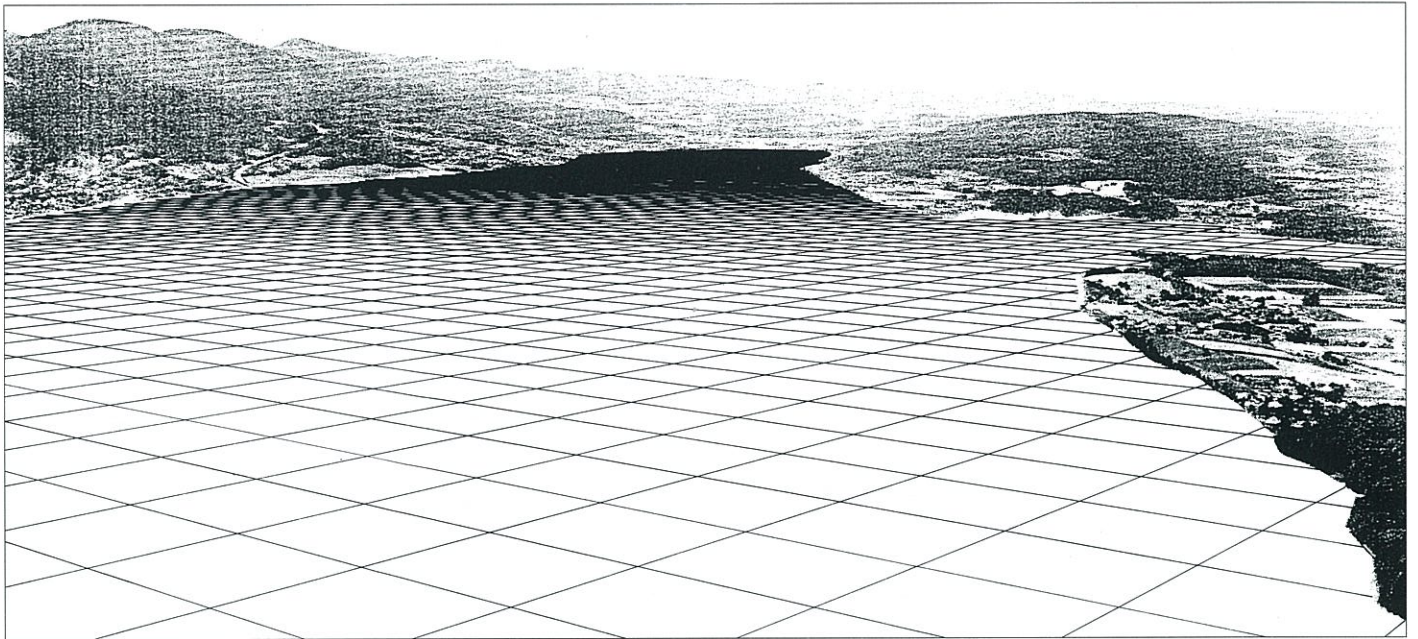


Übersichtsplan



Baugebiete

- 460 m über Meer
- 550 m über Meer

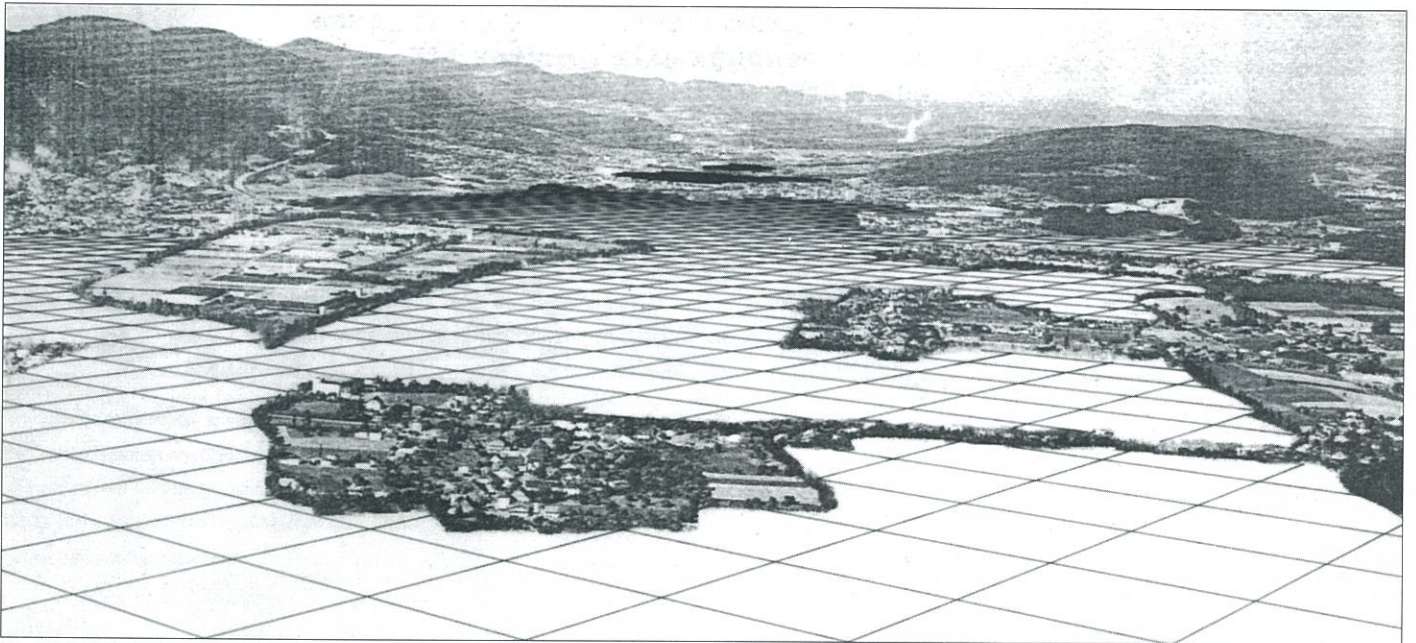


DIE HALBINSELN

Praktisch alle Dörfer des Berggäus und des Mittulgäus sind zweigeteilt. Ein Teil zieht sich den Hang hinauf, der zweite Teil schiebt sich in die Ebene hinaus. Der Dorfteil, der sich in die Ebene hinausschiebt, wird als Halbinsel aufgefasst und mit einer Ufergestaltung umspannt. Auf diese Weise werden die Siedlungsränder klar definiert. Innerhalb des begrenzten Raumes kann die Überbauung im Dorf verdichtet werden. Ausserhalb der Ufergestaltung wird nicht mehr gebaut werden. Sportanlagen ohne grosse Gebäude können dabei eine Ausnahme bilden. Die erhöhte Wohnzone darf bis zur Hangkante beliebig erweitert werden.

Innerhalb der Halbinsel sind verschiedene Nutzungen möglich. Neben der Wohnnutzung können öffentliche Nutzungen, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe angesiedelt werden, welche die Wohnqualität nicht belasten. Die Halbinseln werden nicht als Monokulturen ausgebildet. Sie haben aber eine Hauptnutzung mit ihren jeweiligen Folgenutzungen.

Durch ihre Bebauungsstruktur erhält die Halbinsel ihre eigene Identität. Die Umfassung grenzt die Halbinsel vom Freiraum ab und erweckt die Landschaft gleichsam zum Leben. Die Umfassung, die Ufergestaltung ist ein Ort der Naherholung. Sie ist ein öffentlicher Raum, der wie ein Stadtpark mit Bänken, Skulpturen, Wasserläufen, Spielplätzen möbliert wird. Für die Bepflanzung sollten einheimische Bäume und Sträucher eingesetzt werden.



