

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 50 (1992)

Artikel: Gedanken des Stadtammanns : Jubiläumsjahr 1991 - und wie weiter,
z.B. mit der Verkehrsmisere

Autor: Schumacher, Philipp

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-658635>

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: 12.01.2026

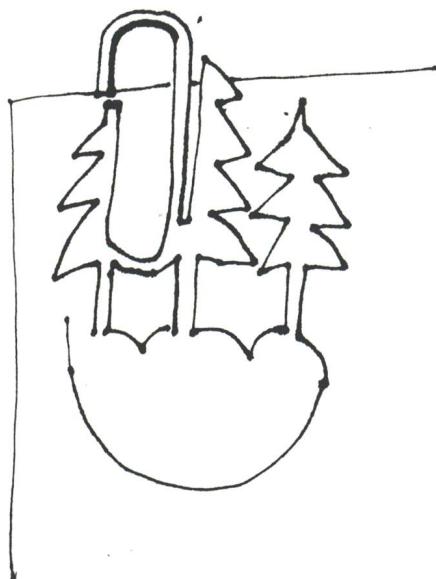
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gedanken des Stadtammanns

Jubiläumsjahr 1991 – und wie weiter, z. B. mit der Verkehrsmisere

Allen Unkenrufen von einigen Seiten zum Trotz hat sich der Grossteil der Schweizer heimlich oder unverhohlen an den Anlässen und Begegnungen zum 700-Jahr-Jubiläum der Schweiz gefreut. Hat man nicht die protestierenden Abwesenden allzu ernst genommen?

Sicherlich sind mit dem Jubiläum unsere Probleme keineswegs gelöst. Doch es war richtig, in Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden sich einmal ohne Wenn und Aber zu freuen, einige Stunden mit etwas Stolz



auf unsere Nation zu feiern, ohne dauernd nur an die Kosten und an die Überflüssigkeit aller Freude zu denken! Die hauptsächlichsten Anlässe in Stadt und Region, so der Veranstaltungszyklus «Wir und ...» mit seinem breiten Angebot an Ausstellungen, Aktionen und Aufführungen, fanden ein breites Echo, regten zu kritischen Würdigungen, vermehrtem Überlegen und zu bewussterem Verhalten an. Eigentliche Höhepunkte waren das Regionalfest und das Schulfest. Viele Begegnungen unter Bewohnerinnen und Bewohnern, vor allem aber unter Schülerinnen und Schülern von Stadt und Region, bahnten sich an. Was un-

ter den Behörden der Gemeinden seit einiger Zeit zustande kam, hat sich auf die Bewohnerinnen und Bewohner übertragen. Bauen wir bewusst weiter an unserem erstarkenden regionalen Haus, damit sicherlich aufkommende Gewitter es nicht zu erschüttern vermögen.

Das Treffen der Froburgerstädte Aarburg, Liestal, Olten, Waldenburg, Wiedlisbach und Zofingen zusammen mit der Standortgemeinde Trimbach bei der Stammburg der Grafen von Froburg brachte erstmals die Froburgerstädte mit Bevölkerung und Behörden einander näher. Anfangs September wurden die sonst leider so trennenden Kantongrenzen überwunden und in echt eidgenössischer Art Gemeinden aus vier Kantonen zusammengeführt, gemeinsame Geschichte heraufbeschworen und Verbindungen für die Zukunft geschmiedet.

Ein bedeutender Anlass war auch das Erscheinen der Geschichte Oltens von 1798 bis 1991 «Vom Untertanenstädtchen zum Wirtschaftspol». Diese gibt allen an Olten Interessierten Einblick in einen der bedeutendsten und auch bewegtesten Abschnitte der Oltner Geschichte. Vielleicht dürfte sie auch immer wieder ein Ratgeber sein, wie man Zukunftsprobleme angehen und lösen kann.

Auch nach dem Jubiläumsjahr stehen viele Probleme zum Entscheid an. Ein seit Jahrzehnten im Mittelpunkt der Diskussionen stehendes Geschäft in der Stadt Olten ist die Verkehrsplanung. Drei Volksabstimmungen in den Jahren 1974, 1986 und 1990 haben den Scherbenhaufen so gross werden lassen, dass man im ganzen Kanton von der Verkehrsmisere Olten spricht und viele Olten nicht als HTL-Standort wählten, weil es seine Verkehrsprobleme angeblich nicht mehr lösen könne. Übersehen wurde dabei, dass sowohl in Solothurn wie in Grenchen, aber auch in vielen kleineren Orten die gleichen Probleme mit dem Ver-

kehr bestehen, welche auch nicht gelöst sind.

Viele Kreise und Gruppierungen in unserer Stimmbürgerschaft haben sich aus ganz verschiedenen Gründen gegen vorgeschlagene Verkehrslösungen ausgesprochen. Politisch und von den Umweltbestrebungen her wurde eine grössere Belastung durch Abgase und Lärmmissionen von der einen Seite befürchtet, andere waren aus Betroffenheit wegen der vermehrten Verkehrsbelastung der Umgebung dagegen. Weitere wollten, dies vor allem aus den Gewerbekreisen der Innenstadt, eine verkehrsarme Innenstadt nicht. Gegen das ehemalige Basis-Dreieck im Jahre 1974 wandten sich alle, die das Warenhaus Nordmann unmöglich wollten, und andere, die mit dem vorgeschlagenen Einbahnver-



kehr auf den flankierenden Achsen nicht einverstanden waren. Beim Basis-Dreieck wurde zudem eine zu starke Beeinträchtigung der Schützenmatte befürchtet, und bei der Verkehrsverlegung der Innenstadt im Jahre 1990 wandten sich Innenstadt-Kreise vor allem gegen den Standort des Parkhauses in der Rötzmatt. Bei allen Vorlagen gemeinsam war eine Gegnerschaft wegen der zu erwartenden Kosten. Eine Aufsummierung der Gegnerschaft aus verschiedensten Gründen brachte deshalb in allen drei Fällen eine Verkehrslösung zu Fall.

