**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

**Herausgeber:** Hochparterre

**Band:** 23 (2010)

**Heft:** 11

**Artikel:** Olten : Aufbruch an der Aare : unterwegs mit dem Schriftsteller Alex Capus durch dunkle und lichte Orte in der Stadt Olten

**Autor:** Guetg, Marco

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-154493

**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:** 29.07.2025

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

# OLTEN: AUFBRUCH AN DER AARE ...

AVIA
1.58
1.63
1.65
ALPIQ

# ... DOCH DER TURM IST GEBODIGT

## Mit Schriftsteller Alex Capus unterwegs durch dunkle Unterführungen zu Oltens Wohnidyllen und verlassenen Brachen.

**Text: Marco Guetg, Fotos: Christian Aeberhard**

Treffpunkt Ländiweg beim westlichen Ausgang der Bahnhofunterführung in Olten. Ein Springbrunnen plätschert, wenige Meter tiefer fliesst die Aare, oben rauscht und rattert der Verkehr über die Bahnhofbrücke. Hier treffen wir uns. Mein Stadtführer: Alex Capus. Der 49-Jährige ist Schriftsteller. siehe Biografie, neuerdings Mitinhaber der Quartierbeiz «Flügelrad». Er präsidiert seit einem Jahr die SP Olten. Hier, am Bahnhof West, verschaffen wir uns einen ersten Überblick. «Die Stadt Olten ist zweigeteilt», sagt er, «durch die Aare, die grosse Strasse und die Eisenbahn. Nur zwei Brücken verbinden die Stadtteile: Die Bahnhofbrücke, aber die ist nur für den Verkehr attraktiv, und die alte Holzbrücke, die führt nur zu Fuss über den Fluss.» Mit dieser Verbindungslücke ist ein erstes Problem benannt: die Stadtquerung. Sie ist schlecht. Für Fussgänger gibt es nur zwei Möglichkeiten, vom einen in den anderen Stadtteil zu gelangen. Entweder benützen sie die eben erst sanierte Bahnhofunterführung. Aber «in Stosszeiten herrscht hier ein Gedränge», sagt Capus. Oder sie gehen durch die Winkelunterführung, «ein Problem, was wir aus den 1970er-Jahren geerbt haben». Später auf unserem Rundgang verstehe ich, was er gemeint hat.

**OBEN- STATT UNTENDURCH** Die Winkelunterführung ist ein langer, schmuddeliger und unübersichtlicher Schlauch mit vielen kleinen Läden und selbst tagsüber wenig einladend. Das Winkel-Komitee hat sich der Sache angenommen. Sein Vorschlag: Nach etwa dreissig Metern, sobald die Eisenbahnlinien unterschritten worden sind, sollen die Fussgänger wieder an die Oberfläche kommen. Das wäre eine Verbesserung des Bestehenden. Doch das Winkel-Komitee hat eine weiter reichende Idee: Den Bau einer Passerelle, die von der neuen Fachhochschule – die erste Etappe soll 2012 fertig gestellt sein – über die Gleise und Strasse zur Aare führt. Der Vorschlag liegt auf dem Tisch, die Absage auch. Der Grund ist eine Hochspannungsleitung der Bahn. Alex Capus fragt: «Kann es sein, dass Städtebau nur wegen acht Starkstromdrähten blockiert wird?»

Stadthaus, 7. Stock, ein paar Tage später. «Ich habe lediglich zur Kenntnis genommen», sagt der für den Städtebau zuständige Stadtrat Martin Wey, «dass eine solche Passerelle technisch nicht machbar sei.» Bei der Winkel-Unterführung peilt allerdings auch die Stadt an, was sich das Winkel-Komitee wünscht. «Dieses Ärgernis steht seit dreissig Jahren», sagt Wey, «jetzt müssen wir die Chance packen.» Verschiedene Planstudien seien in Arbeit und das Ziel ist klar: «Die Fussgänger sollen sich möglichst lange oberirdisch bewegen können und dort, wo es nicht geht, wollen wir den Durchgang mit Aufhellungen und Begradigungen attraktiver machen.»
Eingebunden werden könnte die Winkelunterführung in das Projekt «Andaare». Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses «Olten 2020» wurde bemängelt, dass «man mit Ausnahme bei der Badeanstalt und der ‹Wildsau› nicht direkt an die Aare gelangen kann», sagt Martin Wey. Die Stadt lancierte einen Wettbewerb mit dem Ziel: «Mehr ans Wasser. Erlebnis am Wasser. Verweilen am Wasser.» Bauprojekt und Realisierungskredit kommen Ende 2010, Anfang 2011 ins Parlament und dann vors Volk.