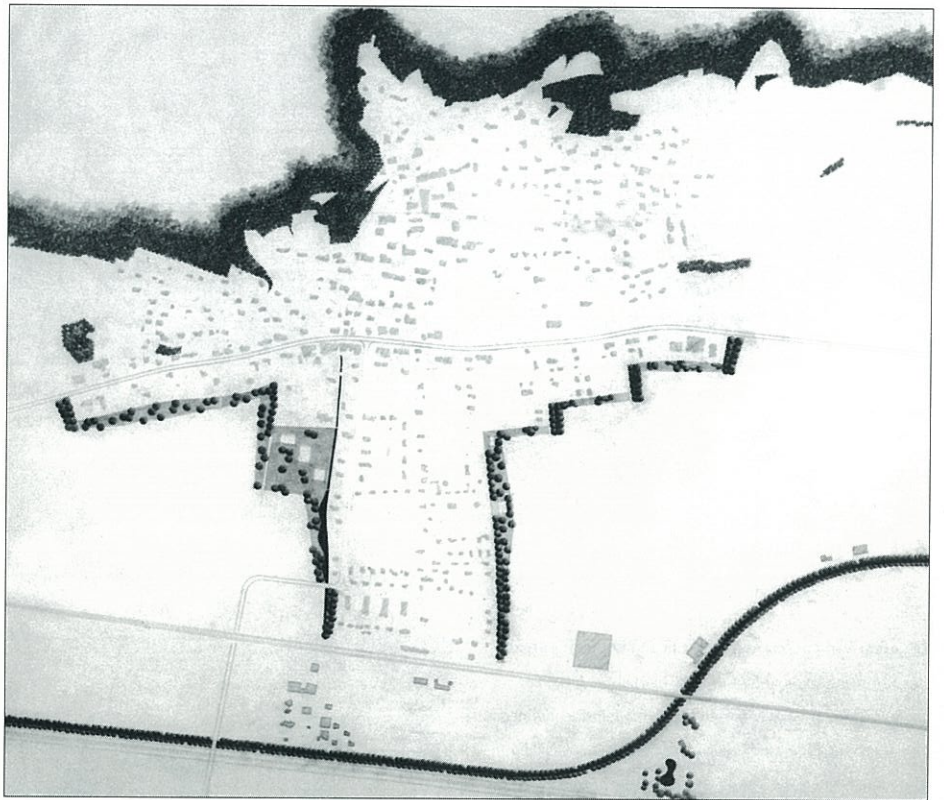
DIE INSELN

Durch die Autobahnausfahrten hervorgerufen, entstanden dicht und weniger dicht bebaute Industriegebiete. Um Immissionen und Schwerverkehr lokal zu beschränken, werden die vielen kleinen Industriegebiete zugunsten einiger Grossindustriegebiete, die als Inseln ausgebildet werden, aufgehoben. Diese Inseln werden durch die Autobahn und die Bahnlinie direkt erschlossen. Eine Insel liegt beim Autobahnkreuz in Härkingen, während sich die andere bei der Autobahnausfahrt von Oensingen befindet. Die Inseln werden begrenzt durch bereits in der Ebene vorhandene Elemente wie Bahnlinie, Autobahn, Dünnern und bestehende Baumreihen. Alle anderen Industrieanlagen bleiben Solitäre, Flosse im See. Sie werden sukzessive in die Industrieinseln integriert. Die Inseln müssen mit einer guten Verkehrserschliessung, sowie mit Gemeinschaftseinrichtungen als Industriegebiete vorbereitet werden. Zur Verkehrserschliessung gehört vor allem ein Anschluss an die Autobahn, der nicht durch die Dörfer führt, sowie ein Bahnanschluss, der für möglichst alle Parzellen zugänglich ist. In den Industriegebieten werden auch Gelegenheiten für die Verpflegung, für gemeinschaftliche Anlässe, sowie Orte für Sport und Freizeit angeboten. Bei der Nutzungsdurchmischung ist es wichtig darauf zu achten, dass die Inseln nicht nur während der Arbeitszeit bevölkert sind. Die Ufergestaltung bei den Inseln wird analog der Umfassung der Halbinseln ausgestaltet.

