

# Oltens politische Köpfe der Siebzigerjahre : was sie wollten - was sie bewirkten

Autor(en): **Wälchli, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaersblätter**

Band (Jahr): **69 (2011)**

PDF erstellt am: **04.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659105>

## **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.

# Oltens politische Köpfe der Siebzigerjahre

Was sie wollten – was sie bewirkten

## Roland Wälchli

Geprägt wurde die Stadt Olten durch Bahn und Industrie. Die grossen Köpfe waren Ingenieure und Industrielle, später gewisse Vertreter der Kultur.

Im 20. Jahrhundert haben drei Ingenieure und Industrielle Olten mit bedeutenden Bauten bereichert:

Gotthold Brandenberger, Gründer der «Usego-Einkaufsgesellschaft» in Olten mit dem markanten Bau an der Gäubahnlinie, Architekt Fritz von Niederhäusern.

Hugo Frey, Kleiderfabrikant aus Wangen bei Olten mit dem stolzen Hauptgeschäft in Oltens Stadtmitte, Architekten Walter Belart und Hermann Frey (die frühere Schwarz-Weiss-Eleganz ging leider durch die spätere Sanierung verloren).

Charles Aeschimann, Elektroingenieur und Verwaltungsratspräsident der «Aare-Tessin» mit einem modernen Hauptsitz am aareseitigen Bahnhofquai, Architekten Alphons Barth und Hans Zaugg.

Weitere Ingenieure und Industrielle wären zu erwähnen wie Ingenieur Ernst Frey, Heinz de Haen, Direktor der Berna-Werke, René Thalman und Kurt Loosli, die beiden Gründer der Elektro-Apparatebau AG Olten, Dr. Walter Keller, Direktor der Sunlight AG und andere mehr.

Brandenberger, Frey und Aeschimann wählten für ihre Neubauten Oltens beste Architekten. Sie prägten unsere Stadt vor und nach dem Zweiten Weltkrieg mit Neubauten hoher Qualität. Sie glaubten an die Zukunft der Stadt Olten. Sie setzten sich für ihre Stadt ein.

Es waren aber auch einige Vertreter der Kultur, wie Dr. Josef Rast vom Walter-Verlag, Fritz Hess vom Schweizerischen Buchzentrum, die Oltner Bücherfreunde mit William Matheson, der Antiquar Rudolf Weiss-Hesse und nicht zuletzt mein Vater, Gottfried Wälchli, Autor grosser Monografien über Disteli und Buchser, welche Olten schweizweit bekannt machten. Durch sie wurde die Eisenbahnerstadt zur Kulturstadt. Zusammen mit dem Leiter der Aare-Tessin, Charles Aeschimann, Elektroingenieur aus der Romandie, organisierte Gottfried Wälchli kurz nach dem Zweiten Weltkrieg ambitionierte Ausstellungen von Schweizer Künstlern der ersten Garde im neu erstellten Atel-Gebäude, wie Max Gubler, Maurice Barrault, Cuno Amiet u.a.. Zudem wirkte in Olten ein bedeutender Musiker und Komponist, Ernst Kunz.

Sie, die Industriellen und Vertreter der Kultur, prägten unsere Stadt. Sie verhalfen der Eisenbahnerstadt Olten zu neuem Glanz.

Die Politiker der Siebzigerjahre hingegen – zwei Stadtammänner, zwei Journalisten und zwei begabte Juristen und spätere Bundespolitiker – haben versucht mit grossen Würfeln dieses Gut weiter zu steigern, Olten zu vergrössern, die Stadt bedeutender zu machen, in lichtere Höhen zu führen. Es war eine Zeit des Wagemuts und der Visionen, eine Zeit des hoffnungsvollen Aufbruchs.



Dr. Hans Derendinger, 1920–1996

Hans Derendinger, Stadtammann von 1957–1983, ein Administrator mit musikischem Talent, jedoch mit starken Zügen zur Askese und Sparsamkeit, liess in den Fünfzigerjahren ein Stadthaus, ein die Stadt überragendes Hochhaus, errichten als Wahrzeichen einer Stadt des Fortschritts. Durch die sogenannte «Wachstumsgesellschaft» versuchte Derendinger die ganze Bevölkerung in seine Ideen einzubinden. In Olten-Süd-West sollten Wohnungen für 10 000 Einwohner und mittels eines gigantischen Gewerbe- und Industrieparks 2000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Warum widersetzte er sich dann einer damals so leicht realisierbaren Eingemeindung von Starrkirch-Wil?