**OLTEN OST, DAS NEUE EINKAUFSZENTRUM** Die Diskussionen um eine verbesserte Stadtquerung haben einen Zusammenhang über das Hin und Her hinaus. Sie sind mit der Entwicklung des östlichen Teils der Stadt verknüpft. Denn hinter den Gleisen ist ein neues Quartier entstanden. «Das Zentrum der Stadt», sagt Capus, «verlagert sich immer mehr auf diese »

‹Die Aare lädt nicht nur zum Flanieren und Verweilen.
Der Fluss trennt auch die Altstadt von Olten Ost.

BIOGRAFIE

Alex Capus (49) ist einer der erfolgreichsten deutschsprachigen Schriftsteller. Geboren wurde der Vater von vier Kindern in der Normandie. Die ersten fünf Lebensjahre verbrachte er in Paris und kam dann mit seiner Mutter nach Olten. Nach der Matura studierte er an der Uni Basel Geschichte, Philosophie und Ethnologie. Nach vier Jahren hatte er genug. Capus wurde Lokaljournalist, war Reporter bei der «Schweizer Illustrierten» und arbeitet als Inlandredaktor für die Schweizerische Depeschenagentur. Ob in seinen Romanen «Munzinger Pascha» (1997), «Reisen im Licht der Sterne» (2005) und «Eine Frage der Zeit» (2007), ob in seinen Porträts oder Geschichten aus Olten («Der König von Olten», 2009): Alex Capus interessiert die Geschichte und er geht die Themen primär als Journalist an. Daraus entstehen literarische Reportagen, die eine immer grössere Lesergemeinde faszinieren. «Eine Frage der Zeit» verkaufte sich über 70 000 Mal, wurde ins Englische, Niederländische, Norwegische, Hebräische, Japanische und Griechische übersetzt.

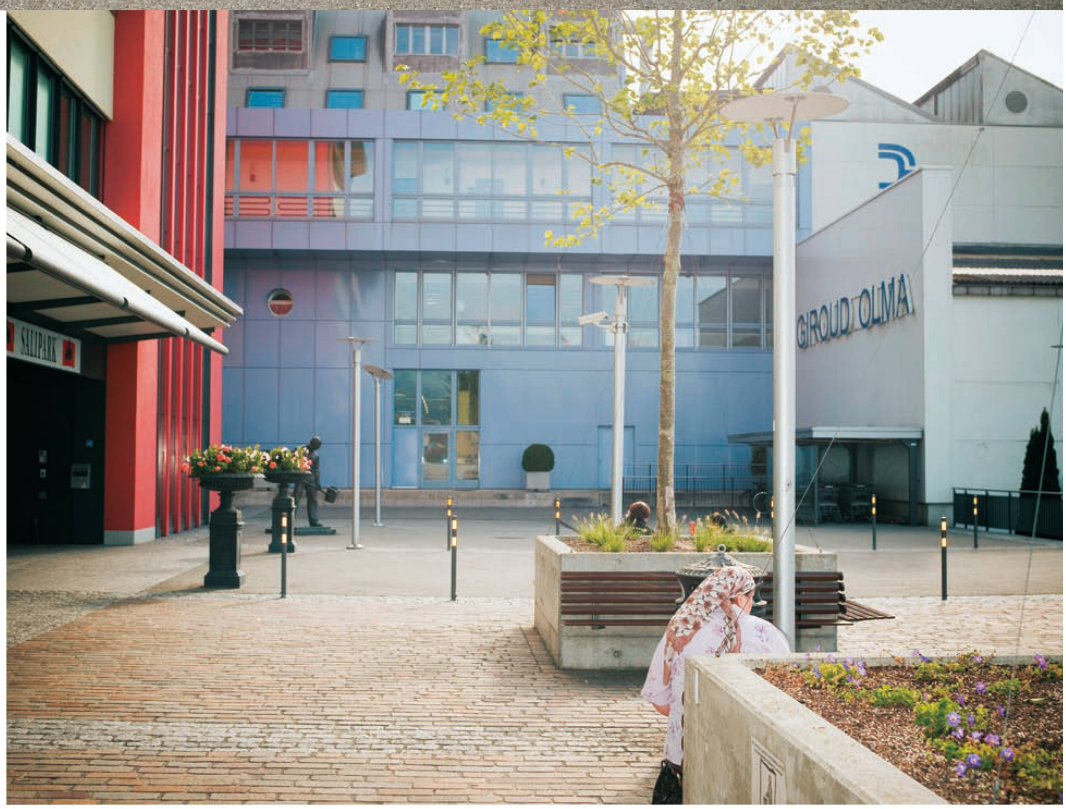
^Schriftsteller, Lokalpolitiker und Stadtführer Alex Capus.

