Zeitschrift: Jahrbuch für Solothurnische Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band: 79 (2006)

Artikel: Von einer linken zu einer links-grünen Politik : der Generationenwechsel in der SP des Kantons Solothurn von 1967 bis 1989
Autor: Ulrich, Dieter
Kapitel: 3: Die Verkehrspolitik der SPSO
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-325243

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: 26.11.2025

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

ten in der Atomenergiediskussion eine der Hauptursachen ihres Machtverlustes. Um die Diskussion über das Atomprogramm zu beenden, regten sie nach dem Reaktorunfall von Harrisburg ein Referendum an. In der Abstimmung von 1980 setzten sich die Sozialdemokraten zusammen mit den Liberalen mit ihrem Vorschlag durch, das geplante Atomprogramm mit zwölf Reaktoren umzusetzen und gleichzeitig strenge Vorschriften bezüglich des Energiesparens zu erlassen. Auf einen weiteren Ausbau der Atomenergie sollte verzichtet werden. Die Sozialdemokraten waren wie die anderen Parteien ab 1981 der Meinung, dass der Ausstieg aus der Atomenergie bis zum Jahre 2010 erfolgen sollte. Diese Ausstiegsbemühungen intensivierten sie nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl noch.

3. Die Verkehrspolitik der SPSO

3.1 Ein lange vernachlässigtes Thema

Die Verkehrspolitik, die hauptsächlich aus Strassenbaupolitik bestand, war lange Zeit kein Thema für die SPSO. Den verschiedenen Strassenbauprogrammen wurde im Kantonsrat jeweils ohne grössere Diskussion zugestimmt. Wie in der Atomenergiefrage stand die Partei zu Beginn einem Ausbau der Strassen positiv gegenüber. Sie sah darin einen Fortschritt auch für die Arbeiter, von denen sich immer mehr selber ein Auto leisten konnten. In den 70er Jahren wurden Stimmen in der Partei laut, die dem Strassenbau allgemein kritisch gegenüberstanden. In den 80er Jahren gewannen die Gegner von Strassenbauprojekten die Überhand in der Partei. Allerdings war der Meinungswechsel nicht so deutlich wie in der Frage der Atomenergie, es gab immer auch eine grosse Minderheit, die für einen moderaten Ausbau votierte. So wie in den von Philippe von Escher untersuchten Beispielen der Verkehrspolitik der Städte Zürich und Bern waren es auch in der SPSO vorwiegend jüngere Parteimitglieder, «die sich gegen die wachstumsorientierte Verkehrsplanung auflehnten.»[282] Hans Roth bezeichnet die U-Bahn-Abstimmung von 1973 als Grund für seinen Beitritt zur SP: «Ich lebte damals in Zürich und regte mich darüber auf, dass man diese U-Bahn ohne flankierende Massnahmen bauen wollte. Die SP war in meiner Erinnerung die einzige Partei, die gegen dieses Projekt war.»[283]

Zwei Projekte wurden in der Partei über eine längere Zeit kontrovers diskutiert, der Bau der N5 zwischen Solothurn und Biel und der

[282] Von Escher, 141.
[283] Interview mit Hans Roth, A53.

zweite Aareübergang in Olten. Auf sie werde ich in den folgenden beiden Abschnitte näher eingehen. Zunächst möchte ich ein paar Ereignisse schildern, in denen die Kantonalpartei Strassenbaufragen behandelte.

1977 kam eine Initiative «gegen unverantwortlichen Strassenbau» der POCH zur Abstimmung. Sie richtete sich hauptsächlich gegen Strassenprojekte in Solothurn und Grenchen. Die Parolenfassung zur Initiative wurde am Parteitag der SPSO intensiv diskutiert. Otto Rüfenacht beantragte im Namen der Kantonsratsfraktion, die Initiative abzulehnen. Er erinnerte an die Euphorie vergangener Jahre, «die zu verschiedenen Strassenwünschen geführt habe, die man aus heutiger Sicht als überrissen ansehen müsste.»[284] Er meinte aber auch, dass der Kanton bei der Projektierung des Strassenbaus vorsichtig vorgegangen sei. In der Diskussion wurde der POCH attestiert, mit der Initiative einiges in Gang gebracht zu haben. Schliesslich seien schon einige ihrer Anliegen erfüllt worden. Die Befürworter der Vorlage wollten ein Zeichen gegen den weiteren Ausbau der Strassen und die Zerstörung von schützenswerten Gebieten setzen. Die Gegner hingegen argumentierten, die Wohngebiete müssten vom Verkehr entlastet werden. Walter Weber jun. meinte als Verkehrsplaner, «früher sei im Strassenbau mit allzu grosser Kelle angerichtet worden, heute neige man schon bald dazu, den Fehler auf die andere Seite zu machen.»[285] Die Befürworter der Initiative blieben klar in der Minderheit. Mit grossem Mehr fasste der Parteitag die Nein-Parole. Auch in der Volksabstimmung blieb die Initiative chancenlos, sie wurde mit 70% Nein-Stimmen abgelehnt.[286]

