

**6. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Mittwoch, 22. März 2018,
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 19.00 Uhr – 22.05 Uhr**

Anwesend sind: 38 Ratsmitglieder (von 40 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Heinz Eng, 2. Reto Grolimund, 3. Alexandra Kämpf, 4. David Plüss, 5. Daniel Probst,
6. Monique Rudolf von Rohr, 7. Simone Sager, 8. Deny Sonderegger

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Christine von Arx, 2. Ramazan Balkaç, 3. Eugen Kiener, 4. Andrea Leonhardt Mohr,
5. Huguette Meyer Derungs, 6. Dr. Rudolf Moor, 7. Luc Nünlist, 8. Dr. Arnold Uebelhart,
9. Dieter Ulrich

Christlichdemokratische Volkspartei:

1. Heidi Ehram, 2. Beat Felber, 3. Dr. Christoph Fink, 4. Muriel Jeisy

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Marlène Wälchli Schaffner

Grünliberale Partei:

1. Beatrice Schaffner

Grüne Olten:

1. Myriam Frey Schär, 2. Anita Huber, 3. Michael Neuenschwander, 4. Felix Wettstein

Schweizerische Volkspartei:

1. Matthias Borner, 2. Franziska Erzinger, 3. Doris Känzig, 4. Philippe Ruf,
5. Christian Werner

Junge SP Region Olten:

1. Corina Bolliger, 2. Florian Eberhard, 3. Luisa Jakob

Olten jetzt!

1. Daniel Kissling, 2. Tobias Oetiker, 3. Denise Spirig

Stadtrat:

Dr. Martin Wey, Stadtpräsident

Thomas Marbet, Baudirektion

Marion Rauber, Direktion Soziales

Benvenuto Savoldelli, Direktion Finanzen und Dienste

Iris Schelbert-Widmer, Direktion Bildung und Sport

Markus Dietler, Stadtschreiber

Ferner anwesend:

Adrian Balz, Verwaltungsleiter Baudirektion (bis 20.50 Uhr)

Ueli Kleiner, Leiter Direktion Bildung und Sport

Dr. Patrik Stadler, Rechtskonsulent

Entschuldigt abwesend:

Urs Knapp

Laura Schöni

Vorsitz: Dr. Rudolf Moor

Protokollführerin: Andrea von Känel Briner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

- * 4. Dringliche Motion Corina Bolliger (Fraktion SP/Junge SP) betr. „Interessenbekundung zur Anpassung an den Klimawandel“/Beantwortung
- 4a Überparteiliche Interpellation „Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Kann Olten Umsatzverluste in zweistelliger Millionenhöhe verkraften?“
- 5. Mobilitätsplan/Kenntnisnahme, Parkierungsreglement/Genehmigung
- 6. Informatische Bildung, Ersatzbeschaffungen/Kreditgenehmigung

- * Ergänzung der Traktandenliste

* * *

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor begrüsst die Anwesenden zum zweiten Tag der Parlamentssitzung vom März.

* * *

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 22. März 2018

Prot.-Nr. 71

Dringliche Motion Corina Bolliger (Fraktion SP/Junge SP) betr. «Interessensbekundung zur Anpassung an den Klimawandel»/Beant- wortung

Mit Mail vom 19. März 2018 haben Corina Bolliger (Fraktion SP/Junge SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

«Der Stadtrat wird beauftragt, ein Projekt auszuarbeiten oder ein bereits bestehendes zu verwenden, welches als Interessensbekundung beim Pilotprogramm «Anpassung an den Klimawandel» vom BAFU bis spätestens am 4. Mai 2018 eingereicht werden kann.

Begründung:

Das Klima wird sich weiter verändern, was verschiedene Klimaszenarien zeigen. Es ist daher sehr wichtig, dass wir uns an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen. Aus diesem Grund hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) dieses Pilotprojekt lanciert, welches darauf abzielt, innovative und beispielhafte Projekte der Kantone, Regionen und Gemeinden zu unterstützen.

Diese sollen mit Hilfe von finanziellen Mitteln des Bundes umgesetzt werden. So kann ein schon angedachtes Projekt vorgezogen werden, um von den zur Verfügung stehenden Subventionen/Zuschüssen zu profitieren. Dabei ergeben sich für Olten Kosten, welche nicht höher als etwa CHF 150'000 sind.¹

Durch die Projekte werden Klimarisiken vor Ort verringert und die Anpassungsfähigkeit wird gesteigert. Weiter sollen Betroffene für die Anpassung sensibilisiert und die Zusammenarbeit zwischen den Akteur*innen gefördert werden.

Laut des Regierungsprogramms «Erlebnis Olten» will der Stadtrat im Sinne der Nachhaltigkeit die Aufenthaltsqualität für Oltnen*innen verbessern. Hierbei ergibt sich die perfekte Möglichkeit, dies in die Tat umzusetzen. Diese Chance sollte sich Olten nicht entgehen lassen.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Dringlichkeit liegt im Umstand, dass die Frist für die Interessensbekundung bereits am 4. Mai 2018 ist und somit vor der nächsten Parlamentssitzung liegt.»

- - - -

Im Namen des Stadtrates beantwortet **Stadtpräsident Martin Wey** den Vorstoss wie folgt:

¹ «Die Gesamtkosten eines Projekts (Bundesbeitrag und Eigenfinanzierung) müssen in der Regel unter CHF 230'000 liegen. Die finanzielle Beteiligung des Bundes beträgt in der Regel maximal 50% der Gesamtkosten eines Projekts. Die Finanzierung des Bundesanteils wird für jedes Projekt im Einzelfall geprüft. Der Projektträger stellt die Finanzierung der verbleibenden Kosten sicher. Zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem Projektträger wird ein Vertrag geschlossen» (2018: S.5.
https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/formular/pdf%20pilotprogramm%202.pdf.download.pdf/Pilotprogramm_Anpassung_Klimawandel_-_Einladung_Interessensbekundung_2018.pdf)
M:\00 Grundlagen und Führung\03 Gemeindeparlament\03 Sitzungen des Gemeindeparlaments\02 Protokolle\18-001 2018\18-002 18-03- 21 und 22\18-03-22 Gesamtprotokoll.docx

Formelles

Der Vorstoss kann nur als Prüfungsauftrag an den Stadtrat behandelt werden, da kein Projekt vorliegt mit klaren finanziellen Auswirkungen, welche in den Kompetenzbereich des Gemeindeparlaments fallen.

Zum Inhalt

Das Pilotprogramm zielt darauf ab, innovative und beispielhafte Projekte zur Anpassung an den Klimawandel in Kantonen, Regionen und Gemeinden anzustossen und mit Hilfe finanzieller Unterstützung des Bundes umzusetzen. Die Projekte sollen dazu beitragen, vor Ort die Klimarisiken zu verringern, allfällige Chancen zu nutzen und die Anpassungsfähigkeit zu steigern. Die Sensibilität der Betroffenen für die Anpassung soll erhöht und die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren gefördert werden.

Der Stadtrat ist dem Vorhaben gegenüber vom Inhalt her grundsätzlich positiv eingestellt. Andererseits sind solche Programme – wie die Erfahrung aus vielen Projekten, u.a. Olten Ost, zeigt – mit hohem internem personellem Aufwand verbunden. Diese Ressourcen sind jedoch nach dem Stellenabbau in Folge der angespannten finanziellen Situation der Stadt Olten nicht (mehr) vorhanden, auch nicht um ein solches Projekt innert Monatsfrist zu entwickeln. Hinzu kommt, dass derzeit durch wichtige personelle Abgänge bei der Direktion Bau die Kapazitäten zusätzlich eingeschränkt sind. Dies zwingt uns, die vorhandenen Ressourcen auf bestehende Programme wie die Energiestadt zu konzentrieren. Zudem verbleiben der Projektträgerschaft auch nach Abzug des Bundesbeitrags mindestens die Hälfte der Kosten. Deshalb beantragt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, den Vorstoss nicht erheblich zu erklären.