^Eingang Ost der Winkelunterführung. Niemand ist glücklich mit dieser Variante für eine Stadtquerung. Doch wie soll dieses Erbe der Siebzigerjahre saniert werden?

^Das bisschen Leben in der Winkelunterführung täuscht darüber hinweg, dass dieser lange und dunkle Schlauch nicht sehr einladend ist.

>Wer sich durch Olten bewegt, muss immer auch die Eisenbahn queren. Locker geht das hier am Postplatz vor allem für die Autos.

^Früher wurde in der Innenstadt eingekauft. Heute in den Shoppig-Center in Olten Ost.




>Die einstigen Maschinenfabrik Giroud Olma. Die Neunutzung ist noch nicht abgeschlossen.

›› Seite.» Früher ist man zum Einkauf über die Brücke in den alten Teil gegangen. Das hat sich geändert, weil auf den Industriebrachen in Olten Ost neue Einkaufszentren entstanden sind.

Auf unserem Weg nach Olten Ost erklärt Alex Capus die Psychologie seiner Stadt. «Die linke Aareseite ist die alte, die traditionelle Seite. Dort liegt die Altstadt. Die rechte Aareseite, dort wo der Bahnhof steht, ist die junge, die mindere Seite Oltens. Hier haben sich die Zuzüger niedergelassen. Die zweite Generation aspiriert dann irgendwann auf die linke Seite der Stadt, wo die schönen Wohnquartiere liegen.» Wer in Olten aufgestiegen ist, wechselt auf die linke Aare-Seite.

Olten ist eine von insgesamt elf Städten, die vom Bundesprogramm «Projekt urbains – gesellschaftliche Integration in Wohngebieten» seit 2008 für ihr Quartierentwicklungsprojekt fachliche, technische, aber auch finanzielle Unterstützung erhalten. Unter dem Motto «Chance Olten Ost: mitreden – mitwirken – mittragen» wurde die Bevölkerung Anfang 2010 eingeladen, an einer Werkstatt zur Entwicklung des rechten, also des minderen Aareufers teilzunehmen. Die Lust- und Frustliste ist lang. Gelobt wurden die gute Wohnqualität, die Grünräume, die Nähe zum Wald und zum Bahnhof, getadelt der Schleichverkehr, die Winkelunterführung und fehlende Begegnungsräume. Geeinigt hat man sich auf ein dreiteiliges Vorgehen: Quartierentwicklungsprozess, Liegenschaftserneuerung und Migration. Das war im vergangenen Mai. Und wie geht es weiter? Ist verpufft, was in diesen Werkstätten an Ideen zusammengetragen worden ist?

Stadthaus, 7. Stock. «Nein», sagt Stadtrat Martin Wey, «wir haben den Architekten Patrick Kissling im Mandatsverhältnis angestellt. Er wird die Ideen und Bedürfnisse sammeln und weiterverfolgen.» Und dann gebe es ein paar Sachen, die man bereits kurzfristig realisieren will, «damit die Bevölkerung auch sieht, dass etwas geschieht.» Die Errichtung eines Quartierbüros zum Beispiel – und als «kleines Zeichen der Wertschätzung» wird an der Ostseite des Bahnhofs erstmals eine Bahnhofsuhr montiert. Die momentan grösste Aufwertung des Quartiers aber, so Stadtrat Wey, geschehe direkt beim Bahnhof Ost. Dort werden die Zugänge verbreitert, eine Begegnungszone eingerichtet, Tempo 30 wird eingeführt.

^Die neue Fussgängerbrücke über die Aare mit ihrem «goldenen Geländer» wird akzeptiert, während das Haus mit seinem Golddach für rote Köpfe sorgt.