Ein halbes Jahr später behandelte die Partei die so genannte «Burgdorfer Initiative», welche zwölf autofreie Sonntage pro Jahr forderte. Die SPS hatte dazu Stimmfreigabe beschlossen. Die GL schlug dem Parteitag ebenfalls Stimmfreigabe vor. Der Parteitag folgte dem Antrag der GL jedoch nicht und fasste die Ja-Parole. In der Diskussion wurde die Initiative als idealistisch bezeichnet, aber auch die Arbeiterbewegung sei ja schliesslich idealistisch.[287]

Darüber hinaus finden sich in den Protokollen und Jahresberichten keine Hinweise auf parteiinterne Diskussionen, wenn man von den beiden nachfolgend behandelten Projekten absieht. Bei eidgenössischen Abstimmungen zu Verkehrsfragen übernahm die SPSO jeweils die Parole der SPS, wenn man von der oben erwähnten Ausnahme absieht. Die Kantonsratsfraktion reichte zwar ab Mitte der 80er Jahre

[284] Protokoll des Parteitags der SPSO, 10. November 1977.
[285] Ebd.
[286] Jahresbericht der SPSO 1977.
[287] Protokoll des Parteitags der SPSO, 3. Mai 1978.

vermehrt Vorstösse zu verkehrs- oder umweltpolitischen Fragen ein, ausser der N5 waren Strassenfragen auf kantonaler Ebene jedoch kaum ein Thema. Die jährlichen Strassenbauprogramme gaben auch in der SP kaum zu reden, da die Beträge recht bescheiden waren und ein steigender Anteil davon für den Strassenunterhalt ausgegeben wurde.[288]

3.2 Der Bau der N5

Die N5 zwischen Solothurn und Biel ist Bestandteil des 1960 beschlossenen Autobahnnetzes. Man versprach sich damals mit dieser Autobahn eine Entlastung der Kantonstrasse und damit weniger Verkehr in der Stadt Solothurn und den umliegenden Gemeinden. Das Projekt war zudem eng mit der Planung einer Westumfahrung der Stadt Solothurn verbunden.[289] Gegen den Bau der N5 entstand jedoch schon bald Widerstand. Zu Beginn der 70er Jahre organisierte die POCH erste Protestaktionen. Ihre Motive waren landschafts- und naturschützerischer Art. Neben der prinzipiellen Opposition gegen die neue Strasse gab es auch Stimmen, die eine andere Linienführung forderten. So reichte SP-Kantonsrat Ernst Jordi 1978 eine Interpellation ein, in der er von der Regierung wissen wollte, ob die geplante Strasse nicht zu nahe am Bürgerspital Solothurn vorbeiführe, ob aus diesem Grund nicht eine Linienführung weiter südlich vorgenommen werden könne und ob der Regierungsrat bereit sei, eine Untertunnelung zu prüfen, um das Naherholungsgebiet südlich der Aare zu erhalten.[290]

In seiner Antwort versprach Baudirektor Hans Erzer, die Tunnelvariante zu prüfen, äusserte sich jedoch skeptisch zu der von Jordi in diesem Zusammenhang geforderten Nutzen-Kosten-Analyse. Er bezeichnete sie als eine Glaubenssache, die abhängig von gewissen «willkürlichen» Annahmen sei. Im Bereich des Bürgerspitals sicherte er geeignete Lärmschutzmassnahmen zu. Die Linienführung weiter südlich erachtete er als unmöglich, da dort verschiedene Bauten im Weg stünden.[291]