Letztlich krallt sich ein grosser Teil der Befürworter und Gegner immer nur an ein Ja oder ein Nein für einen zweiten Aareübergang. Parteiprogramme machten die Befürwortung oder Ablehnung eines zweiten Aareüberganges geradewegs zu einem Dogma und ließen an dieser festgefahrenen Haltung alle bisherigen Vorschläge scheitern. Hier müsste eigentlich ein Rückbesinn auf die Geschichte Oltens einsetzen. Praktisch jede Stadt, so auch Olten, ist wegen des Verkehrs entstanden: Bereits in der Römerzeit wurde zur Sicherung des Aareüberganges und der Verbindungen unter den römischen Städten ein Castrum im Gebiet der Altstadt von Olten gebaut. Im 12./13. Jahrhundert gründeten die Grafen von Froburg Olten zur Sicherung des Aareüberganges für den Verkehr aus dem Rheinland über den Gotthard in die Lombardei. Die erste Brücke über die Aare entstand.

Mit dem Eisenbahnknotenpunkt Olten in der Mitte des letzten Jahrhunderts wurde sofort vom Bahnhof auf das linke Aareufer eine neue Brücke erstellt. Die Bahn als Verkehrsanlage hat Olten zur heutigen Bedeutung anwachsen lassen. Ohne die Verkehrsknotensituation wäre Olten wahrscheinlich ein völlig unbedeutendes Landstädtchen wie andere ehemals gleich kleine Orte geblieben. Fast über Nacht wurde aus dem unbedeutenden Ort an der Aare dank der vorzüglichen Lage an der Bahn ein blühender und vielen Regionsbewohnern Arbeit vermittelnder Ort. Nach der anfänglichen Industrieentwicklung gliederten sich Dienstleistungen an, welche die ganze Region zu versorgen vermochten.

Das Aufkommen der Motorisierung machte den Ausbau der Durchgangsstrassen nötig, und die bestehende Bahnhofbrücke wurde durch eine neue ersetzt. Nicht gelöst blieb aber die vollständige Durchfahrung des Kerns mit Schwerverkehr, Einkaufs-

Pendlerverkehr und mit dem öffentlichen Verkehrsmittel.

Ein weiteres Aufreissen der Durchgangsstrassen vermochte das Problem nicht zu lösen, weil nämlich die Durchfahrung des Kerns geblieben wäre. Die unwirtliche Innenstadt entvölkerte sich immer mehr, Bewohner zogen in bevorzugte Aussengemeinden und wurden damit zusätzlich zu Pendlern.



Nur eine Achse südlich des Stadtkerns vermöchte zu ermöglichen, dass dieser verkehrsarm ausgestaltet und die Parkräume Schützenmatte für das Dienstleistungszentrum sowie die südlich gelegene Schwerindustrie, die Wohnüberbauungen und die Sportplätze erschlossen werden könnten. Erst diese Folgerung führte letztlich zum Vorschlag für die südlich gelegene Erschliessungsstrasse mit oder allenfalls auch ohne Aarebrücke.



Der Stadtrat hat deshalb als Lösungsansätze eine Befreiung des Stadt- und Einkaufszentrums vom Privatverkehr mit Ausnahme der Anlieferung und des Anwohnerverkehrs vorgeschlagen. Dadurch würde eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrsmittels im Stadtzentrum ermöglicht. Immer ging der Stadtrat davon aus, es sei in keinem Fall mehr Verkehrsraum als bisher zu realisieren, sondern der Verkehr neu zu organisieren. Neue Strassen dürfen nur mit dem Nachweis gebaut werden,

dass grundsätzlich mindestens ebensoviel Strassenraum verkehrsbefreit wird. Mit diesen Forderungen wurde allen umweltpolitischen Anliegen bestens Rechnung getragen und auf der anderen Seite den Dienstleistungsbetrieben nicht der Lebensnerv gekappt. Es wäre sicherlich eine Utopie, wollte man ohne Neuorganisation des Verkehrs einfach die Erschliessung unserer Stadt abschneiden.

Hier müsste man sich wieder daran erinnern, weshalb unsere Stadt entstanden und woher der Wohlstand in unserer Stadt röhrt. Sicherlich sind die Umweltanliegen ernst zu nehmen. Aus diesem Grunde geht es auch nicht



darum, mehr Verkehrsraum zu schaffen, sondern ihn besser zu organisieren, nämlich mit einer südlich der Innenstadt gelegenen Achse. Ein rein dogmatisches Vorgehen ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der einen oder anderen Seite dürfte auch in Zukunft jede Lösung verunmöglich und die wirtschaftliche Prosperität unserer Stadt in Frage stellen. Dadurch würden aber auch viele soziale und kulturelle Leistungen in Frage gestellt. Dies will offenbar doch niemand. Aus diesem Grunde ist auch eine Initiative der Grünen Liste auf Aufhebung einer Grosszahl von Parkplätzen unterblieben. Vielleicht gelingt es doch noch, mit diskussionsfähigen Kreisen eine vernünftige Lösung zu erreichen? Dies im Interesse unserer Stadt und ihrer Bewohner.