

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Band: 78 (2020)

Artikel: Olten links oder rechts
Autor: Rast, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-864931>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Olten links oder rechts

Christoph Rast



Flugaufnahme von P. Zaugg, Solothurn, Postkarte aus den frühen 50er Jahren

Vico Torriani sang sich 1960 in Deutschland an die Spitze der Hitparade: «Kalkutta liegt am Ganges, Paris liegt an der Säähn, doch dass ich so verliebt bin, das liegt an Madeläähn».

Bedeutende Städte haben ihre grossen Flüsse: Dresden und Hamburg die Elbe, Berlin die Spree, Buda und Pest die Donau, London die Themse, Rom den Tiber, Florenz den Arno, Kairo den Nil und Olten die Aare. Olten hat sich längst in zwei Ortschaften getrennt und entwickelt. Nicht absichtlich und geplant, sondern schleichend und organisch. Während das alte Zentrum seine Grenzen gegen die Aare erreicht hatte, entstand ein neues, zweites Olten auf der rechten Aareseite. Es wuchs eine kleine, fragmentierte Stadt, mit neuen Quartieren, eigenen Infrastrukturen und eigener Geschichte, ein Arrondissement, würde man in Paris sagen. Und mit den neuen Quartieren entstanden neue soziale Gemeinschaften. Das linke und das rechte Aareufer begannen, eigene Wege zu gehen.

Jeder Fluss trennt, grenzt ab, fordert heraus und verbindet. Olten wächst seit etwa 150 Jahren kontinuierlich über die Aare, Brücken haben das ermöglicht.

Ursache für die Anlage einer Siedlung unmittelbar am Fluss war meist der Verkehr und erst in zweiter Linie

die weitere Nutzung des Flusses. Kristallisationspunkte waren Furten, Fähren, der Abfluss aus Seen wie in Zürich, Luzern, Thun oder Genf, für Brücken geeignete Flussverengungen wie in Brugg oder eben in Olten.

Die SchülerInnen der einen Aareseite kannten die von der «änere Site» nur ansatzweise. Nach der Herkunft gefragt, wurde schnell klar, dass sich die Wege in jugendlichen Jahren fast nie gekreuzt hatten. Gleichartige der beiden Aareseiten kannten sich kaum oder standen sich viel weniger nah als die vom anderen Ufer. Die Bifang- oder Säli-Klassen hatten nur zufällig etwas mit den Hübeli- oder Bannfeld-Kindern zu tun, die Lehrerinnen und Lehrer der andern Aareseite kannte man nicht oder vielleicht knapp dem Namen nach. Zügelte eine Mitschülerin auf die andere Aareseite, dann verschwand sie aus dem Blickwinkel; sie verreiste in eine andere Ortschaft.

Viele Kinder entdeckten die Stadt jenseits der Aare erst richtig und bewusst am ersten Schulfestumzug oder an der Fronleichnams-Prozession. So symbolisierte die katholische Marienkirche 1951 die Trennung der Kirchgemeinde in eine zweite Oltner Dimension.

Jede Stadtseite hat ihren eigenen Markt, ein Thema, welches die politischen Geister immer wieder bewegt.

Viele Oltnerinnen und Oltner können sich absolut nicht vorstellen, auf der andern Aareseite zu leben. Müssen sie aus irgendwelchen Gründen die Fronten wechseln, kehren die meisten später zurück zu den Wurzeln am anderen Ufer.

Die Nabelschnur von und nach Olten bildete lange Zeit die «Alte Brücke». Ihr verdankt Olten sein Leben, sie war Arterie und Darm der Stadt zugleich. Diese Brücke verbindet Nord und Süd, und sie brachte Geld und Wohlstand in die kleine Stadt. Sie hielt Olten wirtschaftlich am Leben, und lange Zeit war sie der einzige Aareübergang zwischen Aarau und Fridau bei Fülensbach. Bis 1400 sind nur 40 Brücken über die schiffbaren Flüsse der deutschen Schweiz nachzuweisen.