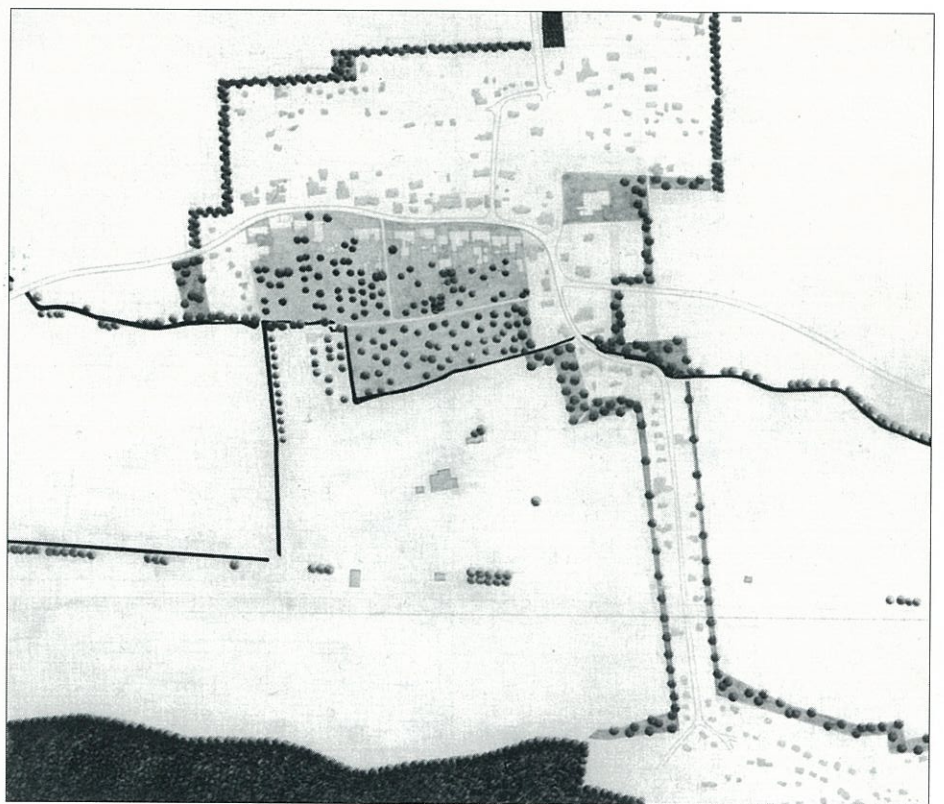
ENTWICKLUNGSSZENARIO AM BEISPIEL OBER- UND NIEDERBUCHSITEN IM SINNE DES KONZEPTEs.

Die Gemeinden bestimmen die Form und Ausdehnung der Halbinsel. Diese wird danach mit der Ufergestaltung eingefasst. Die Dorferweiterungen finden bis auf 550 m über Meer am Hang statt. Dazu wird die Juraschutzzone teilweise zurückgenommen. In der Horizontalen wachsen die Dörfer bis zur Höhenlinie 460 m über Meer. Im Richtplan wird die Hangkante als untere Begrenzung der Erweiterungen festgelegt.





Umsetzungsvorschlag Oberbuchsiten



Umsetzungsvorschlag Niederbuchsiten

VERSCHIEDENE ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN DER INDUSTRIEZONE AM BEISPIEL EGERKINGEN



Ringerschliessung

Die erste Variante schlägt eine Unterführung im Bereich der Kreuzung Wohngebiet- Industrieerschliessung vor. Mit geringem Aufwand können so Lärmbeeinträchtigungen wie auch Gefahren verringert werden. Die zweite Variante erschliesst die Insel mit einer neben der Autobahnverlaufenden Strasse, welche an der neugestalteten Autobahnausfahrt angeschlossen ist. Werden die beiden Varianten verbunden, entsteht eine Ringerschliessung.