Es waren vor allem linke Kreise, die sich gegen die N5 zur Wehr setzten. Die POCH war 1977 mit ihrer Initiative «gegen unverantwortlichen Strassenbau», die auch gegen den Bau der N5 gerichtet war, gescheitert. Walter Weber jun., der als Verkehrsplaner parteiintern immer wieder mit dem Thema N5 konfrontiert wurde, meinte: «Auch

[288] Interview mit Walter Weber jun., A15.
[289] Verhandlungen des Kantonsrates 1982, 133.
[290] Verhandlungen des Kantonsrates 1978, 309.
[291] Ebd., 566–571.

wenn es gegen aussen nicht so aktuell war, es gab Spezialisten in der Partei, die das Thema fast solitär pflegten.»[292]

1981 reichte FdP-Kantonsrat Max Flückiger eine Motion ein, mit der er die Einreichung einer Standesinitiative zwecks Überprüfung der N5 verlangte. Für ihn wog der Nutzen der Autobahn, den er als eher gering erachtete, den Verlust von Kulturland und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht auf.[293] Walter Bürgi lehnte die Motion im Namen des Regierungsrates ab und meinte, «dass das vorliegende Konzept der N5 unter Einbezug der Westtangente von den Gesichtspunkten einer optimalen Entlastung des bestehenden Netzes, der zeitlichen Verwirklichung und nicht zuletzt der finanziellen Auswirkungen für den Kanton richtig und vertretbar ist.»[294] Der Vorstoss wurde von der SP-Fraktion mehrheitlich unterstützt. Bei der bürgerlichen Mehrheit fand er jedoch, mit Ausnahme einiger Parlamentarier aus der Region Solothurn, keine Gnade und wurde mit 71 zu 39 Stimmen deutlich abgelehnt.[295]

1983 kam eine Volksinitiative, die ebenfalls eine Standesinitiative zur Überprüfung der N5 forderte, zur Abstimmung. Regierung und Kantonsrat hatten auf eine Abstimmungsempfehlung verzichtet, die SP fast einstimmig die Ja-Parole beschlossen. Die Initiative wurde überraschend deutlich, mit über 60% Ja-Stimmen, angenommen. Auf eidgenössischer Ebene fand das Anliegen jedoch kein entsprechendes Gehör, das Parlament lehnte die Standesinitiative 1985 ab. Dies wurde auch vom Regierungsrat bedauert. Jedoch erhielt in diesem Zusammenhang der Kanton Solothurn vom Bundesrat weitgehende Zusagen, was die Ausgestaltung des Detailprojektes anging.[296] Insofern hatte die Initiative einen Teilerfolg erzielt.

Trotz der deutlichen Zustimmung der SPSO zu dieser Standesinitiative blieben die Meinungen in der Partei unterschiedlich. Die «AZ» berichtete über die Stellungnahmen der Kandidaten der SPSO für die Nationalratswahlen 1983 zur N5 wie folgt: «So kontrovers wie gerade die Frage nach mehr oder weniger Autobahnen, nach mehr oder weniger Beton, nach mehr oder weniger Lebensqualität auch vom Volk beantwortet wird, so gegenteilig waren auch die Auffassungen der Gesprächsteilnehmer. Während die einen mehr vom materiellen Wohlstand (es soll kein Arbeiter auf sein Auto verzichten müssen, wenn sein Chef auch eines fahren kann) und von der Erhaltung der

[292] Interview mit Walter Weber jun., A15.
[293] Verhandlungen des Kantonsrates 1981, 801–803.
[294] Verhandlungen des Kantonsrates 1982, 65.
[295] Jahresbericht der KR-Fraktion, 4.
[296] Verhandlungen des Kantonsrates 1987, 818f.