Eine Urkunde aus dem Jahre 1295 macht deutlich, was Olten zu dieser Zeit überhaupt interessant gemacht hat: eine Brücke über die Aare.

Edi Fischer sagt dazu: *«Diese jahrhundertelange Abhängigkeit vom Transit hat natürlich das Leben der Stadt ganz intensiv geprägt. So geben zum Beispiel die Vertreter der wichtigsten verkehrsabhängigen Gewerbe, die Wirte, Schmiede, Wagner usw., bis weit über das Mittelalter hinaus in Olten den Ton an. Ihnen gehören die grössten Häuser, die wichtigsten Liegenschaften. Sie stellen die ersten Schultheissen, später die Statthalter.*

Die Abhängigkeit vom Markt und vom Transit erweist sich in der Folge als relativ schmale Erwerbsbasis. Sie hat aber offensichtlich die Eigeninitiative der Bürger gefördert, und sie hat die Oltner schon immer auch gezwungen, offen zu bleiben für neue Ideen und wirtschaftliche Entwicklungen, um es mit einem heute gängigen Begriff auszudrücken, innovativ zu sein. Was Wunder also, dass man den Oltnern auf diesem Gebiet gerne besonderes Gespür und aussergewöhnliche Tüchtigkeit nachsagte.»

Die mit dieser Offenheit für neue, auch politische Ideen verbundene selbstbewusste Aufmüpfigkeit der Oltner wird von der solothurnischen Obrigkeit, in deren Pfandherrschaft die Stadt nach den beiden verheerenden Stadtbränden von 1411 und 1422 geraten ist, von allem Anfang an mit eher verhaltener Freude betrachtet.

Um einen Fluss planvoll zu domestizieren und seinen Gefahren wirksam zu begegnen, bedurfte es höherer Organisationsformen, die sich im Mittelalter in grösseren Herrschaften und Städten und erst in der Neuzeit wieder im Staat fanden.

Gewerbe wie Schifffahrt, Flösserei und Lotsendienste entwickelten sich und verschwanden im 19. Jahrhundert wieder.

Der Fluss wurde so zugleich zum Stadtgraben und die Stadtmauer zur Uferbefestigung. Bis an die Schwelle unserer Zeit war er bequeme Kloake, der man alles anvertraute und zuleitete. Im Übrigen liessen sich auf dem Fluss mit Flossen und Schiffen die schweren Baumaterialien, Holz und Stein am besten transportieren. Der herrschaftliche Wille, der die Gründung einer Stadt veranlasste, war auf die Beherrschung des Flusses und des Übergangs aus. Die Siedlungen wurden im Sog der



von oben: Die Passerelle über die Geleise der SBB, die Hausmattbrücke als Teil der Entlastung Region Olten und der Gäubahnsteg bei der gleichnamigen Eisenbahnbrücke

mittelalterlichen Städtegründungen wegen der allgemeinen Unsicherheit mit wenigen Ausnahmen zu ummauerten Städten und damit zu politischen, wirtschaftlichen und militärischen Zentralorten ausgebaut.

Die «Alte Brücke» hat kürzlich zwei Feuer überstanden und wurde, 214 Jahre alt, gründlich renoviert. Einige Leute fragten zwar, warum denn ein solches Bauwerk überhaupt teuer restauriert und erhalten werden sollte, eine neue, moderne Brücke wäre praktischer und zeitgemäss. (Vielleicht sind es dieselben Personen, welche nach Sinn und Zweck der Renovation der Stadtkirche fragten – und sogar deren Abriss empfahlen?)

Heute ist es nicht nur die Aare, welche Olten messerscharf in zwei Ortschaften trennt, sondern auch Strasse und Bahn bilden Hindernisse, parallel zum Fluss. Wo liegen die pulsierenden Arterien, welche die beiden Stadtseiten verbinden?

Da gibt es im Westen eine Passerelle, fernab von jeder zweckmässigen Zugänglichkeit. Sie steht weit weg vom Geschehen, fast in der Klos, und man kann dort die Geleise überqueren. Ein paar wenige Menschen benutzen diesen uralten Weg, heute eine Beton-Konstruktion, welche auf die Fachwerk-Metallgitterbrücke folgte.