**GROSSÜBERBAUUNG UND TURM VERHINDERT** Capus und ich verlassen die Martin-Disteli-Strasse und erreichen die Rosengasse. Arbeiterhäuser aus dem 19. Jahrhundert säumen diesen Strassenzug. «Diese Häuser», erzählt er, «hätten einer Grossüberbauung weichen sollen.» Dass sie noch stehen, hat mit der Rosengasse AG zu tun. Sie kaufte drei Häuser und stellte sie instand. «Damit haben wir», sagt Mitaktionär Capus, «diesen Ort, wo Studenten und Künstler leben, zu einem schönen Teil gerettet.»

Olten Ost – hier wurden einst die Berna-Lastwagen gebaut, hier stehen heute noch die alten Hallen der Firmen von Roll und Giroud Olma. Die Skulptur eines Giessers erinnert an die Geschichte des Ortes. Hier wollte Thomas W. Jung, Mitinhaber des Familienunternehmens Giroud Olma AG, 2007 auf einer 18 000 Quadratmeter grossen Brache den «Turm von Olten» bauen: 140 Meter hoch, für zirka 460 Bewohner, entworfen von Remo Riva und ein Thema in allen Zeitungen. 200 Millionen Franken sollten verbaut werden. Seit Ende September ist klar: Dieser Turm wird so nicht gebaut.

Stadthaus, 7. Stock. «Nicht nur der Stadtrat konnte sich diesen Turm nicht vorstellen», sagt Martin Wey, «auch die neunköpfige Kommission für Stadtentwicklung nicht.» Immerhin hat Jungs Turmwunsch eine Hochhausstudie provoziert. Nach einem Workshop mit Experten sei dann allen klar gewesen, so Wey, «dass dieser Turm an diesem Ort städtebaulich wie ästhetisch nicht akzeptabel ist». Und wenn ein Turm, dann nur an «speziellen Orten». Auch die Höhe wird genannt, mit der man in Olten in den Himmel schiessen darf: zwischen 40 und 50 Metern.

Der Turm ist vom Tisch, dennoch will die Giroud Olma AG «am konstruktiven Dialog festhalten», wie es in einer Medienmitteilung heisst. Allerdings kritisiert Thomas W. Jung, dass «eine Diskussion über Meter zum heutigen Zeitpunkt grundsätzlich falsch sei. Zuerst müssen sich die Stadt und die Wirtschaftsregion Olten im Klaren sein, wohin die Reise generell geht». Jungs abschliessender Vergleich ist ein Wink mit dem Zaunpfahl: «Kleinstädte wie Pratteln oder selbst Dörfer wie Rotkreuz machen zurzeit vor, wie Hochhäuser Entwicklungsprojekte sein können. Die Stadt Olten kann und darf da nicht Schlusslicht sein.»

Alex Capus hätte «diese Prise Wahnsinn gefallen», doch Olten sei nicht bekannt dafür, «dass Visionen im Rekordtempo umgesetzt würden», sagt er auf unserer Baustellenbesichtigung und liefert zur Erklärung ein Psychogramm der Stadtbewohner: «Olten ist eine Eisenbahnerstadt und Eisenbahner sind sehr gewissenhafte Leute. Sie halten die Fahrpläne ein und machen die Sachen eigentlich immer so, wie man sie immer schon gemacht hat. Sie respektieren die Obrigkeit.» Die Generation, die das Klima prägt, «sind noch die Söhne und Töchter dieser Beamten. Es braucht noch eine Generation, bis ein freierer Geist herrscht».

**ENTLASTUNGSSTRASSE BRINGT NEUE PROBLEME** Wir stehen dort, wo der Turm nicht zu stehen kommt, und schauen über die Aare. Wie jede Stadt hat auch Olten ein grosses Kreuz zu tragen: Den Autoverkehr. Ab 2013 wird er über eine neue Brücke und durch einen Tunnel Richtung Solothurn geführt. ERO nennt sich, was hier gebaut wird, die «Entlastung Region Olten». Alex Capus zeigt in die Ferne auf den Säli-Kreisel bei der Aarburgerstrasse. Dort werde sich künftig der Verkehr noch mehr stauen. «Und was passiert?», fragt Capus. «Die Autofahrer weichen aus – doch die Behörde hat dafür kein Gehör und wartet vorerst zu. Doch wenn nichts unternommen wird, versinkt dieser Stadtteil eine Generation lang im Verkehr.»