- - - -

Corina Bolliger: Wie Ihr Euch vorstellen könnt, bin ich mit der Antwort des Stadtrates auf meinen Vorstoss nicht zufrieden. Wie im Rat schon bemerkt wurde, war diese Legislatur bis jetzt vom Argument, die finanzielle Lage ist angespannt, geprägt. Gleichzeitig hat der Stadtrat aber eine Steuererhöhung abgelehnt, weil er der Meinung war, dass mit der Rechnung 2017 und dem Budget 2018 gut genug gehaushaltet werden kann. Es ist also mehr als überraschend, dass in der Antwort des Stadtrates steht, dass die personellen Ressourcen aufgrund der angespannten Finanzlage nicht vorhanden sein sollen, obwohl er dieses Anliegen grundsätzlich unterstützt. Diese Interessensbekundung, bei der man das gewählte Projekt kurz vorstellen muss, ist vier Seiten lang. Ich habe es dabei. Da von einem hohen internen Personalaufwand zu sprechen, ist Augenwischerei. Entweder unterstützt der Stadtrat das Anliegen nicht. Dann bricht er damit das Versprechen, das er im Regierungsprogramm niedergeschrieben hat, oder er hat den Personalbestand auf ein dermassen tiefes Niveau heruntergespart, dass ein vierseitiges Formular den Rahmen des Möglichen sprengen würde. Dann wären aber das Budget und die Ablehnung der Steuererhöhung unverantwortlich gewesen. Dieser Vorstoss will nichts anderes, als dass sich die Stadt Olten für ein Projekt Unterstützung des Bundes holt. Deshalb macht es auch keinen Sinn, dass der Stadtrat festhält, dass man als Projektträgerin auf mindestens der Hälfte der Kosten sitzenbleibt. Okay, aber wenn man keine Unterstützung des Bundes erhält, zahlt man für dieses Projekt 100 % der Kosten, was nach meiner Rechnung mehr Geld ist. Der Klimawandel und die finanzielle Lage in Olten haben einiges gemeinsam. Alle jammern, niemand will etwas dagegen tun, und trotzdem bedrohen sie die Lebensqualität in der Stadt. Dieser Vorstoss würde aber an beiden Fronten helfen. Er würde ein Projekt unterstützen, das die Lebensqualität in Olten steigert, während gleichzeitig das Klima geschont wird, und trägt dank Bundesbeiträgen auch noch der finanziellen Lage in Olten Sorge. Deshalb bitte ich Euch, diese Motion erheblich zu erklären. Merci vielmals.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Ich bin etwas tiefer in das Projekt des BAFU eingetaucht, und der Ablauf ist einfach. Bis am 4. Mai können unter anderem auch die Gemeinden eine Interessensbekundung einreichen. Das dürfen maximal vier Seiten sein. Im Juni wird dann entschieden, ob dieses Projekt zur zweiten Stufe eingeladen wird. Dann müsste Olten einen ausführlicheren Projektantrag liefern. In diesem Herbst wird dann entschieden, welche Projekte für die nächsten vier Jahre unterstützt werden. Die Gesamtkosten eines Projekts, das heisst der Bundesbeitrag und die Eigenfinanzierung, sollen unter Fr. 230'000.— liegen. Die finanzielle Beteiligung des Bundes umfasst in der Regel 50 % der Gesamtkosten. Wenn Olten den ersten Eingabetermin vom 4. Mai verpasst, dauert es sicher vier Jahre, bis der nächste Projektzyklus beginnen wird. Für Olten geeignet wären Stadtentwicklungsprojekte zum Umgang mit grösserer Hitzebelastung. Mögliche Themen wären Massnahmen zur Förderung von begrünten Dächern, klimaoptimierte Bepflanzung im öffentlichen Raum und in privaten Gärten. In dieser Ausschreibung fallen Stichworte wie die Sicherung von Frisch- und Kaltluftentstehungsgebieten und Durchlüftungskorridoren, aber auch Erhalt, Ausbau und Vernetzung der grünen und blauen Infrastruktur. Das heisst, das wären Grünflächen und Gewässer. Das BAFU listet aber auch Baumressourcen in und um den Siedlungsraum auf, die Entsiegelung von Böden und die Rekultivierung von Flächen. Gleichzeitig sollen diese Projekte dazu beitragen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern. In der letzten Phase hatte das BAFU-Projekt nur drei Projekte zur Stadtentwicklung. Das heisst, Olten hätte gute Chancen, aufgenommen zu werden. Mit solchen Themen haben wir uns im Parlament auch schon auseinandergesetzt. Kürzlich überwiesen haben wir die Motion zu den Stadtbäumen. Wie können wir die wenigen grossen alten und ökologisch wertvollen Bäume im Siedlungsraum schützen? Was müssen wir heute tun, damit wir auch in Zukunft solche Bäume haben? Noch näher am Thema ist die im Juni 2013 mit 24 : 11 Stimmen überwiesene Motion von Myriam Frey und Beate Hasspacher zur Verbesserung der Freiraumqualität in der Stadt, auch grüne Infrastruktur auf öffentlichen Grundstücken. Was hat der Stadtrat unterdessen dazu gemacht? Ja, es kostet Geld und Engagement, wenn wir an diesem Pilotprojekt teilnehmen. Aber es fallen weder Tief- noch Hochbaukosten an. Gefragt ist eher die Stadtgärtnerei. Es braucht Brain Power und den Willen, Klimamassnahmen einzuleiten. Doch dies muss der Stadtrat eh investieren, um die Vorstösse zu diesem Thema umzusetzen. Wenn Olten jetzt Däumchen dreht und wartet, bis es die ersten Hitzetoten gibt, ist dies sicher teurer. Schon gestern haben die Kolleginnen und Kollegen von hier und dort darauf hingewiesen, dass es bei allen unliebsamen Projekten heisst, nein, das können wir uns gar nicht leisten. Aber Olten leidet nicht per se unter einem Defizit, sondern wir haben einen zu tiefen Steuerfuss und warten jetzt intensiv darauf, bis wieder ein reicher Steueronkel am Horizont auftaucht. Das ist einfach keine Zukunftsvision. Machen wir jetzt einen kleinen und günstigen Schritt nach vorne. Beauftragen wir den Stadtrat, sich ins Zeug zu legen. Wir werden den Vorstoss erheblich erklären lassen.

Doris Känzig, SVP-Fraktion: Diese Motion ist ein Schnellschuss, eine Alibiübung, welche die Klimaerwärmung nicht mehr verhindern kann. Die Grundlagen fehlen. Wir haben weder die personellen noch die finanziellen Ressourcen. Ein solches Projekt muss man sorgfältig planen. Das gehört korrekterweise auch in das Budget. Man muss auch nicht jedes Anliegen an die Verwaltung delegieren und dem Steuerzahler übergeben. Das ist jetzt ein klassisches Beispiel, wo es mehr bringt, wenn Ihr die Verantwortung selber übernehmt, vielleicht einmal weniger fliegen geht und weniger Plastikbecher braucht. Wenn wir diese Motion jetzt überweisen, ist es eigentlich kontraproduktiv, weil wir dann finanzielle und personelle Ressourcen brauchen, die man zum Beispiel beim neuen Schulhaus dann wirklich energetisch sinnvoll verwenden könnte. Vielleicht gibt es mit diesen Fr. 150'000.—, die wir jetzt hier für diesen Schnellschuss verpulvern, eine Solarzelle mehr. So gesehen ist es für das Klima noch kontraproduktiv, wenn wir diese Motion jetzt erheblich erklären.

Daniel Probst, FdP-Fraktion: Wir haben dieses Postulat, für uns ist es ein Postulat, ein Prüfungsauftrag, auch diskutiert. Zuerst haben wir festgestellt, dass Olten, und ich glaube, hier sind wir uns alle einig, den Klimawandel allein nicht stoppen kann. Aber es ist nicht das Hauptthema. Das Hauptthema ist, dass uns der Vorstoss, wie wir gestern gehört haben, sehr überhastet vorkommt. Man hätte ihn schon längere Zeit einreichen können. Wenn man überhastet vorgeht, verzettelt man sich meistens oder es kann nicht gut ausgearbeitet

werden. Das finden wir für ein solches Thema dann noch einmal nicht gut. Deshalb sind wir klar der Meinung, dass man dies nicht erheblich erklären soll. Ich finde, man sollte die Stadt jetzt auch nicht schlecht reden, was hier alles nicht gemacht wird. Die Stadt ist schon längere Zeit Energiestadt, hat dort viele Sachen realisiert. Wir haben zum Beispiel das Haus, in dem wir sitzen, für 12 Millionen Franken saniert. Als Stadt haben wir doch schon einiges gemacht. Deshalb müssen wir uns nicht verstecken. Deshalb finde ich es etwas daneben zu sagen, hier läuft nichts, man macht nichts. Das stimmt einfach nicht. Wir haben schon recht viel Geld ausgegeben, haben es auch schon gut investiert und konnten vielleicht sogar etwas Kleines beitragen. Aber dieser Vorstoss kommt zu überhastet, zu kurzfristig. Das wird nichts, und deshalb folgen wir dem Stadtrat und wollen ihn nicht erheblich erklären.

