

Buchfestival: In der Kürze liegt das Haiku

WORKSHOP Dass Gedichte Menschen begeistern können, hat ein Workshop für Haikus – der alten japanischen Lyrikform – am letzten Freitag in der Stadtbibliothek Olten gezeigt. Als Experte war der Schriftsteller Markus Kirchhofer eingeladen.

CASPAR REIMER

Si sei auf alles vorbereitet gewesen. Auch darauf, dass gar niemand komme. Das sagte eine sichtlich erfreute Dorothee Windlin, Leiterin der Stadtbibliothek Olten, angesichts der beachtlichen Gruppe, die sich am vergangenen Freitagmorgen zum Workshop «Haikus schreiben» in der Stadtbibliothek eingefunden hatte. Das Haiku ist eine traditionelle japanische Gedichtform, die heute weltweit verbreitet ist – auch Vertreter der Deutschen Haiku-Gesellschaft waren am Anlass, der im Rahmen des 7. Buchfestivals Olten stattfand, zugegen.

Als Experte war der Schriftsteller und passionierte Haikuschreiber Markus Kirchhofer eingeladen. Das Werk des 60-jährigen Aargauers zeichnet sich bisher durch Gedichte, aber auch durch Comics – sogenannte «Graphic Novels» – aus, für die er jeweils mit Zeichnerinnen und Zeichnern zusammengearbeitet hat. Im vergangenen Jahr ist nun auch sein erster Roman unter dem Titel «Das Planetenrührwerk» im Knapp Verlag Olten erschienen.



Markus Kirchhofer trug am verangenen Freitag einige Haikus als Beispiele vor. (Bild: Caspar Reimer)

Zur Begrüssung erzählte Kirchhofer, was ihn mit der Dreitanenstadt verbindet: «Ich war im Vorstand der Interessengruppe Comic Schweiz. Wir trafen uns jeweils im Restaurant National, assen Poulet-Flügeli mit Curry-Sauce und heckten Comic-Projekte aus.» Dann aber berichtete der Schriftsteller, wie er dazu gekommen ist, Haikus zu schreiben: «Mein Primarlehrer Jannis Zinniker vermittelte uns die Kunst der Haikus. Ich

schrrieb also schon in der ersten Klasse meine ersten Gedichte dieser Art. Seither bin ich nicht mehr davon losgekommen. Die Haikus sind die Basis meines Schreibens.» Auf die Frage des Stadtanzeigers, was Haikus auszeichne, sagte Kirchhofer: «Haikus sind wahrscheinlich die kürzeste Lyrikform der Welt. Sie bestehen aus drei Zeilen, kommen ohne Titel und ohne Reim aus und halten einen Lebensaugenblick fest.» Ob jeder-

frau, jedermann Haikus schreiben könne? «Wenn ich das als Erstklässler schon konnte, ist der Zugang dazu sicher niederschwellig», so der Schriftsteller schmunzelnd. Aber selbstverständlich könne man die Sache mit unterschiedlichem Anspruch angehen. Zur Veranschaulichung trug Kirchhofer dem Publikum auch einen eigenen Dreizeiler vor: «Die Kondensstreifen / der Flugzeuge am Himmel – / meine Gedichte.»

Auch Berndeutsch geht

In etwas Nebensächlichem könne sich ein poetischer Moment verbergen, versuchte Kirchhofer das Wesen der japanischen Gedichtform zu beschreiben. «Haikus wohnt nicht eine versteckte Botschaft inne. Vielmehr wollen sie die Stimmung eines Momentes einfangen. Was beim Leser ankommt, was er selbst damit assoziiert, vervollständigt den skizzierten Augenblick.» Eine Besucherin des Workshops wollte wissen, ob sich Haikus auch auf Berndeutsch verfassen liessen, was mit allgemeinem Schmunzeln und der Aussage Kirchhofers, dass dies selbstverständlich möglich sei, quittiert wurde. «Haikus können wohl in allen Sprachen geschrieben werden.»

Kunst der Verknappung

Haikus gehen auf japanische Meisterdichter im 17. und 18. Jahrhundert zurück. «Diese ursprünglichen Haikus funktionieren nach strengen Regeln», so Kirchhofer. Ein traditionelles Haiku deutet eine Jahreszeit an. Als Wesensmerkmal gelten zudem die nicht abgeschlossenen, offenen Texte, die sich erst im Erleben des Lesers vervollständigen. Im Text wird nicht alles gesagt, Gefühle sind nur selten benannt – sie sollen sich erst durch die aufgeführten konkreten Dinge und den Zusammenhang erschliessen.