Stadthaus, 7. Stock. «Selbstverständlich müssen die flankierenden Massnahmen eingeführt sein, bevor die ERO eröffnet ist», sagt Stadtrat Martin Wey und zählt auf, welche Massnahmen mit den Fachleuten schon diskutiert worden sind: Privilegierung der Anwohner, bauliche Eingriffe, Einbahnsystem, ››

⌄Hier wollte Giroud Olma einen 140 Meter hohen Turm bauen. Daraus wird nichts. Zu hoch und städtebaulich nicht verantwortbar, hiess es aus dem Stadthaus.

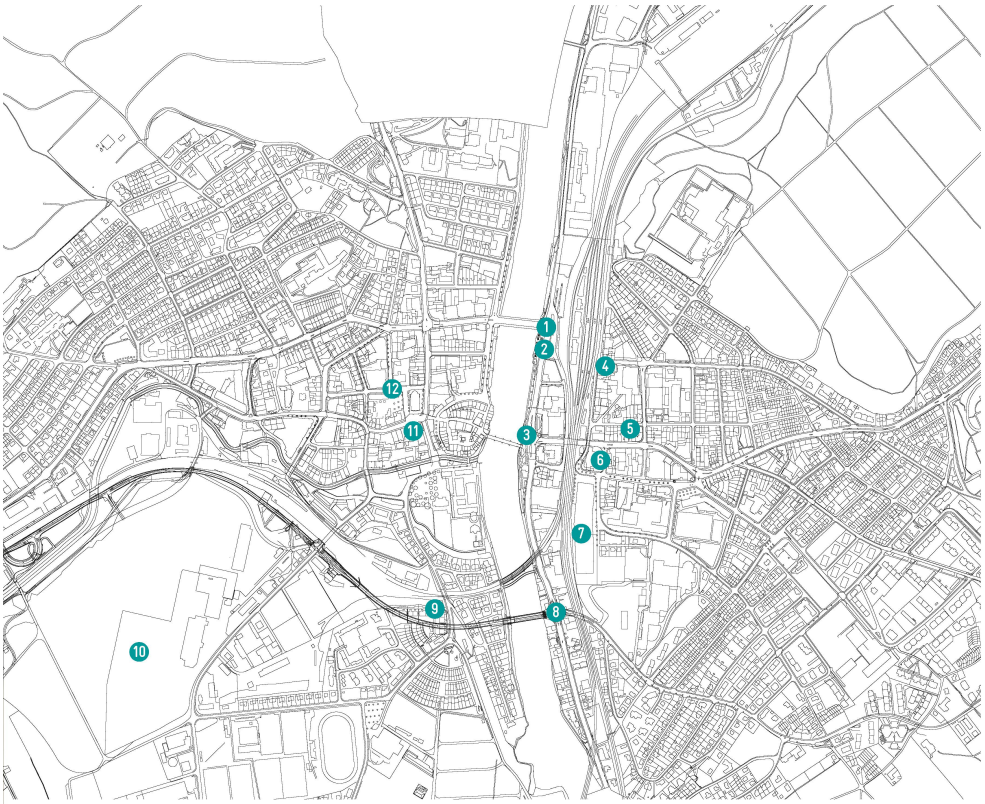
›› Zufahrtskontrollsystem mit Kameras. «Wir wissen nur noch nicht, welche Schublade wir ziehen müssen und was wir schliesslich politisch auch durchbringen.» Sicher ist immerhin: Der Verkehr wird darauf nicht warten und der blosse Wille wird die Autofahrer nicht beeindrucken.
Capus und ich stehen immer noch dort, wo der Turm nicht zu stehen kommt, und blicken an die von-Roll-Strasse, wo der Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz zu stehen kommen wird, eine Schule für rund 3000 Studierende, entworfen vom Berner Büro bauart. «Das bringt Verkehr, aber auch Leben in die Bude», sagt Capus und schlägt vor, die Tannwaldstrasse zwischen der neuen Hochschule und dem nahen Hauptbahnhof verkehrsfrei zu machen. «Das wäre dann unsere Fussgängermeile zum Campus.»
Stadthaus, 7. Stock. «Das wäre wunderbar», sagt Stadtrat Wey, «doch leider geht das nicht. Zum Schutze des Quartiers haben wir Zufahrtsbeschränkungen. Wenn wir die Tannwaldstrasse sperren, drängen wir den Verkehr einfach noch mehr in andere Gebiete.» Was dem Stadtrat vorschwebt: Die Tannwaldstrasse soll eine «Begegnungszone werden, mit Tempo 20. Auch denken wir an weitere Zufahrtsbeschränkungen vor, damit es keinen Fluchtverkehr stadtauswärts gibt».