Daniel Kissling, Fraktion Olten jetzt!: Wir haben es gestern schon gesagt. Jede Art von spontaner Innovation finden wir gut. Ich bin auch dafür, dass wir einen Kaffeebecher weniger verwenden und etwas weniger fliegen. Dann könnte man ja gerade noch ein solches Projekt anstossen und vom Bund finanzieren lassen. Deshalb unterstützt Olten jetzt! diesen Vorstoss.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Ich kann mich weitgehend Daniel Probst anschliessen. Es ist eher ein Postulat, und wir sind in diesem Saal eigentlich viel zu oft mit dringlichen Vorstössen konfrontiert. Die Politik sollte alle ihre Taten gut überlegen und nur dann etwas dringlich machen, wenn wirklich Not am Mann ist, wenn man einmal so sagen will. Es geht am Schluss um ein kleines Projekt mit relativ beschränktem Einsatz. Aber man kann sagen, dass dies auf das Klima und Hitzetote keinen grossen Einfluss hat. Im Moment haben wir ja eher sehr kalt.

Matthias Borner: Wir sagen eigentlich noch einmal das Gleiche wie das letzte Mal. So wie ich es jetzt verstanden habe, haltet Ihr an dieser Motion fest. Jetzt haben die Sprecher der Fraktionen FdP und CVP/EVP/GLP von Postulat gesprochen. Aber mir scheint, Ihr habt noch nicht umgewandelt. Ich finde einfach, dieses Geschäft darf gar nicht zur Abstimmung kommen, weil die finanziellen Auswirkungen neuer Projekte nicht klar sind. Der Bund zahlt nicht 100 %. Er zahlt höchstens 50 % plus gibt die Bearbeitung auch noch einmal Kosten, weil sich Leute an den Tisch setzen müssen. Artikel 34 der Geschäftsordnung des Gemeindeparlamentes sagt, dass wir über diese Frage nicht abstimmen dürfen. Ich wäre froh, wenn Patrik Stadler dazu auch noch etwas sagen würde, damit wir protokolliert haben, was er dazu meint. Wenn es übrigens von bestehenden Projekten wäre, würde ich dies gutheissen. Die Subventionsoptimierung ist eigentlich ihre Aufgabe, und ich erwarte von ihnen, dass sie virtuos damit hantieren.

Florian Eberhard: Ich möchte gleich kurz auf diesen Vorwurf reagieren. Es ist so, dass in der Motion die Rede davon ist, dass es entweder ein bestehendes Projekt ist, was nicht zu zusätzlichen Kosten führen würde, oder es hat bei diesen Projekten einen Kostendeckel von maximal Fr. 230'000.—. Also hätten wir einen finanziellen Rahmen, der abschätzbar ist.

Luc Nünlist: Den Zeitplan haben wir ja gehört. Vermutlich würden dieses Projekt und die Finanzierung sowieso erst in den nächsten Budgetrahmen fallen und man könnte in diesem Moment auch ordentlich budgetieren. Mir kommt es zum Teil auch etwas vor wie schade, haben wir nicht noch Schnee und hätten noch Schnellbälle hineinbringen können. Es ist im Moment kalt, und die Klimaerwärmung besiegen wir so nicht. Für mich ist vor allem aus der Antwort des Stadtrates auch noch ein grosser Punkt hervorgegangen, und das ist ein Hilferuf aus der Personalabteilung. Das ist jetzt wirklich ein ganz kleines Vorhaben und nicht einmal dafür haben wir hier genügend Leute. Wir haben diese Stadt wirklich heruntergespart. Wir haben hier nicht genügend Leute, um kleine Projekte, die man vielleicht zusätzlich noch anklicken könnte, einfach noch umzusetzen. Das müssen wir uns jetzt schon einmal kurz vergegenwärtigen. Es ist nicht eine grosse Sache, vier Seiten über ein Projekt zu erfassen, ein wenig zu überlegen. Die Stadt hat nicht genügend Leute dafür. Denken wir beim nächsten Budget daran.

Dr. Patrik Stadler: Das Problem ist, dass es bei einer Motion heisst, der Stadtrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage oder einen Reglementsentwurf zu unterbreiten respektive der Auftrag, der Vorstoss lautet, der Stadtrat solle direkt eine Eingabe zu diesem Projekt machen. Das Parlament ist hier ausgeschaltet. Von daher gesehen kann es gar keine Motion darstellen, jetzt unabhängig von der finanziellen Rahmenbedingung.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Corina, bist Du bereit, in ein Postulat umzuwandeln?

Corina Bolliger: In diesem Fall schon, ja.

Beschluss

Mit 19 : 19 Stimmen mit Stichentscheid des Präsidenten wird das Postulat erheblich erklärt.

Mitteilung an
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 22. März 2018

Prot.-Nr. 72

Überparteiliche Interpellation „Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Kann Olten Umsatzverluste in zweistelliger Millionenhöhe verkraften?“/Beantwortung

Am 11. Januar 2018 reichten die Fraktionen FDP, SVP und CVP folgenden Vorstoss ein:

„Der vom Stadtrat Mitte Dezember 2017 vorgestellte Mobilitätsplan für die Stadt Olten ist umfangreich

(http://www.olten.ch/de/portrait/ueberolten/aktuellesinformationen/?action=showinfo&info_id=445523). Trotzdem fehlen darin entscheidende Fakten. Bevor Zwangsmassnahmen gegen den Individualverkehr ergriffen werden, muss objektiv geklärt sein, welche ökonomische Bedeutung dieser Verkehr für Gewerbe und Industrie hat. Zusätzlich muss der Mobilitätsplan transparent und nachvollziehbar über die Datenerhebung und deren politische Interpretation informieren.

Der Mobilitätsplan bezieht sich auf Verkehrserhebungen und Verkehrsprognosen. Es bleibt aber bisher weitgehend unklar, wie genau die für die Planung genutzten Daten erhoben und interpretiert wurden. Die fehlenden Informationen über das Studiendesign überraschen negativ. Anderswo diskutieren Fachleute nämlich intensiv über die «Ermittlung von Standards für anforderungsgerechte Datenqualität bei Verkehrserhebungen»

(siehe <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/330/pdf/V200.pdf>) und über die «Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen» (http://www.zis-p.at/2010_Qualivermo-Qualit%E4tssicherung_von_VM_2011-04-26_v99g).

Frage 1: Wie kann der Stadtrat nachweisen, dass die grundlegenden Daten zum Mobilitätsplan für Olten massgeschneidert erhoben wurden und genaue Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung auf dem Stadtgebiet ermöglichen?

Frage 2: Verkehrsprognosen hängen von Annahmen ab. Annahmen sind mit Unsicherheiten verbunden. Je nach Gewichtung der Annahmen und Unsicherheiten entstehen andere Prognosen. Warum präsentiert der Stadtrat im Mobilitätsplan trotzdem nur eine einzige «Wahrheit» über die künftige Entwicklung?

Der motorisierte Individualverkehr ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Industrie, das Gewerbe und den Detailhandel. Parkplätze sind nicht Selbstzweck. Sie haben eine grosse wirtschaftliche Bedeutung – für Kunden, für Mitarbeitende und für Lieferanten. Wer Parkplätze in der Stadt einschränkt, gefährdet Arbeitsplätze in der Stadt. Zwangsmassnahmen können Unternehmen, Gewerbe und Bevölkerung abschrecken. Doch diese Zusammenhänge werden im vorliegenden Oltnen Mobilitätsplan gar nicht angesprochen.

Frage 3: Warum hat der Stadtrat die wirtschaftlichen Folgen des von ihm angestrebten Parkplatzabbaus in Olten für Detailhandel, Gewerbe und Industrie nicht einmal ansatzweise berechnen lassen?

Zürich liess 2011 die «wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich» untersuchen. Diese Untersuchung gilt bis heute als Referenz für andere Städte. Ein Ergebnis: Jeder Strassenparkplatz in der Innenstadt von Zürich generiert durchschnittlich einen Umsatz von CHF 328'000 pro Jahr (https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Parkierung/SBERZHUMSATZPP.pdf).