Die nächste Pforte, die neuste Betonbrücke über die Aare, nimmt die Autos auf und schickt sie in den Tunnel unter dem Steinacker oder spült sie in den Schienen-Kreisel. Für Fussgänger und Radler ist ein geschweiffter Steg konstruiert worden, welcher Unkundige an beiden Aareufeln etwas ratlos stehen lässt.

Weiter kommt man dann in die Säli-Unterführung, sie ermöglicht die Passage unter den Geleisen, im Auto oder zu Fuss ins Säli-Quartier, und sie ermuntert zum Schleichverkehr durch eher stille Wohnzonen, aber unter Vermeidung von sieben Rotlichtern.

Die schönste Art und Weise, die Aare in Olten zu überqueren, ist der Gang über die «Alte Brücke».

Die Fortsetzung der Strasse über dieses historische Bauwerk bildet die dröhnende Unterführungsstrasse, für Fussgänger kaum zumutbar, ein Konstrukt der Zwanzigerjahre, welches einerseits die Bahn unterfährt und andererseits die Stadtseiten eng verbindet. Aber halt: Da gibt es noch den meistbegangenen, wichtigen, orangeweissen Faden, der für Menschen gedacht ist, die «Winkelunterführung». Ein Tunnel, grell gekachelt, gesäumt von Schaufenstern längst verschwundener Geschäfte, von Glasschaukästen, die zweimal pro Jahr andere Inhalte und erstarrte Gesichter zeigen.

Immer wieder wagen es motivierte Afrikanerinnen, fleissige Leute aus Thailand, Türken mit Schnellimbiss-Erfahrungen, Bar-Spezialisten und andere Wagemutige, dort unten Geschäfte zu tätigen. Dieser Unort muss durchquert werden, es führt kein anderer Weg nach Osten, um die Bahngleise geschützt und schnell zu unterqueren. Seit Jahren macht dieser unterirdische Schlauch nachts Angst, und die Passage wird möglichst rasch durchquert oder verbotenerweise mit dem Velo durchsaust. An diese Art von Verbindung von Olten

nach Olten hat man sich inzwischen gewöhnen müssen, OltnerInnen sind flexibel geworden im Tolerieren von Bausünden. Am Ende des rechten Tunnelausgangs fühlen sich die Menschen wie nach einer U-Bahn-Fahrt: andere Luft, die elegante FHNW-Architektur, Bildungsstadt, Einkaufszentren, Ladengeschäfte mit fremdländischem Ambiente. Zudem zeigt der rechte Stadtteil ein internationales Gesicht, was sich auch deutlich im Ladenmix manifestiert. International sind auch die Studentinnen und Studenten der Fachhochschule Nordwestschweiz, die täglich auf die rechte Aareseite strömen. Die vielen Studenten aus China geben dem Bifangquartier ein asiatisches Gesicht. Und auch in Sachen Medizin herrscht neues Leben hinter dem Bifang, in den Pallas Kliniken. Hier werden professionell Augen geflickt, Menschen operiert und nach Wunsch auch kosmetisch verschönert. Während grosse Industrien entlang der Dünern nur noch dem Namen nach bekannt sind, entstanden hier, im neuen Olten, innovative Betriebe.

Wer nicht wagt, diese Lebensader-Unterführung, den «Winkel» zu Fuss zu durchqueren, muss mit einer der beiden Bahnhofunterführungen vorliebnehmen. Diese sind meist belebt, hell, immer sauber, und sie geben ein klein wenig das Gefühl von Geborgenheit und Sicherheit. Diese Passagen sind nicht nur Verbindungen von Oltenlinks nach Oltenrechts, sondern auch Kanäle für Bahnreisende, welche täglich zu Tausenden für den Zugwechsel die Martin-Disteli-Unterführung oder deren Schwester benutzen. Diese Menschen sehen gar nichts von Olten, verstehen nur Bahnhof, wollen schnell wieder weg und bleiben jeweils nur für ein paar Minuten auf der rechten Seite der Dreitannenstadt.