Als Lösung für den Verkehr wurde ein Basisdreieck vorgeschlagen: Ein Verkehrsdreieck, konzipiert als riesiger

Einbahnkreisel um den Stadtkern herum. Weiter wurde versucht, die nahe beieinanderliegenden Städte Aarau, Olten und Zofingen zu einem grösseren mittelländischen Städteverband – Arolfingen genannt – zusammenzufassen, als ernst zu nehmende Konkurrenz zu Basel, Zürich und Bern – beides faszinierende Konzepte, welche jedoch bald an den politischen Klippen scheiterten. Zu stark waren bisherige Gewohnheiten, zu stark die kantonalen



Dr. Leo Schürmann 1917–2002

Autonomien. Der Führungscrew des frisch gebackenen Stadtrates fehlte es an der notwendigen Überzeugungskraft. Zudem war der Zeitpunkt ein unglücklicher: 1974, das Jahr der globalen Ölkrise und der kritischen Studie des «Club of Rome», welche den Fortschrittsglauben als Feind bestehender Werte in Zweifel zog.

Die beiden entscheidenden Abstimmungsvorlagen über einen Industrie- und Gewerbepark sowie über ein Hallen-



Dr. Max Affolter 1923–1991

bad mit 50-m-Olympiabecken, gedacht als Grundpfeiler einer künftigen Sportstadt, scheiterten. Das gefährliche Überschreiten der Grenze zum Utopischen führte Mitte der Siebzigerjahre zu den beiden grossen Niederlagen. Visionen und gedankliches Feuerwerk erloschen. Was blieb war ein Scherbenhaufen. Mut und Kraft waren dahin. Vor allem fehlte jetzt die Kraft, wenigstens das Notwendigste zu tun, den Verkehr mit Entlastungsstrassen und innerstädtischen Parkhäusern zu lösen, ein Tagungszentrum mit Hotel in Bahnhofnähe zu errichten, wie dies Charles Aeschmann von der Aare-Tessin und weitere interessierte Industrielle immer wieder vorschlugen.

Die beiden talentiertesten politischen Köpfe, geborene Politiker, die frei wirkenden Juristen Leo Schürmann, ein Führungstalant mit südländischem Blut und grosser Schaffenskraft, sowie Max Affolter, ein scharfzüngiger und überzeugter Verfechter des liberalen Gedankenguts, zogen sich mehr und mehr von der Lokalpolitik zurück in die prestigeträchtigere Kantons- und Bundespolitik. So gingen der Stadt Olten ihre besten Köpfe verloren. Gerade Leo Schürmann als dynamische Persönlichkeit und Präsident des Planungsverbandes Olten-Gösgen-Gäu wäre wohl besser in der Lage gewesen, die Oltner Bevölkerung von den zukunftsweisenden Vorschlägen zu überzeugen als der noch jungfräuliche Stadtrat, ein Produkt der neu geschaffenen Ausserordentlichen Gemeindeorganisation.



Max Roger Schnetzer 1925–2001

Die Redaktoren der beiden Oltner Tageszeitungen, Max Roger Schnetzer (Oltner Tagblatt), ein Mann mit welschem Charme und grosser Formulierungsgabe, und Walter Kräuchi (das Volk, später Solothurner AZ), Kunstliebhaber und schwärmerischer Marxist, kämpften noch lange mit Artikeln und Pressekonferenzen für ein Olten des Fortschritts: Wie damals 1973 für Olten-Süd-West, für eine Sportstadt, für eine Expressstrasse mit Autobahnzubringer und Borntunnel, für Parkhäuser in der Schützenmatte oder weiter oben in Stadtmitte etc., etc..



Walter Kräuchi 1913–1996

Alle Ideen wurden der Bevölkerung präsentiert. Ihr Glaube an ein fortschrittliches zukunftsgläubiges Olten wurde durch die beiden Redaktoren fast täglich geschürt und wach gehalten.