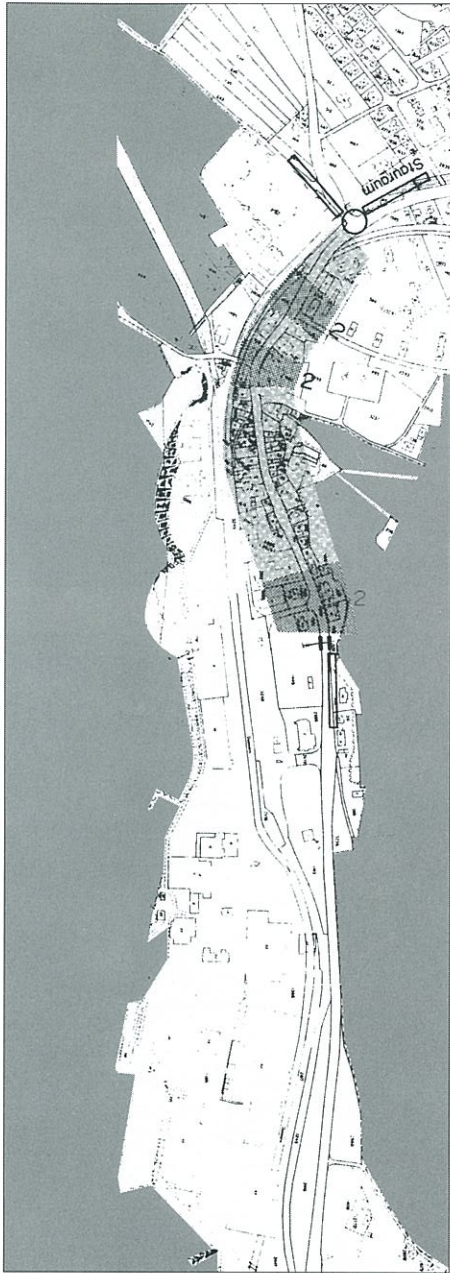


Unterführung

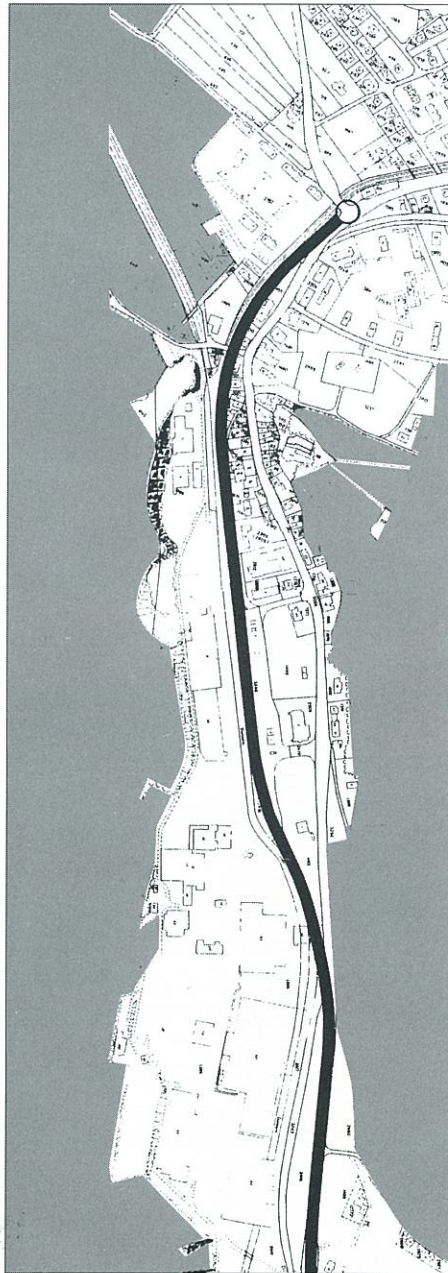


Strasse entlang der Autobahn

VARIANTEN DER STRASSENVERKEHRSFÜHRUNG KLUS OENSINGEN



Koexistenz

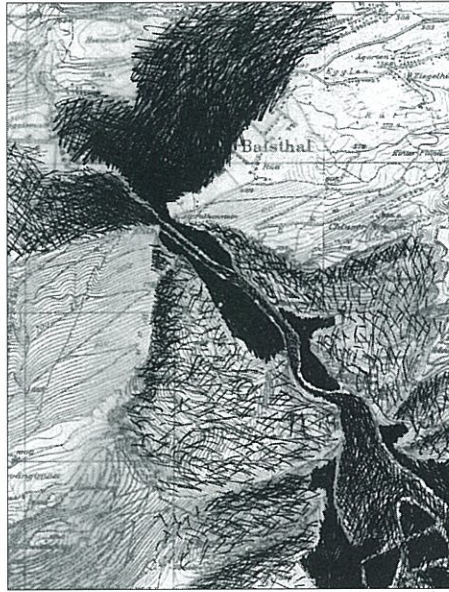


Strasse unter der Bahn

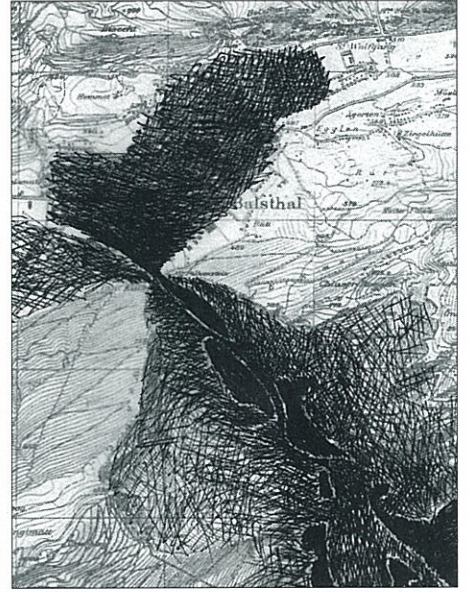
Für die Erschliessung zwischen der Klus und Oensingen bringt die Variante Koexistenz mit einer optischen Fahrbahnverengung und einer Tempolimit auf 30 Km/h bereits eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation. Bei einer neuen Erschliessung wird die Strasse unter der Bahnlinie geführt, um die Wohnqualität in diesem Gebiet zu steigern.