Arbeitsplätze unter anderem durch Strassenbauten ausgingen, stellten die anderen den Umweltgedanken in den Vordergrund.»[297]

Einen letzten Versuch, den Bau der N5 zu verhindern, unternahm der VCS, in dem er vier eidgenössische Initiativen einreichte, die so genannten Kleeblattinitiativen, von denen sich eine «für eine freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil» einsetzte. Die Initiative, über die am 1. April 1990 abgestimmt wurde, wurde mit 66% Nein-Stimmen abgelehnt.[298] Die Bauarbeiten zur N5 begannen 1992. Zehn Jahre später wurde das Teilstück Solothurn-Grenchen eröffnet.[299]

3.3 Das Projekt des zweiten Aareübergangs in Olten

Da die Stadt Olten für den motorisierten Verkehr nur über eine Brücke über die Aare verfügt, steht schon seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs ein zweiter Aareübergang zur Diskussion. Es dauerte jedoch bis 1974, bis die Stadt ein konkretes Projekt, das so genannte Basisdreieck, vorlegte. Das Basisdreieck war Teil des Leitbildes Innerstadt, welches neben der zweiten Aarebrücke auch eine neue Verkehrsführung und neue Möglichkeiten zur Stadtentwicklung vorsah. Über dieses Leitbild liess die Stadtregierung eine Konsultativabstimmung durchführen. Im Gemeinderat wurde es von allen Parteien unterstützt. Abgelehnt wurde das Leitbild von POCH und RML, vorwiegend aus umweltschützerischen Gründen, und von rechtsbürgerlichen Kreisen um Dr. Hugo Müller, die mit der Gestaltung der Innenstadt nicht einverstanden waren und die Kosten des Projektes als zu hoch erachteten.[300] Während die SP im Gemeinderat geschlossen für das Basisdreieck gestimmt hatte, wurde es bei der Parolenfassung an der Parteiversammlung rege diskutiert. Parteipräsident Kurt Troxler wies darauf hin, «dass man die Vorlage mit allzu viel Ballast versehen habe.» Weiter wurde bemerkt, «dass es auch mit der neuen Verkehrslösung Schwierigkeiten gebe, die gelöst werden müssen.» Gemeinderat Roland Wälchli verschwieg die Nachteile des Projekts nicht, befürchtete aber, «die Ablehnung würde noch wahrscheinlicher ins Chaos führen.» Schliesslich überwogen die positiven Stimmen, der Antrag auf Stimmfreigabe unterlag gegen die Ja-Parole mit 12 zu 23

[297] Solothurner AZ, 18. Oktober 1983.
[298] Resultate der eidgenössischen Abstimmungen: www.admin.ch/ch/d/pore/va/liste.html.
[299] Dossier des Bielertagblattes zur A5: www.bielertagblatt.ch/dossier.cfm?serien_id=279&kap=dos&job=7008261&dos=aktuell.
[300] Solothurner AZ, 13. November 1974.

Stimmen.[301] Kurt Troxler wertet es als nicht zufällig, dass die SP damals dem Projekt zustimmte. Da die Partei zu dieser Zeit den Präsidenten der Baukommission und eine starke Vertretung in der Planungskommission stellte, war sie von Anfang an eingebunden. Zudem engagierten sich die Vertreter dieser Kommissionen innerparteilich stark für diese Lösung. Sowohl auf der Befürworter- wie auch auf der Gegnerseite waren die Argumente und Beweggründe unterschiedlich: «Es gab solche, die dagegen waren, sei es aus planerischen oder umweltschützerischen Gründen, ein Teil war unentschieden, ein Teil war aus Überzeugung dafür, und ein Teil war dafür, weil Hugo Müller dagegen war.»[302]

Trotz der geschlossen Unterstützung durch die traditionellen Parteien fand das Projekt an der Urne keine Gnade. Bei einer Stimmbeteiligung von 51,8% wurde es mit 4492 zu 1834 Stimmen deutlich abgelehnt. Wie schon ein Jahr zuvor mit dem Gewerbe- und Industriezentrum scheiterten die Stadtbehörden erneut mit einem Grossprojekt und mit ihnen die drei etablierten Parteien der Stadt. Nach dieser klaren Ablehnung trat die Idee einer zweiten Aarebrücke in der städtischen Politik vorerst in den Hintergrund. Beim Kanton wurde jedoch weiter an der Planung gearbeitet, um das Oltner Verkehrsproblem zu lösen. Mehrere freisinnige Kantonsräte aus der Region Olten setzten sich mit Vorstössen immer wieder für einen zweiten Aareübergang ein. 1980 stellte der Kanton eine modifizierte Neuauflage des Basisdreiecks verbunden mit einer Südumfahrung Oltens vor. Die SP Olten liess sich an einer Parteiversammlung von Gemeinderat Roland Wälchli und Kantonsrat Walter Weber jun. über die beiden Projekte informieren.[303] Auf eine konkrete Stellungnahme verzichtete die Partei vorerst. Sie setzte jedoch eine Arbeitsgruppe ein, die sich mit der Angelegenheit beschäftigen sollte. Die Arbeitsgruppe entwarf eine Stellungnahme, in der die beiden Projekte abgelehnt und stattdessen bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, die Velofahrer und die Fussgänger gefordert wurden. Die GL unterstützte dieses Papier, an der Parteiversammlung war es jedoch stark umstritten. Roland Wälchli und Max Baumann, der Mitglied der städtischen Planungskommission war, sprachen sich gegen eine generelle Absage an einen zweiten Aareübergang aus und stellten den Antrag, nicht auf das Arbeitspapier einzutreten. Stefan Frey[304] und Hans Roth setzten