Fussgänger kommen oder gehen zur «Neuen Brücke», nachdem der sogenannte Bahnhofplatz, nach längerem Warten vor dem Rotlicht, passiert wurde. Andere Leute streifen den Springbrunnen, einst Treffpunkt vor allen Schulreisen und Ausmärschen des Jugendkorps. Wieder andere Menschen haben längst die Oltner Riviera für sich entdeckt und in Besitz genommen. Junge Leute aus dem Mittelmeer-Raum, Alkoholiker, Drogierter und Randständige zieht es in die Nähe des Wassers, sie haben ein Stück rechtes Aareufer in Besitz genommen. Ihr Territorium heisst «Ländi» und wird von den beiden Brücken klar begrenzt. Diese lebenslustigen oder süchtigen Personen, für viele Oltnerinnen und Oltner gefährliche Störenfriede, haben diese Strecke für sich gepachtet und das realisiert, was in langer Planung bisher noch nicht verwirklicht wurde, einen quirligen Platz am Wasser. Für diesen Streifen war schon viel angedacht und geplant worden, «Andaare» und andere Projekte wurden diskutiert. 2011 zeigte eine Abstimmung klipp und klar, dass sich die Bevölkerung eine Neukonzipierung dieses Raums, inklusive neuem Steg, wünscht. «Andaare» ist unter anderem im Mitwirkungsverfahren «Olten 2020» entstanden, viele Oltnerinnen und Oltner sprachen sich klar für einen attraktiveren, für alle bes-



Die Bahnhofbrücke Olten

ser zugänglichen Aareraum aus. Seither ist zwischen den beiden Stadtteilen sehr viel Aarewasser in Olten vorbeigeflossen. Eine neue Verbindung der beiden driftenden Stadtteile wird möglicherweise in zehn Jahren Realität sein. Gut Ding will Weile haben, sagte man ... Die elegante «Neue Brücke», die zweite Brücke an diesem Standort, erduldet den heftigen Verkehr und viele eilige Menschen. Einst erstrahlte sie nachts in hellem Licht, und das Motto des damaligen Stadtpräsidenten Ernst Zingg, «Olten kommt», wurde so voller Stolz visualisiert. Heute wird die eindruckliche Lichtinstallation, Zeichen einer hoffnungsvollen Zukunft, nicht mal mehr an Festtagen in Betrieb genommen. Die Lichter wurden von der Realität ausgepustet. In dieser Angelegenheit sind beide Oltner Stadtseiten gleichgestellt: Beide Teile unserer Kleinstadt sind seit Jahren hart am Sparen. Die vitale Lebensenergie der einst stolzen «Aare-Tessin» wurde schwächer ...

Für uns ist die Aare Alltag, wir nehmen sie kaum mehr wahr. Ausser als Hindernis, weil sich der Verkehr hier regelmässig täglich zweimal über diese Brücke quält.

Seit ein paar Jahren allerdings entwickelt sich im Sommer eine kleine Riviera, und geschwommen wird wieder wie vor 100 Jahren, sogar an Weihnachten.

Im Laufe der langfristigen Siedlungsverdichtung und der kirchlichen und politischen Territorialisierung wurden die Flüsse im klein- wie im grossräumigen Denken schon früh als klar erkennbare Grenzlinien benutzt, das ist heute nicht anders. Während auf dem linken Aareufer eher die politische Rechte zuhause ist, entwickelte sich auf der rechten Seite eine aktive linke Gesellschaft. Der Fluss ist heute noch in der Lage, dem Menschen Furcht einzufliessen, obwohl die Moderne ihn durch Korrekturen, Verbauungen und Stauungen für die Fluss- und Kernkraftwerke besänftigt zu haben scheint. Einer zusätzlichen Nutzung schiebt mindestens die jetzige Generation den Riegel vor. Wie kommende Generationen denken werden, wissen wir nicht. Und wir wissen auch nicht, wie sich das linke Olten und das rechte Olten weiter entwickeln wird? – gemeinsam, eigenständig oder gar nicht?