1



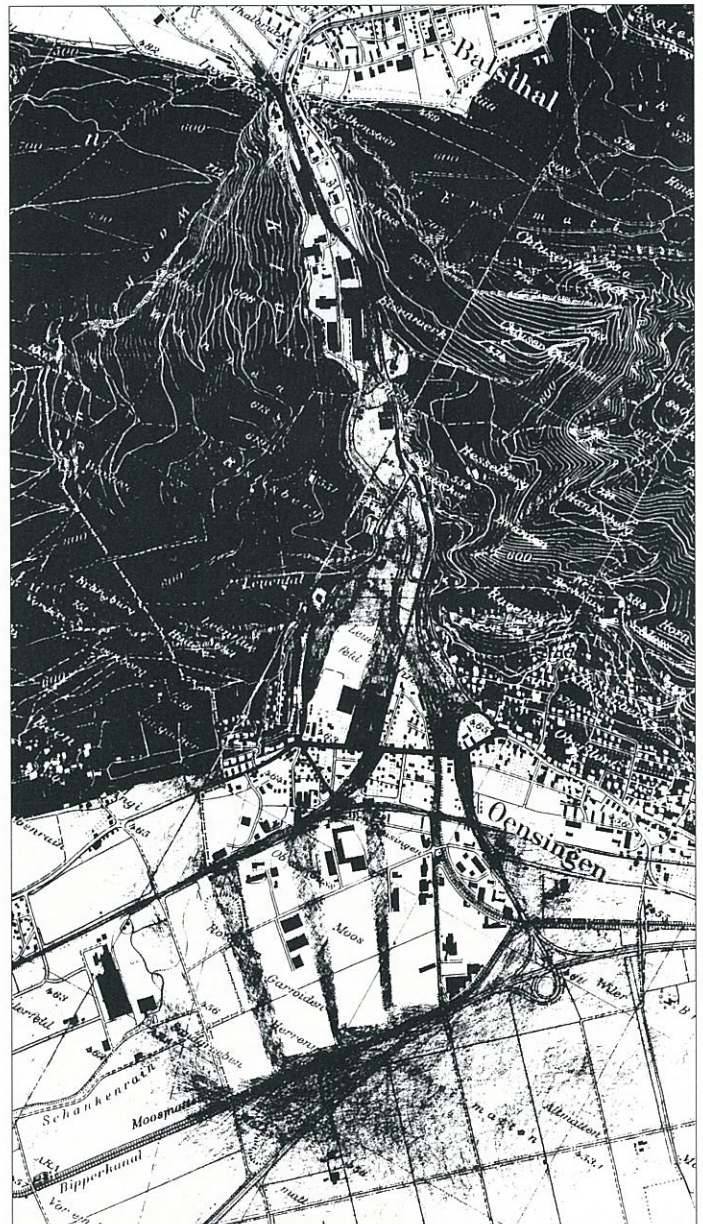
2



3

1-3

räumliche Interpretationen der Klus



4

4

Entwicklungsszenario am Beispiel Klus Oensingen

Der räumliche Übergang von der Klus ins Mittelland bei Oensingen wird als Delta verstanden. Die Quartiere werden gefasst, damit der Zwischenraum erfahrbar wird. Die unempfindlichen Nutzungen werden auf der Insel im Delta südlich der Eisenbahnlinie angelegt.



Umsetzungsvorschlag Oensingen



KONSEQUENZEN FÜR DIE ORTSPLANUNG

EMPFINDLICHE NUTZUNGEN

WOHNEN:

Die Wohngebiete sollten sich vor allem auf die Hänge und die Halbinseln erstrecken. Es sollte eine Erhöhung der Ausnützung angestrebt werden. Die Einfamilienhaus- und Mehrfamilienhauszonen sind durch Bestimmungen über Gebäudehöhe sowie die minimale, beziehungsweise maximale Ausnützung zu ersetzen. In einzelnen Fällen könnten die Wohngebiete auf Kosten der Juraschutzzone ausgedehnt werden. Die Wohngebiete müssen für den privaten und den öffentlichen Verkehr gut erschlossen werden. Durch die Urbanisierung und einen ausreichenden Ausbau der Infrastrukturen soll eine möglichst hohe Autonomie der Dörfer erreicht werden.

GEWERBE:

Vereinzelte emissionsarme Gewerbe können an den Hängen und auf den Halbinseln angesiedelt werden. Das Gewerbe ist vor allem für die regionale Wirtschaft von Bedeutung. Deshalb wäre eine Einbettung ins Dorf vorteilhaft. Es ist aber darauf zu achten, dass die Wohnqualität durch das Gewerbe nicht beeinträchtigt wird.

ÖFFENTLICHE BAUTEN:

Den öffentlichen Räumen sollte in der Gesamtplanung mehr Rechnung getragen werden. Öffentliche Bauten und Anlagen sollten, wenn immer möglich, im Dorf an zentraler Lage realisiert werden können. Eine Ausnahme bilden die Sportanlagen.