Frage 4: Ausgehend von den Zahlen in Zürich darf angenommen werden, dass jeder Parkplatz in der Oltnen Innenstadt mindestens einen Umsatz von CHF 100'000 pro Jahr auslöst. Entsprechend kann der angestrebte Parkplatzabbau im Einkaufsort Olten zu Umsatzverlusten in zweistelliger Millionenhöhe führen. Wie beurteilt der Stadtrat die wirtschaftlichen Folgen seines neuen Parkplatzregimes für die Wirtschaft?“

- - - -

Im Namen des Stadtrates beantwortet **Stadtpräsident Martin Wey** den Vorstoss wie folgt:

Frage 1: Wie kann der Stadtrat nachweisen, dass die grundlegenden Daten zum Mobilitätsplan für Olten massgeschneidert erhoben wurden und genaue Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung auf dem Stadtgebiet ermöglichen?

und

Frage 2: Verkehrsprognosen hängen von Annahmen ab. Annahmen sind mit Unsicherheiten verbunden. Je nach Gewichtung der Annahmen und Unsicherheiten entstehen andere Prognosen. Warum präsentiert der Stadtrat im Mobilitätsplan trotzdem nur eine einzige «Wahrheit» über die künftige Entwicklung?

Der Mobilitätsplan macht keine Prognose über die künftige Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet. Das heutige Verkehrsaufkommen bildet die Ausgangslage. Zum heutigen Verkehrsaufkommen wird der zu erwartende **Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten** addiert. Die Daten zeigen eindrücklich, dass der erwartete Zusatzverkehr zu massiven Überlastungen im Strassennetz führen wird. Durch Umlagerung eines MIV-Anteils aus den Entwicklungsgebieten sowie eines Anteils des bestehenden Autoverkehrs auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sollen die Kapazitätsgrenzen der Strasse bis 2030 eingehalten bleiben. In dieser Bilanz werden **keine Prognosen über die allgemeine Verkehrsentwicklung** getroffen, weil diese im urbanen Raum und bei ausgelastetem Strassennetz von spezifischen Faktoren abhängt. So entwickelte sich bspw. der Gesamtverkehr im Raum Olten gemäss den kantonalen Verkehrszählungen in der Periode 2010-2015 sogar leicht rückläufig, ähnlich der Entwicklung in verschiedenen grösseren Städten. Zu erwähnen ist lediglich, dass sich der Handlungsbedarf unter Annahme einer allgemeinen Verkehrszunahme entsprechend noch grösser darstellen würde.

Die Abschätzung des heutigen Verkehrsaufkommens basiert auf den Daten der kantonalen Verkehrszählung 2015 (Stichprobenerhebung an einem Tag), welche anhand der laufend erhobenen Daten der automatischen Verkehrszähler, welche an ausgewählten Knoten auf dem Hauptstrassennetz installiert sind, plausibilisiert werden.

Die Abschätzung der Nutzungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten in den Entwicklungsgebieten basiert auf einer detaillierten Erhebung der Entwicklungspotentiale und begründeten Annahmen zur zeitlichen Realisierung. Das effektive Wachstum ist letztlich von privaten Investitionsentscheidungen und der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung abhängig, insbesondere auch in Olten SüdWest, wo rund die Hälfte der städtischen Entwicklungspotentiale bis 2030 liegen. Für Olten SüdWest wurde ein Ausbaugrad von rund 2/3 bis 2030 angenommen, was einem durchschnittlichen Wohnungsabsatz von jährlich 100 Wohnungen in der Periode 2015-2030 entspricht.

Die Abschätzung der Verkehrserzeugung aus den Wohn- und Arbeitsnutzungen in den Entwicklungsgebieten basiert auf anerkannten, zuverlässigen Erfahrungswerten, wobei bewusst zurückhaltende Annahmen resp. tiefe Werte verwendet wurden: 2,5 Fahrten am Tag pro Parkplatz Wohnen; 3,5 Fahrten am Tag pro Parkplatz Arbeiten.

Die Entwicklung der Mobilität ist von der Bevölkerungsentwicklung, aber auch vom Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abhängig. Aus diesem Grund ist ein Controlling und Monitoring notwendig, wie es der Stadtrat vorsieht. Dieses beobachtet diese Entwicklungen und schlägt den politischen Behörden Änderungen auf der Massnahmenebene vor, falls sich die Erwartungen in die eine oder andere Richtung nicht erfüllen. Dazu gehören auch technische Entwicklungen, deren künftige Effekte und Akzeptanz zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind; daher wäre deren Aufnahme über die Erwähnungen im Synthesebericht hinaus sehr spekulativ gewesen.

Frage 3: Warum hat der Stadtrat die wirtschaftlichen Folgen des von ihm angestrebten Parkplatzabbaus in Olten für Detailhandel, Gewerbe und Industrie nicht einmal ansatzweise berechnen lassen?

und

Frage 4: Ausgehend von den Zahlen in Zürich darf angenommen werden, dass jeder Parkplatz in der Oltnen Innenstadt mindestens einen Umsatz von CHF 100'000 pro Jahr auslöst. Entsprechend kann der angestrebte Parkplatzabbau im Einkaufsort Olten zu Umsatzverlusten in zweistelliger Millionenhöhe führen. Wie beurteilt der Stadtrat die wirtschaftlichen Folgen seines neuen Parkplatzregimes für die Wirtschaft?"

Der Abbau von öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement kein Thema. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, hat sich der Stadtrat in der Überarbeitung des Mitte Dezember 2017 vorgelegten Reglementsentwurfs dafür entschieden, in den Übergangsregelungen festzuhalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssen.

Der Mobilitätsplan bezweckt die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes bis 2030. Dies ist gerade auch für das Gewerbe von entscheidender Bedeutung. Die Push- und Pull-Faktoren des Mobilitätsplans zielen darauf ab, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr sichergestellt und ein Teil des vermeidbaren Autoverkehrs auf den ÖV und Langsamverkehr umgelagert werden kann. Dazu zählt insbesondere der in den Hauptverkehrszeiten anfallende Pendlerverkehr.

Der Stadtrat ist deshalb der Auffassung, dass der Mobilitätsplan mit dem Parkierungsreglement als zentraler Baustein mittel- und langfristig entschieden positive Wirkungen auf die Stadtentwicklung und Standortqualität für Wohnen und Arbeiten entfalten wird.

- - - -

Reto Grolimund: Wir danken dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und möchten noch etwas richtigstellen, das Du, Martin, hier geschrieben hast. Du schreibst, der Mobilitätsplan macht keine Prognosen. Nachher schreibst Du, dass die Grundlage das heutige Verkehrsaufkommen mit dem zu erwartenden Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten ist. Wir nennen dies Prognosen. Aber was wir uns noch gewünscht hätten, wäre etwas mehr Mut und zwar in der Beantwortung der Frage zum Umsatz, den ein Parkplatz in der Stadt generiert und was man hier schätzt, was dies in Olten etwa ausmachen würde. Welchen Umsatz generiert ein Parkplatz in der Stadt Olten? Wir haben bei dieser Fragen

Zahlen aus Zürich vorgelegt. Diesen Mut hätten wir uns gewünscht, aber danken einmal für die jetzige Antwort. Wir werden ja heute noch viel darüber reden.

Eugen Kiener, Fraktion: Die Interpellation Mobilitätsplan/Parkierungsreglement „Kann Olten Umsatzverluste in zweistelliger Millionenhöhe verkraften?“ hat in der Fraktion SP/Junge SP keine grossen Diskussionen ausgelöst. Zu offensichtlich ist es, dass es hier nur darum geht, eine Sache abzuschliessen. Das zeigt allein schon der reisserische Titel. Allerdings geht der Stadtrat in seiner Antwort nicht auf diese Polemik ein, sondern beantwortet die zum Teil tendenziösen Fragen nüchtern und sachlich. Die Interpellation ist ein Glanzstück. Zusammen mit den übrigen, von der Industrie und vom Gewerbe lancierten Aktionen zum Thema Mobilitätsplan und Parkierungsreglement ist es ein Meisterstück in der politischen Stimmungsmache. Das müssen wir anerkennen. Obwohl es nicht um öffentlich zugängliche Parkplätze geht, wird die Befürchtung des riesigen Umsatzverlustes im Einkaufsort in den Raum gestellt. Es ist offensichtlich, dass diese Vorlage nie und nimmer solche Auswirkungen haben kann. Wenn in 20 Jahren eine Chefverkäuferin ihren SUV nicht mehr direkt hinter die Boutique stellen kann, sondern von der Schützenmatte 200 Meter gehen muss, deswegen gibt es nicht so viele Verluste. Der Mobilitätsplan will die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sicherstellen, um das Funktionieren des Einkaufsortes und der ansässigen Wirtschaft zu ermöglichen. Mögliche positive Folgen dieses Plans wurden in dieser Interpellation gar nicht angesprochen. Dabei nimmt die Oltnen Bevölkerung schon jetzt einiges in Kauf, damit die Stadt die Funktion der Drehscheibe der Region wahrnehmen kann. Matthias Borner hat gestern in seinem Vorstoss zum Taxiwesen deutlich darauf hingewiesen, dass die Einheimischen überdurchschnittlich stark auf den öffentlichen Verkehr setzen. Die Fraktion SP/Junge SP wünscht sich, dass der Mobilitätsplan die positive Einstellung der Bevölkerung zum ÖV und zum Langsamverkehr besser zum Tragen bringt. Die Oltneninnen und Oltnen sind aber auch bereit, den mobilisierten Verkehr mitzutragen. Es gibt nur wenige Städte, die wie Olten in zentralster Lage so viel oberirdische Parkplätze wie Olten haben. Trotzdem scheint der Detailhandel nicht zu blühen. Vielleicht hat sich das hiesige Gewerbe zu lange und zu einseitig auf eine einzige Käuferschicht ausgerichtet. In den fünf Jahren, in denen ich im Parlament mitdiskutieren darf, ist schon mehrmals vom Gewerbe gesprochen worden. Mir ist aufgefallen, dass diejenigen, die sich als Vertreter des Detailhandels darstellen, noch nie in Betracht gezogen haben, dass eine Frau, ein Mann oder ein Jugendlicher, die oder der zu Fuss, mit dem Velo oder dem Bus herkommt, ein Kunde sein könnte. Dabei hat es unter diesen Leuten sehr viele treue Kunden des Einkaufsorts Olten. Ich erwarte regelmässig etwas Aufmerksamkeit. Danke.