Umso grösser dann die Ernüchterung und Enttäuschung ein Jahrzehnt später, als Philipp Schumacher, der neue Stadtammann von 1984–1997, ein altgedienter und kultivierter Administrator, jedoch mit einer starken Neigung zu zögerlichen Schachzügen, nur noch Scherben zusammensetzen durfte. Alleine gelassen fehlte ihm nun, erdrückt durch die Pendenzen der Tagespolitik, seine frühere Kraft für die Entwicklung einer wirkungsvollen Strategie, die drohende Aushöhlung Oltens durch den immer noch ungelösten Verkehr zu verhindern. Die neu errichteten Warenhäuser verliessen allmählich eines nach dem andern das Stadtzentrum. Man fand sie zum Teil wieder, weiter draussen im Autobahngürtel von Egerkingen und Oftringen.

Solothurn, unsere politische Konkurrenz, besitzt heute zwei Autobahnzubringer und drei innerstädtische Parkhäuser. Zofingen besitzt einen neuen modernen Bahnhof mit einem grossen Park & Ride-Parkhaus (übrigens von Oltner Architekten und Ingenieuren erstellt). Selbst unsere östliche Nachbarstadt Aarau wird bald einen neuen Bahnhof erhalten.

Der 1988 durch die SBB ausgeschriebene Schweizerische Architekturwettbewerb für ein Gesamtkonzept eines neuen Bahnhofs mit einem grosszügigen Bahnhofvorplatz, einem beide Unterführungen zusammenbindenden Bahnreisezentrum und einem Park & Ride-Parkhaus gelangte leider nicht zur Ausführung. Doch wurde dieser bedauerliche Verzicht durch eine meisterhafte Sanierung der Haupthalle mit den beiden historischen Tönnen wettgemacht. Die Eisenbahnerstadt erhielt so ihre räumliche Krone zurück.

Glücklicherweise haben Kantonale Kräfte das ihrige getan: Der Bau einer grossen Bildungsstätte im Hardwald, der Kantonsschule Olten und einer neuen Berufsschule im Bifangquartier in den Siebzigerjahren sowie der Aus-

bau des Kantonalen Zentralspitals am Aarequai in den Achtzigerjahren bis zur heutigen Hochschule für Wirtschaft der Fachhochschule Nordwestschweiz.

Als tröstende Scherben blieben Philipp Schumacher nur die kleineren Aufgaben: Der Ausbau der Oltner Badeanstalt, die neue Stadtbibliothek, das Distelihaus, die Neugestaltung der Alten Aarauerstrasse im Bifangquartier, die Pädagogische Sonderschule, die Modernisierung der beiden Bahnhofunterführungen sowie die allmähliche Neunutzung alter Industrieareale. Ein schöner Schachzug war die Gewinnung der historischen Stadt Altenburg in Thüringen als Partnerstadt Oltens, die Schaffung einer Bande zwischen den sog. neuen Bundesländern und der Schweiz. Ebenso war die Neunutzung des brach liegenden Giroud-Olma-Areals für höhere Schulen, Einkauf und Hotel auf der rechten Aareseite ein Lichtblick. Leider wurden die übrigen grossen innerstädtischen Baulücken meist spekulativen Lösungen fragwürdiger Qualität überlassen.



Philipp Schumacher 1934–2006

Nach wie vor blieben die wichtigsten Probleme, die Verkehrsplanung und Nutzung des Schweizerischen Bahnknotenpunktes als Tagungszentrum ungelöst. Durch die heute im Bau befindliche Entlastungsspanne Gäubahn-Sälistrasse, ausgelöst mit 30 Jahren Verzögerung auf kantonalen Druck hin, wird endlich ein erster Schritt getan, lange Versäumtes nachzuholen. Es ist zu hoffen, dass auch die Einbindung der Aare in städtebauliche Überlegungen – eine frühere Idee des SIA aus den Siebzigerjahren – als Chance zur Bereicherung und Verschönerung unserer Stadt bald wahrgenommen wird.

Die zeitliche Distanz von beinahe 40 Jahren erlaubte es dem Autor dieser Zeilen seine in jungen Jahren erlebten hoffnungsvollen Siebzigerjahre aus heutiger Sicht mit kritischem Blick zu sehen. Lassen wir ebenso einige Jahrzehnte vergehen, bis andere über die gegenwärtige Neunutzung des mächtigen Hunziker-Holcim-Areals ihr Urteil sprechen werden und Aktuelles wiederum zur Geschichte wird.