**BRACHE OLTEN SÜDWEST** Der Stadtführer schreitet voran über die Aare und wir nähern uns Olten SüdWest, der grössten Industriebrache der Stadt. Das Areal gehörte der Holcim und hat die 24 Hektaren Land für 12 Millionen Franken der Stadt Olten angeboten. «Für ein Schnäppchen», sagt Capus, «doch die Stadt hat aus Mangel an Mut Nein gesagt.» Interesse zeigte auch der Zürcher Bauunternehmer und Investor Leopold Bachmann. Eine Volksinitiative sollte Klarheit schaffen. Mitinitiant ist Alex Capus. Das Ziel: Die Stadt kauft das Land und behält es als Reserve für künftige Entwicklungen. Die Initiative wurde zurückgezogen zugunsten eines Kompromisses. Darin verpflichtet sich der Stadtrat, so Capus, «bei jeder Gelegenheit bei Leopold Baumann nachzufragen, ob man ein Stück Land kaufen könne. Das sind schöne Worte und keine Verpflichtung.»
Telefon an Leopold Bachmann nach Rüschlikon ZH: «Würden Sie Land verkaufen, wenn die Stadt Olten danach fragt?» Antwort: «Nein. Wir spekulieren nicht mit Land. Wir kaufen Land, um darauf zu bauen – natürlich in enger Zusammenarbeit mit der Stadt.» Was in Olten SüdWest passiert, ist zurzeit allerdings noch völlig offen. Werden dort, wie einst kolportiert, 2000 günstige Wohnungen gebaut? «Wir entwickeln Projekte», sagt Bachmann, «mehr kann ich dazu zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen.»
Stadthaus, 7. Stock. Martin Wey blickt zurück und meint: «Es war ein Fehler, den Entscheid allein im Stadtrat zu fällen und nicht andere Gremien daran teilhaben zu lassen. Auch haben wir dieses Areal zu sehr nur mit Blick auf eine künftige Sportstätte angeschaut.» Inzwischen ist der Kaufvertrag mit Bachmann rechtskräftig und der Gestaltungsplan ist verabschiedet – nicht vorgesehen ist darin die Verpflichtung zu einem Architekturwettbewerb. «Deshalb hat die Stadt», so Martin Wey, «eigens für Olten SüdWest eine Gestaltungskommission geschaffen, die mit hochkarätigen Fachleuten besetzt werden soll.» Sie wird die Baukommission beraten.

**BEVÖLKERUNG WILL KEIN INNENSTADT-PARKHAUS** «Wenn Chilbi ist oder ein Schulfest, dann ist dieses Gebiet hier die Festmeile», schildert Alex Capus. Wir stehen an der Kirchgasse, mitten in der Altstadt. Das Problem in der Oltner Innenstadt ist das Problem fast aller Innenstädte: Wie kann der Verkehr beruhigt werden? In Olten reklamiert das Gewerbe seit Jahrzehnten ein Parkhaus in der Altstadt. Und es hätte diesen Frühling am Munzingerplatz beinahe eines bekommen, unterirdisch, mit einer Begegnungszone samt Springbrunnen auf dem Deckel. Am 13. Juni 2010 wurde die Vorlage «Attraktivierung der Innenstadt» aber abgelehnt und damit sind gleich drei Fliegen auf einen Streich verscheucht: das Parkhaus, die Gestaltung des Platzes, aber auch ein neues Verkehrsregime.
Stadthaus, 7. Stock. «Diese Vorlage war das Resultat eines politischen Konsenses im Parlament», sagt Stadtrat Wey. «Es ist beim Volk offensichtlich nicht gut angekommen, dass man alle Aspekte in die Vorlage gepackt hat.» ››

STADTRUNDGANG
1_Start am Ländiweg
2_Stadtquerung I: Bahnhofunterführung
3_Stadtquerung II: Winkelunterführung
4_Ausgang Bahnhof Ost. Bald attraktiver
5_Rosengasse. Überbauung vereitelt
6_Einstiges Fabrikareal der Firma Giroud Olma
7_Fachhochschule Nordwestschweiz. Bezug 2013
8_Neuralgischer Punkt: der Säli-Kreisel
9_Neue Brücke, neuer Tunnel. Olten wird umfahren
10_Olten SüdWest: die grösste Brache. Was kommt?
11_Kirchgasse. Bald verkehrsfrei
12_Munzingerplatz. Weder Parkhaus noch Brunnen

^Boutiquen und kleine Geschäfte prägen auch Oltens Innenstadt. Warenumschlag am Graben.