LANDWIRTSCHAFT:

Die Landwirtschaftszonen sollten in immissionsfreien Räumen angelegt werden. Durch entsprechende Massnahmen müssten die Freiflächen in der Ebene vor Winderosionen geschützt werden. Vorhandene fliessende Gewässer würden zudem die Bewässerung erleichtern.

LANDSCHAFT:

Sie dient einerseits als Lebensraum für Flora und Fauna und hat andererseits eine wesentliche Funktion als Erholungsraum. Allgemeine Interessen liegen bei der Festlegung über den Gemeindeinteressen. So weit dies möglich ist, sollte auch in der Ebene Erholungsraum zurückgewonnen werden.



UNEMPFINDLICHE NUTZUNGEN

INDUSTRIE:

Die Industriegebiete müssen nicht in Abhängigkeit zum Dorf stehen. Sie sind vielmehr in Beziehung zu den nationalen Verkehrswegen, Schiene und Strasse, anzulegen. Die Erschliessung müsste sich auf zwei Ebenen abspielen. Erstens sollten Fussgänger, Radfahrer und PW-Fahrer eine direkte Verbindung zu den Wohngebieten haben. Der Schwerverkehr müsste, ohne die Wohngebiete zu tangieren, direkt auf die nationalen Verkehrsachsen gelenkt werden. Zwischen den Industriegebieten und den empfindlichen Nutzungen müssten natürliche Elemente eine Trennung schaffen. Die Inseln könnten dadurch eine hohe Ausnützung aufweisen, ohne dass die Qualität der Wohngebiete Einbussen erleidet. Industriegebiete sollten dorfgrößenübergreifend angelegt werden. Sie müssten von verschiedenen Dörfern geteilt werden, damit sie möglichst wirtschaftlich betrieben und optimal erschlossen werden könnten. Auf den Inseln könnten auch emissionslastige Freizeitaktivitäten aufgenommen werden.



KONSEQUENZEN DES KONZEPTES FÜR DIE GÄULANDSCHAFT

Heute hat das Gäu keinen unverwechselbaren Charakter mehr. Siedlungsräume sind nicht mehr gegeneinander abgegrenzt sondern fließen mehr und mehr zusammen. Die fehlende räumliche Ordnung erschwert die Orientierung und vor allem die persönliche Identifikation mit einem Ort.

Durch das vorgeschlagene Planungskonzept soll für das Gäu wieder ein klar ablesbarer Charakter geschaffen werden. Mit der Metapher des Sees wird eine historische Eigenart der Landschaft wieder aktualisiert. Die Akzentuierung der Siedlungsränder macht den Leerraum und die Dorfräume besser lesbar. Das Gäu erhält einen eigenen neuen Charakter.



KONSEQUENZEN DES KONZEPTES IN ÖKONOMISCHER HINSICHT

Das Konzept sieht keine Aufhebung von bestehenden Baugebieten vor. Bauland wird lediglich im Interesse der allgemeinen Lebensqualität in den Dörfern teilweise neu reglementiert. Die Wohngebiete konzentrieren sich auf die Hänge und die Zungen der Halbinseln, während die Industriegebiete auf zwei Industrieinseln verdichtet werden. Diese Gebiete müssten von verschiedenen Gemeinden gemeinsam betrieben werden. Für die Steuereinnahmen müsste ein entsprechender Schlüssel erarbeitet werden. Durch die Erstellung gemeinsamer Infrastrukturen und entsprechende Absprachen könnte das Land intensiver genutzt werden.



**DIE STUDIE WURDE
UNTERSTÜTZT VON**

Heimatschutz des Kantons Solothurn
Raumplanungsamt des Kantons Solothurn
SIA Sektion des Kantons Solothurn
Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn

IMPRESSUM

Konzept Gestaltung:

viewline Solothurn

Fotografie:

Franz Gloor Olten

Pläne:

Stefan Rudolf

dipl. Architekt ETH/SIA Oensingen

Druck:

Herzog Druck Solothurn