Felix Wettstein, Fraktion Grüne: Man kann es dem zweiten Teil des Titels dieser Interpellation entnehmen, und man kann es auch dem Votum des einzigen Sprechers aus dem Kreis der Parteien, die dies miteinander lanciert haben, entnehmen. Es geht ganz klar nicht um den Mobilitätsplan, sondern es geht um das Parkierungsreglement. Ich finde es sehr gut, wie Du, Eugen, dies vorhin angefangen hast. Das Schreiben über die beiden Themen, Parkierungsreglement einerseits, Mobilitätsplan andererseits, taugt offensichtlich sehr gut, um Stimmung zu machen, und zu dieser Stimmung gehört, dass man bei den beiden Sachen, die zuerst einmal zwei ganz verschiedene Ebenen und verschiedene Dokumente sind, Kraut und Rüben durcheinanderwirft, so dass man eben genau das, was vielleicht das Gute, Wegweisende sein könnte, gerade mit den Bach hinunterlassen will. Es geht innerhalb des Parkierungsreglement um die Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge nahe beim Detailhandel und beim Gewerbe. Stein des Anstosses ist offenbar der Entwurf des Parkierungsreglementes. Er ist einfach einmal losgelöst und nachgeordnet zum Synthesebericht des Mobilitätsplans. Mit dieser Basis haben wir das Ganze bewertet, und die Debatte zum Parkierungsreglement wollen wir im nächsten Traktandum führen. Was an dieser Stelle ist vielleicht tatsächlich einmal, weil wir sonst nicht die Gelegenheit haben, angesagt ist, ist der Mobilitätsplan als Mobilitätsplan anzuschauen bzw. der Synthesebericht, der im September 2017 datiert und im November 2017 genehmigt worden ist. Was umfasst er eigentlich? Er beleuchtet das Thema Mobilität in der Stadt Olten integral und auf längere Zeit hinaus. Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr, abgestellte Fahrzeuge und Fahrzeuge in Bewegung, die Fragen der Infrastrukturen für alles, was in Bewegung oder gerade am Herumstehen ist. Das Thema dieser Parkplätze für

Motorfahrzeuge, das jetzt so heftige Wellen wirft, ist ein kleines Rädchen in diesem Synthesebericht. Zu dieser Interpellation nur drei Sachen. Erstens: Auf suggestive Fragen wird es nie Antworten geben können, die einen zufriedenstellen, weil man ja die Unzufriedenheit schon kundtut und nur der Form halber in eine Frageform kleidet. Zweitens: Die Interpellantinnen und Interpellanten haben offensichtlich übersehen, dass die Normvorgaben des vorgeschlagenen Reglements keinen einzigen Autoabstellplatz in einem Parkhaus auf einem arealgrossen Parkfeld wie zum Beispiel in der Schützi und auch nicht die vielen, vielen Parkfelder am Strassenrand betreffen. Von ihnen allen handelt das Dokument des Steins des Anstosses gar nicht. Diese Plätze haben nichts mit dem Reglement zu tun. In der Innenstadt stehen bekanntlich auch am zweitletzten Samstag vor Weihnachten zur Haupteinkaufszeit am Nachmittag um 14 Uhr rund die Hälfte dieser Plätze leer. Wir Grüne haben diese Erhebung schon zweimal, vor und nach der ERO-Eröffnung, vollkommen, vollständig durchgeführt. Drittens: In andere Städten – ich weiss es mit Sicherheit von Bern und Brugg – ist eine spannende Erhebung durchgeführt worden. Sie hat gezeigt, dass Leute, die mit dem Velo ins Zentrum einkaufen kommen, pro Einkauf mehr Geld ausgeben als diejenigen, die mit dem Auto kommen. Wir haben allen Grund anzunehmen, dass es in Olten nicht anders aussieht als in Bern oder Brugg. Also schauen wir, und zwar unabhängig vom Parkierungsreglement, welchen Strassenrand-Autoparkplatz man in acht Veloplätze umwandeln könnte. Es führt zu mehr Umsätzen für das Gewerbe.

Daniel Probst, FdP-Fraktion: Wir haben es schon von Reto Grolimund gehört. Wir bedauern, dass man hier nicht noch konkretere Antworten geben konnte. Ich staune jetzt etwas über die Voten von Eugen und Felix. Ihr sagt, das sei Stimmungsmache. Wir sehen dies ganz anders. Erstens einmal geht es in dieser Interpellation auch um das Parkierungsreglement. Der Titel heisst Mobilitätsplan und Parkierungsreglement. Es ist ja nicht so, dass wir nur über das Eine reden und das Andere meinen. Wir schreiben hier und wollen über beides reden. Dies noch als Korrektur. Wir haben den Mobilitätsplan sehr genau gelesen. Wir haben das Parkierungsreglement sehr genau gelesen. Uns haben dort Informationen gefehlt. Dann haben wir diese Fragen gestellt. Wir haben gefragt, welche Daten dahinter sind. Wir wollen diese Zahlen kennen. Wir haben gefragt, ob sich der Stadtrat bewusst ist, dass es auch Verluste geben kann. Wie sind diese Verluste? Andere Städte haben dies gerechnet. Die Zahlen sind vorhanden. Man kann sie wahrscheinlich nicht 1 : 1 für Olten übernehmen. Deshalb wollten wir wissen, welche Gedanken sich der Stadtrat vielleicht für Olten gemacht hat. Dass diese Stimmungsmache sein soll, finde ich komisch. Ich stelle eher die Frage zurück, warum Euch dies so sehr provoziert, dass man gerechtfertigte Fragen stellt. Es sind gerechtfertigte Fragen für Sachen, die nicht im Mobilitätsplan stehen, und diese darf man stellen. Es ist mehr etwas die Frage zurück, warum dies provozierend ist. Das irritiert uns recht stark. Hier geht es auch nicht nur um den Detailhandel. Er spielt eine Rolle, aber in den Fragen ist nicht nur die Rede vom Detailhandel, sondern auch von Gewerbe und Industrie. Das ist etwas, das ich immer wieder feststelle. Wenn man vom Gewerbe in Olten spricht, hat man so den Perimeter Tempo-20er-Zone im Kopf und denkt, es geht „nur“ – das ist ein wichtiger Zweig – um den Detailhandel. Wir haben zum Glück noch viel Gewerbe in dieser Stadt. Das sind Reinigungsfirmen, das ist der Sanitär, Spengler usw. Das ist nicht Detailhandel. Sie brauchen die Parkplätze nicht für Kunden, die etwas einkaufen kommen. Sie brauchen Parkplätze für ihre Mitarbeitenden, für Servicefahrzeuge. Wenn Ihr das nächste Mal einen Wasserschaden habt, kommt er vielleicht nicht mit dem Cargo-Velo. Er kommt vielleicht mit einem Auto vorbei. Dann braucht er bei sich Parkplätze. Wenn wir eine internationale Firma haben, müssen Lastwagen kommen. Dann haben sie Mitarbeitende, Fachkräfte, die heute umkämpft sind, die vielleicht sagen, ich komme schon zur Dir arbeiten. Aber ich möchte einen Parkplatz haben. Wir reden hier nicht nur von Detailhandel. Wir reden von Gewerbe und auch noch von Industrie. Diese Firmen machen sich zu Recht Gedanken und fragen sich, was hier passiert und was die Folgen sind. Hat sich der Stadtrat überlegt, was passieren könnte? Diese Fragen werden hier gestellt. Warum dies provozierend sein soll, finde ich jetzt sehr irritierend. Leider sind diese Zahlen nicht da, sind diese Fragen nicht da oder sind immer noch offen. Von daher kann man nicht befriedigt sein. Ich denke, es ist nicht einfach, wenn wir es nachher im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement diskutieren. Deshalb stehen auch Anträge im Raum, mit denen man versucht, dort vielleicht zumindest gerade für diejenigen Firmen einen

Weg sicherstellen zu können, damit weiterhin Servicefahrzeuge parkiert werden können, weiterhin Mitarbeitende gefunden werden können, damit man zukünftig nicht mit dem Cargo-Velo Sachen reparieren gehen muss. Ich glaube, das ist berechtigt, und dafür werden wir uns auch einsetzen.