Zur Aufgabe des Workshops am Freitag gehörte es zudem, in die Stadt auszufliegen, Eindrücke zu sammeln und daraus selbst ein Haiku zu schreiben. «Ganz einfach ist das nicht. Trotzdem möchte ich alle ermuntern, es zu versuchen», so Kirchhofer. Das taten die Teilnehmenden des Workshops denn auch und stellten zum Abschluss des Morgens ihre Haikus aus Olten vor.

Geringe Kosten in einmaligem Zeitfenster

HAMMER Neue Kosten der Stadtteilverbindung betragen für die Steuerzahlerinnen und -zahler noch rund 2,6 Millionen Franken.

Mit dem Projekt Stadtteilverbindung Hammer, das dem Gemeindeparlament der Stadt Olten an der Novembersitzung unterbreitet wird, soll das Stadtzentrum mit dem Bahnhof Hammer und Olten Südwest für den Fuss- und Veloverkehr verbunden und das Entwicklungsgebiet in die Stadt Olten eingebunden werden. Es schafft einen direkten Perronzugang und bildet einen wichtigen Bestandteil der schnellen und sicheren Veloverbindung vom Bornfeld bis zum Hauptbahnhof Olten. Das Projekt ist Erschliessungsvoraussetzung für Olten SüdWest und bringt hohen Nutzen für die Quartierentwicklungen auf beiden Stadtseiten. Das ebenfalls geplante, 100 Millionen Franken kostende Multiprojekt «Substanzerhalt Olten Hammer» der SBB bietet ein einmaliges Zeitfenster für die Umsetzung der Stadtteilverbindung. Da die Entwicklung auf dem Areal Olten Südwest betroffen ist, leistet die Grundeigentümerin einen grossen Anteil an die Investitionskosten. Der Stadtrat beantragt dem Gemeindeparlament den Bruttobaukredit in der Höhe von 24,663 Millionen Franken (+/-20%). Davon müssen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt Olten nach Abzug des Beitrags der Grundeigentümerin (16,21 Mio.), von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm (rund 3 Mio.) und von Seiten der SBB (rund 1,2 Mio.) und bereits bewilligter Kredite (1,6 Mio.) neue Kosten in der Höhe von voraussichtlich 2,653 Millionen Franken übernehmen.

Das Projekt Stadtteilverbindung Hammer umfasst den Bau einer neuen Unterführung mit Unterquerung des Aufnahmegebäudes sowie beidseitig neue Brücken über die Dünern und Gäustrasse. Nicht Projektbestandteil sind die erforderlichen neuen Bahnzugänge zum Perron und zum Bahnhofvorplatz, diese werden im Drittprojekt «Substanzerhalt Olten Hammer» der SBB realisiert.

Die Stadtteilverbindung knüpft an der historischen Monumentalachse, dem



Visualisierung der Brücke Dünern mit baulich getrennten Rad- und Gehwegen, im Hintergrund die Hochhaus-Silhouetten nach neuem Gestaltungsplan. (Bild: ZVG)

Ring zwischen den beiden Bahnhofen, an. Das Projekt ist Erschliessungsvoraussetzung für die weitere Entwicklung von Olten SüdWest und schafft eine wichtige, niveaufreie Langsamverkehrsverbindung für die Quartiere Bornfeld, Kleinholz, die Sportanlagen, Schule, zum Naherholungsgebiet Gheid und als Bindeglied zur Velo-Schweiz-Mobil-Route 5. Damit kann ein Schlüsselprojekt als historische Gelegenheit in einem einmaligen Zeitfenster mit geringen Nettokosten realisiert werden.

Die Entwicklung in Olten Südwest gründet auf einem zwischen Stadt, Kanton und Holcim im Jahr 2000 abgeschlossenen Entwicklungsvertrag. Um den niveaufreien Anschluss ans Entwicklungsgebiet zu ermöglichen, wurde die ERO im Perimeter der Stadtteilverbindung unter den Grundwasserspiegel vertieft und damit eine namhafte Vorinvestition getätigt. 2011/12 wurde ein Projektwettbewerb für die Stadtteilverbindung durchgeführt. 2013 wurde das Vorhaben aus finanzpolitischen Gründen sistiert. Mit Genehmigung des Budgets 2020 wurde die Wiederaufnahme in Abstimmung mit der Überarbeitung des Gestaltungsplans «Olten Südwest» freigegeben.