^Munzingerplatz: Hier hätte ein unterirdisches Parkhaus entstehen sollen mit einer Begegnungszone auf dem Deckel. Das Volk wollte nicht.

⌄Olten SüdWest: Die Zementfabrik ist nicht mehr. Geblieben ist eine Brache von 24 Hektaren. Um dieses Gebiet wurde lange Zeit heftig diskutiert. Verkauft hat es die Holcim schliesslich an den Zürcher Bauunternehmer und Investor Leopold Bachmann.

» Zwischenruf vom Stadtführer Alex Capus: «Eine typische Oltner Lösung: Mutlos, weil man es allen recht machen will und am Schluss ist niemand zufrieden!» Das mag stimmen, meint Martin Wey, doch gelte das nicht nur für den Stadtrat. «Dass hier Pakete geschnürt wurden, liegt mindestens ebenso sehr beim Parlament oder auch bei den Parteien und Interessenverbänden. Mehr Mut und mehr Blick fürs Ganze ist daher von allen gefordert – bis hin zu den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern.» Von einem Scherbenhaufen nach diesem Volks-Nein will Martin Wey nicht reden. «Nun geht es einfach etappenweise und ein bisschen langsamer weiter, sagt Wey: «Verkehrsregime, Begegnungszonen, Möblierung, Gastroplan» – nach und nach werde all das an die Hand genommen, ein Stadtbau-Puzzle mit einem erklärten Ziel: die «Attraktivierung der Innenstadt».

**GESUCHT: STADTENTWICKLER MIT ÜBERBLICK** Das Fazit nach unserer städtebaulichen Tour zu ein paar neuralgischen Punkten: «In Olten wurde in den vergangenen Jahren sehr viel geplant», sagt Martin Wey, «und nun muss plötzlich alles zur gleichen Zeit verwirklicht werden.» Gefehlt hat «ein längerfristiger Blick, ein Blick aus 10 000 Metern Höhe». Zu einem solchen Höhenflug ansetzen könnte schon bald der Oltner Stadtentwickler. Mitte September hat das Gemeindeparlament ohne Gegenstimme neben der bereits bestehenden Stelle des Stadtplaners die Schaffung einer Stelle «Leiter Stadtentwicklung» gutgeheissen. Das sei eine «übergeordnete Stelle», sagt Wey, in der man sich neben der reinen Bauentwicklung auch mit «soziologischen Aspekten, Fragen der Integration wie der Quartierentwicklung» beschäftigen werde. Kein Zweifel: Oltens Stadtentwickler braucht gutes Flugwetter.
Wir verabschieden uns vor dem Restaurant «Flügelrad» an der Tannwaldstrasse 36 in der Nähe des Bahnhofs. Nach unserem Stadtrundgang wird Alex Capus für den Rest des Tages beim Umbau mithelfen. Im Januar 2011 soll diese alte Quartierbeiz ja wieder neu eröffnet werden.

## STÄDTEBAU-STAMMTISCH

**24. NOVEMBER 2010**

OLTEN – DIE BAUSTELLEN
Hochparterre und Dyson Airblade laden zur Debatte. Zur Sprache kommt, was in Olten immer wieder für rote Köpfe sorgt: die Stadtquerung, die Entwicklung der Quartiere, die Gestaltung der Innenstadt, der Verkehr …
› Es diskutieren: Rahel Marti, Redaktorin Hochparterre (Gesprächsleitung); Martin Wey, Stadtrat; Daniel Schneider, Landschaftsarchitekt und SP-Gemeinderat; Werner De Schepper, Journalist; Thomas Schwab, Architekt und Mitinhaber des Architekturbüros werk1; Massimo Hauswirth, Architekt und Planer
› Zeit: 18–20 Uhr, Start mit Apéro
› Ort: Kunstmuseum Olten

MEHR IM NETZ
Wann erscheint der neue Roman von Alex Capus? Welche Pläne hat Leopold Bachmann mit Olten SüdWest?
› www.hochparterre.ch/links