Philippe Ruf, SVP-Fraktion: Viele sagen es immer. Ich möchte nicht das vom Vorredner Gesagte wiederholen. Ich versuche nun wirklich, es nicht zu tun. Daniel Probst hat sehr gut aufgezeigt, weshalb diese Fragen auch gerechtfertigt sind. Wo ich sicher ins gleiche Horn stossen und wo ich denke, dass es sicher auch sehr wichtig ist, was Daniel gesagt hat, wir dürfen uns hier nicht nur auf den Detailhandel konzentrieren. Die Fragen sind auch generell nicht auf den Detailhandel gestellt, und wir müssen uns, und das möchte ich ergänzen, auch überlegen, welche abschreckende Wirkung dies auf potenzielle Zuzüger, potenzielle Investoren und Firmen, die zu uns kommen möchten, haben kann. Das ist ganz wichtig. Deshalb haben wir diese Fragen auch im Zusammenarbeit mit der CVP und FdP gestellt, weil es für uns wirklich sehr wichtig ist, dass wir auch gewerbefreundlich sein können und nicht nur für die aktuellen, bestehenden Einwohnerinnen und Einwohner und Gewerbler herunterfahren können, wenn es darum geht, Reglemente und Einschränkungen zu führen, sondern auch für potenzielle Neuzuzüger und ebenfalls potenzielle Neuinvestoren.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Ich möchte betonen, dass die Interpellation absolut berechtigt ist. Es ist berechtigt, dass sich die Interessierten oder Betroffenen für ihre Interessen wehren. Es geht auch um die Dienstleistungsbetriebe, beispielsweise Ärzte oder Anwälte usw., die auch auf Parkplätze angewiesen sind, insbesondere Arztpraxen., nicht nur der Arzt oder die MPA, sondern auch die Patienten. Ich habe beispielsweise an drei Standorten eine Arztpraxis in der Stadt Olten betrieben. An den ersten zwei Standorten bin ich sehr ungünstig gelesen und hatte viele Nachteile, beispielsweise auch, dass Patienten häufig verspätet in die Praxis gekommen sind, weil sie viel zu weit weg parkieren mussten. Die Interpellation bezieht sich auf die erste Version, die zum Parkierungsreglement im Umlauf war. Wenn hier nicht einige Befürchtungen oder Einwände berechtigt gewesen wären, hätte der Stadtrat sicher nicht sofort reagiert und eine zweite Variante vorgelegt.

Deny Sonderegger: Ich möchte mich Christoph Fink anschliessen. Felix und Eugen, ich muss schon sagen, dass ich glaube, dass es etwas an Polemik grenzt, was Ihr jetzt hier sagt, wenn man vorwirft, dass das Gewerbe jetzt einfach die öffentlichen Parkplätze eingrenzen will. Das Gewerbe Olten hat im Januar eine Medienmitteilung verschickt, wo es in keinsten Zeile geschrieben hat, dass es ihm um die öffentlichen Parkplätze geht. Es geht ihm in erster Linie darum, dass es Bedenken hat, dass eben allenfalls neue Parkplätze oder bei Umnutzungsarbeiten oder Umnutzungen von bestehenden Landstücken keine neuen Parkplätze mehr erstellt werden können. Es ging nicht nur um die bestehende Parkplatzsituation. Aufgrund dessen jetzt hier Vorwürfe zu machen, finde ich etwas Polemik. Letztendlich ist es schon so, dass oft, wenn man über das Gewerbe redet, einfach der Dialog oder das Synonym Detailhandel beigezogen. Das ist schlichtweg nicht so. Daniel hat dies vorhin sehr, sehr gut formuliert. Es geht wirklich um industrielle Betriebe. Es geht um Handwerksbetriebe, die möglicherweise darauf angewiesen sind, auch in Zukunft Parkplätze realisieren zu können, damit sie ihre Betriebsfahrzeuge entsprechend abstellen können. Diesen Kontext muss man einfach auch miteinbeziehen.

Felix Wettstein: Deny Sonderegger, ich möchte festhalten, dass ich tatsächlich nicht davon geredet habe, das Gewerbe wolle Parkplätze einschränken. Wenn das so herübergekommen wäre, wäre ich wirklich vollständig falsch verstanden worden. Vor allem auch das zu beiden Vorherigen: Ich habe in meinem Votum vorhin wirklich gesagt, es geht um die Parkplätze für Motorfahrzeuge, nahe beim Detailhandel und beim Gewerbe. Ich habe das Wort Industrie nicht auch noch in den Mund genommen. Das ist richtig. Aber Gewerbe habe ich drin. Wenn ich von Gewerbe spreche, kommen mir zum Beispiel psychologische Beratungsstellen und Arztpraxen und solche Sachen in den Sinn. Christoph, wenn Du dies als praktizierender Arzt so erlebt hast, dass Du grundsätzlich zentrale Standorte hattest, wo die Leute das Auto halt nicht in der Nähe abstellen konnten, wird dies in Zukunft tatsächlich mit keinem Reglement zu ändern sein. Dann müssen wir nämlich irgendwelche Häuserzeilen

im Zentrum abreißen und dort Parkflächen erstellen. Das ist nicht das, wovon wir ernsthaft ausgehen. Ich glaube, es ist ziemlich allen, die mit Autos unterwegs sind, klar, dass je nach Ziel, das sie im Sinn haben, das Auto halt nicht dort abgestellt werden kann, einfach wegen der baulichen Situation, wegen der überbauten Situation. Deshalb, diejenigen, die zu spät kommen – das ist mir mit dem Velo auch schon passiert à propos – aber sonst muss ich miteinbeziehen, wie früh ich gehen muss, damit es reicht, zwischen dort, wo ich das Fahrzeug abstelle und dort, wo ich mich angemeldet habe. Aber das ist nicht anders. Das ist bis heute schon so.

Eugen Kiener: Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass in Frage 4 ganz klar von der Innenstadt und vom Einkaufsort die Rede ist und dass dies dem Gesamten den Titel gegeben hat. Die Fraktion der FdP hat zum Beispiel auch Journalisten in ihren Reihen, und es ist ganz klar, dass man das Wichtigste in den Titel schreibt.

Daniel Kissling: Ich habe noch eine kleine Anmerkung, die wir gerade noch gefunden haben, wenn wir bei den Details sind. Bei der Jobsuche ist das Parkplatzargument eines der letzten, die Arbeitnehmer anstreben. Es gibt mehrere Studien, welche dies gezeigt haben. Einfach nur noch als Nebensatz.

Mitteilung an
Direktion Präsidium/Markus Dietler
Stadtplanung/Lorenz Schmid
Direktion Bau/Adrian Balz
Rechtskonsulent
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 22. März 2018

Prot.-Nr. 73

Mobilitätsplan/Kenntnisnahme Synthesebericht und Genehmigung Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohner- gemeinde Olten (Parkierungsreglement)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

Nach vierjähriger intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt liegt der Mobilitätsplan Olten vor. Mit seiner Hilfe soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltner Bevölkerung, für Pendler, Kunden und Besucher gewährleistet werden kann. Mit dieser Zielsetzung Sinne legt der Stadtrat dem Gemeindeparlament als wesentlichen Baustein zur Steuerung ein Parkierungsreglement zur Genehmigung vor, das gewährleisten soll, dass sich die Anzahl der neuen privaten und öffentlichen Parkfelder künftig auf die Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in Stadt und Region Olten auch in den letzten Jahren stark zugenommen, es kommt daher zu **zunehmenden Überlastungen im Strassennetz** auch nach Eröffnung der Umfahrung Aarburg und der ERO. Die aktuellen Planungen und die weitere angestrebte Stadtentwicklung sehen in Olten gleichzeitig ein bedeutendes Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum stellt die Stadt und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung.