[301] Solothurner AZ, 28. November 1974.

[302] Interview mit Kurt Troxler, A46.

[303] Protokoll der Parteiversammlung der SP Olten, 25. August 1980.

[304] Der damalige «AZ»-Redaktor Stefan Frey war einer der Hauptvertreter des linksgrünen Flügels in der SP Olten. 1983 trat er aus der SP aus und engagierte sich von da an bei den Grünen, für die er auch im Gemeinde- und Kantonsrat Einsitz nahm.

sich für die von ihnen mitausgearbeitete Stellungnahme ein. Schliesslich unterlagen sie jedoch knapp. Angenommen wurde hingegen ein Antrag von Roland Wälchli, der den Zeitpunkt für eine definitive Stellungnahme als verfrüht bezeichnete, aber ebenfalls Konzepte für den Velo- und Fussgängerverkehr sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs verlangte.[305]

Um die Umsetzung des Basisdreiecks und der Südumfahrung zu verhindern, lancierte die POCH 1984 auf der Ebene des Regionalplanungsverbandes Olten-Gösgen-Gäu eine Initiative, die eine Änderung des regionalen Richtplanes verlangte. Die planerische Sicherstellung des Basisdreiecks und der Südumfahrung sollten aus dem Richtplan gestrichen werden. Als Reaktion darauf arbeitete der Regionalplanungsverband einen Gegenvorschlag aus, der den Bau des Basisdreiecks und den Verzicht auf die Südumfahrung vorschlug. Die SP Olten beschloss an ihrer Parteiversammlung, die Initiative zu unterstützen und den Gegenvorschlag abzulehnen. Die beiden Anträge, die ein doppeltes Nein bzw. ein Nein zur Initiative und ein Ja zum Gegenvorschlag forderten, wurden deutlich abgelehnt.[306] Zuvor schon hatte sich die SP-Fraktion im Gemeinderat mit einem Vorstoss gegen die geplanten Strassen eingesetzt.[307] Peter Moor, damals GL-Mitglied der SP Olten, meint dazu: «Das war die Zeit, in der die SP wohl am klarsten gegen den Strassenbau war. Heute hat sie ja wieder eine ambivalentere Haltung.»[308] Wie aus den Schilderungen hervorgeht, gab es aber auch zu dieser Zeit Leute in der Partei, die sich für eine zweite Aarebrücke stark machten. Auch wenn diese Stimmen deutlich in der Minderheit waren, wurde das Thema weiter kontrovers diskutiert. In der Abstimmung vom 28. September 1986 wurden sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag abgelehnt, womit die Verkehrsplanung in der Region Olten völlig blockiert wurde.[309] Erst als der Kanton Mitte der 90er Jahre ein neues Projekt für die Entlastung der Region Olten vom Strassenverkehr vorstellte, wurde diese Blockade überwunden. 1997 nahm die Solothurner Bevölkerung das Projekt, welches auch einen zweiten Aareübergang vorsieht, mit einem Ja-Stimmenanteil von 61,7% an.[310]

[305] Protokoll der Parteiversammlung der SP Olten, 18. Februar 1981.
[306] Protokoll der Parteiversammlung der SP Olten, 8. September 1986.
[307] Protokolle des Gemeinderats Olten 1983, 523–532.
[308] Interview mit Peter Moor, A52.
[309] Olten 1798–1991, 378.
[310] Informationen zur Entlastung der Region Olten: www.entlastung.info.