Im Zuge der Neuinitialisierung haben die SBB ihr Vorhaben für die Sanierung der Gleis- und Publikumsanlagen am Bahnhof Hammer priorisiert, um die Synergien mit dem Projekt Stadtteilverbindung Hammer zu nutzen und weil der Substanzerhalt als sehr dringlich erkannt wurde. Zur Bewältigung der Schnittstellen und mit dem Ziel der Kostenoptimierung

wurde ab Frühjahr 2021 ein vertieftes Variantenstudium durchgeführt, welches zum nun vorliegenden, mit der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) konsolidierten Vorprojekt verdichtet wurde.

Auf dem Areal Olten Südwest wurde im Jahr 2014 ein erstes Baufeld auf Basis der rechtsgültigen Nutzungsplanung realisiert. Die Überbauung mit 420 Wohnungen weist seit Beginn einen erhöhten Leerstand auf. Um die Siedlungsqualität zu steigern, wird seit 2016 eine Überarbeitung der Planungsinstrumente angestrebt. Parallel zu den Planungsinstrumenten wurde mit der Grundeigentümerin eine Entwicklungsvereinbarung erarbeitet. Diese enthält diverse dem öffentlichen Interesse dienende Zugeständnisse der Grundeigentümerin an die Stadt. Zudem wird darin festgelegt, dass der aus dem Umzonung der rückwärtigen Industriezone resultierende Planungsmehrwert 16,21 Millionen Franken beträgt und dieser Betrag vorab, das heisst vor Fälligkeit, für die Finanzierung der Stadtteilverbindung Hammer verwendet wird.

Im August 2022 hob das Verwaltungsgericht indessen den Regierungsratsbeschluss zu den neuen Planungsinstrumenten Olten SüdWest auf, womit die Entwicklungsvereinbarung nicht in Kraft treten konnte. Gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts erhob die Stadt Beschwerde beim Bundesgericht. Bis zum ausstehenden Urteil des Bundesgerichtes bleibt die Entwicklungsvereinbarung und somit die Verwendung von Mitteln aus dem Planungsausgleich für die Umzonung in Frage gestellt. Um die Finanzie-

rungslücke zu schliessen, konnte aber mit der Grundeigentümerin eine neue Vereinbarung unterzeichnet werden. Darin verpflichtet sie sich zur Leistung des ursprünglich vereinbarten Beitrags im Umfang von 16,21 Millionen Franken, unabhängig vom Ausgang des Bundesgerichtsverfahrens. Der Beitrag wird an allfällige spätere, einen Planungsmehrwert auslösende Umzonungen auf dem Areal Olten SüdWest angerechnet.

Die Koordination mit dem Multiprojekt bringt grosse Synergien auf den Ebenen Planung, Bautechnik, Bewilligungsverfahren, Bauvorgänge und -logistik sowie Kosten. Sollte der Baukredit für die Stadtteilverbindung Hammer nicht zustande kommen, wird die SBB keine Vorleistungen für eine Stadtteilverbindung umsetzen. In diesem Fall würde die SBB die Sanierung des Perrons und einen Ersatz der Rondelle durch eine Rampe umsetzen. Die 1992 erstellte Personenunterführung und die Perronzugänge würden nicht ausgebaut. Einen direkten Bahnanschluss ins Entwicklungsgebiet müsste die SBB nach den heutigen Regeln erst 2092, im hundertjährigen Erneuerungszyklus der Unterführung, erstellen. Somit würde die Erstellung der Stadtteilverbindung auf unabsehbare Zeit verunmöglicht.

Baustart im April 2026

Der Zeitplan für die Stadtteilverbindung ist mit dem Multisubstanzerhaltungsprojekt der SBB koordiniert. Die schrittweise Realisierung der Stadtteilverbindung nimmt drei Jahre in Anspruch. Der für 30. April 2026 geplante Baustart ist in der Planungszentrale SBB angemeldet und reserviert.

Das Gestaltungskonzept wurde aus den funktionalen Anforderungen, welche für die künftigen Velofahrer und Fussgänger wichtig sind, entwickelt. Das Normalprofil der Stadtteilverbindung misst 8.50 m Breite und 3.00 m lichte Höhe. Im Kreuzungsbereich mit den Perronzugängen wird eine 10.50 m breite Halle aufgespannt. Die Fuss- und Radwege werden durchgängig baulich getrennt. *sko*

www.olten.ch

GEBURTSTAGE

Der Stadtanzeiger gratuliert den folgenden Jubilaren herzlich zum Geburtstag:

- 11.11. Egon Erni, 85 Jahre
- 12.11. Karin Husi, 85 Jahre
- 14.11. Magdalena Christ, 80 Jahre



IN MEMORIAM

RENÉ STEINER, Olten, gestorben am 16. Oktober, 86-jährig.

SIEGFRIED DEISS, Olten, gestorben am 30. Oktober, 93-jährig.