Mit diesem Hintergrund wurde in Olten im Dezember 2013 die Erarbeitung eines neuen Instrumentariums zur **Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf der Basis des kantonalen Richtplans** lanciert, als gemeinsamer Prozess der Stadt Olten und des Kantons Solothurn. Der sogenannte Mobilitätsplan Olten geht für die nächste Planungsperiode bis 2030 grundsätzlich vom heute gebauten Strassennetz aus. Namentlich knappe Finanzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte sowie übergeordnete Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestätigen diese Randbedingung zusätzlich. Daher kommt der **Effizienzsteigerung im Verkehr** eine zentrale Bedeutung zu.

Der Mobilitätsplan Olten soll **Lösungsstrategien** mit diesem Ziel aufzeigen, indem

- die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur gemeinsamen Lösung der Herausforderungen aus der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung gestärkt wird (ständige Koordinationsplattform und gemeinsame bzw. abgestimmte Prozesse)
- die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in konkrete Planungsprozesse umgesetzt wird (u.a. Festlegen des Zielzustandes im Sinne der Netzbelastung auf Angebotsniveau, anstelle der Weiterführung von Nachfragemodellen)
- die Umsetzung der 3V-Strategie gemäss kantonalem Richtplan (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) auf den Ebenen Ziele, Strategie und Teilkonzepten aufgezeigt wird und
- ein strategisches Steuerungsinstrument für die Erreichung der Ziele konkretisiert wird.

Der nun vorliegende Mobilitätsplan Olten sieht wesentliche Änderungen im planerischen Umgang mit den Mobilitätsbedürfnissen bzw. Verkehrswirkungen von neuen Bauvorhaben vor. Wichtigster Grundsatz ist der **Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)**. Dazu wird das Hauptstrassennetz typologisch unterteilt (verkehrsorientiert / siedlungsorientiert) und werden die maximal verträglichen Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Abschnitten definiert. Damit diese mittel- bis langfristig eingehalten werden können, sind u.a. neue, reduzierte Vorgaben für die Parkierung, d.h. insbesondere für die Festlegung der Zahl der Parkplätze erforderlich. Nötig sind deshalb auch Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen. Nebst diesen „**Push**“-**Faktoren** kommt dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Qualitätsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr als «**Pull**»-**Faktoren** besondere Bedeutung zu. Dabei ist dem Stadtrat durchaus bewusst, dass die Verkehrsmittelwahl nicht nur rationalen, sondern auch **emotionalen Gesichtspunkten** unterworfen ist.

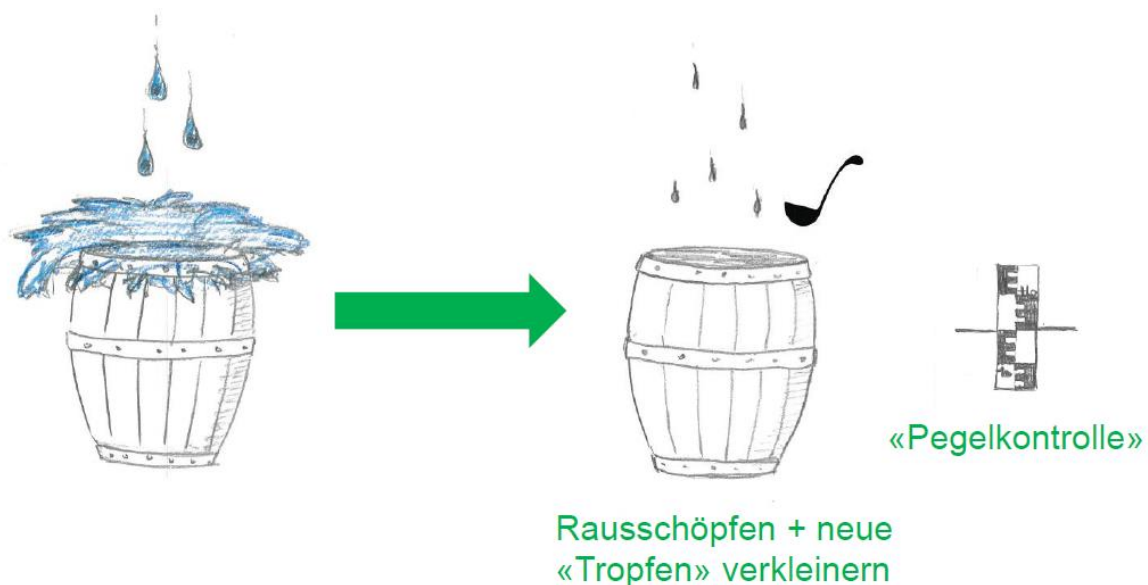


Abb.: Droht das «Fass» - sprich das Strassennetz – beim motorisierten Individualverkehr zu überlaufen, bestehen die Möglichkeiten, Wasser herauszuschöpfen (Umlagerung von bestehendem Verkehr auf andere Verkehrsmittel) und/oder nur kleine Tropfen hinzuzufügen (sprich Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten in Richtung andere Verkehrsmittel zu steuern). Wichtig ist auch die laufende «Pegelkontrolle» via Monitoring zur Gesamtentwicklung.

2. Phase 1: Ziele des Mobilitätsplans

In einer ersten Phase wurden die **Ziele** des Mobilitätsplans definiert und eine **Übergangsregelung** bis zum Abschluss des Mobilitätsplanes definiert.

Der Stadtrat genehmigte am 10. August 2015 die folgenden **Ziele** (Seite 11 des Syntheseberichts):

Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.

Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.

Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.

Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3-V-Strategie vor. Zudem strebt Olten als Energiestadt eine umweltverträgliche Mobilität sowie die Zielsetzungen der Energiestadt an. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, Carsharing, Bikesharing usw. werden aktiv gefördert.

Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.

Dies beinhaltet den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobiler Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem hat sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren (Investitions- und Betriebskosten).

Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt. Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren sowie über die Stadt- und Kantonsgrenze hinaus gewährleistet.

Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.

Zumindest für den Planungshorizont bis 2030 ist grundsätzlich vom bestehenden Strassennetz auszugehen. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich.

Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.

Bestehende Zäsuren sind namentlich für den Fuss- und Veloverkehr zu mindern, indem bestehende Verbindungen attraktiviert und neue Verbindungen geschaffen werden.

Angesichts des wachsenden Verkehrsdrucks und laufender Vorhaben wie etwa Sälipark 2020 beschloss Stadtrat als Planungsbehörde am 10. August 2015 zudem, dass der Mobilitätsplan bis zur formellen Inkraftsetzung eine Vorwirkung entfaltet.

Die **Übergangsregelung** gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im Baugesuchsverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann.

Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten u.a. folgende Regelungen: ein frühzeitiger Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

Die vom Stadtrat zum Bericht aus Phase 1 begrüßten **Kommissionen** – Kommission für Stadtentwicklung und Baukommission – unterstützten die Erarbeitung eines Mobilitätsplanes im Grundsatz. Diskussionen geführt wurden indessen über dessen Stossrichtung; so wurde teilweise kritisiert, dass die formulierten Absichten zu einseitig zu Lasten des MIV formuliert seien. Um die anderen Verkehrsarten zu fördern, brauche es zudem massive Investitionen.

3. Phase 2: Weiterentwicklung in sieben Teilbereichen

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Am konkretesten sind diese im regional funktionierenden Bereich **Öffentlicher Verkehr**, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll, und im Bereich **Parkierung**: Hier macht sich der Stadtrat zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Parkfelder künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Parkfelder von der Stadt aktiv gesteuert wird. Das unter diesen Prämissen ausgearbeitete Parkierungsreglement (s. Ziff. 4) sieht im Wesentlichen eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich und öffentlich zugänglicher Parkflächen und eine Neubemessung des Parkfeldbedarfs durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen vor. Neben dem Parkraumplan, der regelmässig die Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung aufarbeitet, steht im Bereich Parkierung zudem die Erarbeitung eines Parkleitsystems auf dem Programm; eine entsprechende Vorlage soll noch 2018 dem Parlament unterbreitet werden.

Während das **Verkehrsmanagement** zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Federführung des Kantons bereits umgesetzt ist und lediglich regelmässiger Optimierungen bedarf und im Bereich **Mobilitätsmanagement** eine Zusammenarbeit mit so!mobil läuft, wurden im Bereich **motorisierter Individualverkehr** mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs eine Strassentypologie erarbeitet und Verträglichkeiten definiert, die mit Hilfe eines Monitorings und Controllings überwacht und bei Bedarf auch überarbeitet werden sollen.

In den Bereichen **Fussverkehr** und **Veloverkehr** wurden schliesslich Strategien, Handlungsansätze und Vorschläge für wichtige Massnahmen erarbeitet. Beim Fussverkehr geht es generell um die Berücksichtigung der Fussverkehrs Anliegen beim Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur sowie um Einzelprojekte wie Optimierung Handelshofkreuzung, Entwicklung Aareraum, Optimierung des Bahnhofplatzes, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier, Stadtteilverbindung Hammer und Gewährleistung einer erhöhten Sicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Wohnen für Senioren. Themen beim Veloverkehr sind einerseits die Prüfung von Veloschnellrouten mit den Kantonen Solothurn und Aargau sowie Einzelprojekte, die teilweise mit denjenigen des Fussverkehrs zusammenfallen, wie Stadtteilverbindung Hammer, Veloführung am Handelshof und im Perimeter Bahnhofplatz, Winkelunterführung und Bahnhofunterführung, Veloführung entlang der Aarburgerstrasse und am Bahnhofquai und Richtung Aarburg, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier. Zur Förderung des Veloverkehrs trägt ferner ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen sowohl im öffentlichen Raum – Stichwort Velostationen am Bahnhof – als auch bei neuen Überbauungen und Nutzungen.

Am 26. September 2017 hat die Steuerungsgruppe Mobilitätsplan Olten, zusammengesetzt aus Stadtpräsident Martin Wey, Stadtschreiber Markus Dietler, Kantonsingenieur Peter Heiniger und Bernard Staub, Amtsleiter Amt für Raumplanung, das Resultat genehmigt und den Bericht an den Stadtrat weitergeleitet. Sie hat zudem vorgeschlagen, die Zuständigkeit für den Mobilitätsplan («**Themenhüterschaft**») bei der Stadt Olten zu definieren. Weil die Mobilität nicht an den Gemeindegrenzen haltmacht, wie schon die in der Bearbeitung fortgeschrittenen Teilbereiche Buskonzept und Verkehrsmanagement zeigen, hat die Steuerungsgruppe zudem angeregt, eine **Mobilitätskonferenz Region Olten** unter der Führung des Kantons zu schaffen. Deren Aufgabe besteht im Informationsaustausch und der Koordination von Projekten über die Gemeindegrenzen hinweg mit dem Ziel einer regional koordinierten und akzeptierten Mobilitätsplanung.

Im Dezember hat der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** freigegeben. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht. Mitte Januar fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt. In der Folge sind verschiedene Rückmeldungen zu den veröffentlichten Unterlagen eingegangen (vgl. Ziff. 4.2.).

4. Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)

4.1. Zielsetzung und Inhalt

Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld. Neben der Verfügbarkeit eines Autos ist daher das Vorhandensein einer Parkfläche in hohem Masse ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Anzahl der vorhandenen Parkfelder wirkt sich also direkt auf die Menge der mit dem Auto zurückgelegten Wege aus. Somit stellt die **Steuerung der Parkierung** ein wirksames Instrument zur Steuerung des MIV-Aufkommens dar. Für eine effiziente Abwicklung des wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehrs muss sichergestellt werden, dass die notwendigen Flächen zur Parkierung zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig muss die Menge der Parkierung der Verträglichkeit des MIV auf dem Strassennetz in Olten entsprechen.

Die Steuerung der Parkierung erfolgt über **zwei Grundpfeiler**:

- Bemessung der verfügbaren Parkflächen
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder

Zusammen mit der Attraktivierung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs wirken diese beiden „Stellschrauben“ als Prinzip der Angebotsorientierung auf die Optimierung der Verkehrsmittelwahl und damit auf die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

Das neue Parkierungsreglement regelt die Erstellung nutzungsgebundener Parkfelder bei Bauvorhaben mit Baugesuch in der Stadt Olten und macht Aussagen zu:

- Bemessung der Anzahl an Parkfeldern bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen
- Ersatzabgaben sowie Möglichkeit autoreduzierter Nutzungen
- Erstellung von Mobilitätskonzepten
- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkfeldern
- Mehrfachnutzung von Parkfeldern

Die **Bemessung der Anzahl Parkfelder je Nutzung** basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut auf den bisherigen einschlägigen Regelungen des Baureglements der Stadt Olten, der kantonalen Bauverordnung und der Norm VSS SN 640 281² auf. Mit Rücksicht auf Lesbarkeit und Eindeutigkeit wurden die Nutzungsarten auf das in Olten Übliche bzw. Bekannte reduziert, für eher seltene Nutzungsarten wird auf die Norm verwiesen. Ausserdem wurde die Regelung zur Bemessung der Anzahl Parkfelder in Anlehnung an zeitgemässe analoge Reglemente anderer Städte definiert (vgl. 4.3). Die **Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder** hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Parkplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der «Umschlag» pro Parkfeld erhöht wird und dass für die jeweilige Nutzergruppe (Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum tatsächlich zur Verfügung stehen.

Nach der Verabschiedung des Parkierungsreglements wird dessen Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» als individuell konkrete, eigentümerverbindliche Rechtsnorm öffentlich aufgelegt. Das Reglement tritt erst nach Genehmigung des Anhangs durch den Regierungsrat in Kraft.

4.2. Überarbeitung aufgrund von Rückmeldungen

In den Wochen seit Veröffentlichung des Mobilitätsplan und des Parkierungsreglements sind zahlreiche **Rückmeldungen** aus der Bevölkerung sowie von Organisationen wie Gewerbe Olten und SP Stadt Olten eingegangen.

Der Stadtrat hat dies wie geplant zum Anlass genommen, den Mitte Dezember vorgelegten Entwurf in folgenden Punkten zu überarbeiten:

- **Präzisierung Zweck:** Um aufzuzeigen, dass es im vorliegenden Reglement nicht um Parkplätze für Zweiräder geht, wurde in Art. 1 Zweck die Präzisierung «Auto-Parkfelder» aufgenommen.
- **Präzisierung Geltungsbereich:** Um «Bagatellfälle» auszugrenzen, wurde in Art. 2 Geltungsbereich die Präzisierung «bei Neubauten sowie bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und -erweiterungen» aufgenommen.
- **Wohnen:** Als Bezugseinheit für die Nutzung Wohnen in Art. 6 kann die Anzahl Wohnungen oder auch eine definierte Anzahl Quadratmeter Bruttogeschossfläche gewählt werden. Der Stadtrat schlägt neu die Formulierung «pro Wohnung oder pro 100m² Bruttogeschossfläche vor»; diese erlaubt, dass im Richtwert das Prinzip 1 Parkfeld pro Wohnung gilt, andererseits für grossflächige Wohnungen mit mehreren Bewohnenden auch mehrere Parkfelder möglich werden.
- **Bemessung des reduzierten Bedarfs:** Auf eine Definition von Bandbreiten, wie dies andere Gemeinden praktizieren, wird weiterhin verzichtet, da erstens dafür klare Anwendungskriterien erforderlich wären, um eine willkürliche Anwendung zu verhindern, und zweitens im Grundsatz die Bandbreite mit der Definition des massgebenden Maximums bereits besteht, nämlich zwischen diesem Maximum und allfälligen fallspezifisch zu definierenden autoreduzierten Nutzungen.

In der Überprüfung wurden die im Entwurf eingesetzten reduzierten Faktoren als eher streng beurteilt. Ebenso wurde festgestellt, dass die Abstufungen nach Gebietstypen in den verschiedenen Nutzungsbereichen unterschiedlich waren.

² VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) [Hrsg.]. (2013). SN 640 281: Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Zürich

Reduzierter Bedarf im Entwurf:

	Wohnen	Arbeiten	
	Wohnen inkl. Besucher	Personal	Kunden/Besucher
	Reduktion des Richtwertes auf		
Gebietstyp I	50%	20%	25%
Gebietstyp II	80%	20%	40%
Gebietstyp III	Keine Reduktion	35%	50%

Die neu vorgeschlagene Regelung sieht eine generelle Abstufung der Prozentsätze zwischen den verschiedenen Gebietstypen, welche auf der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr basieren, im Verhältnis von ungefähr 3 : 4 : 5 vor. Zudem wurden die Prozentsätze für Personal- sowie für Kunden- und Besucherparkfelder aufgrund von Quervergleichen zugunsten des Gewerbes und der Wirtschaft erhöht. Eine weitere Erhöhung würde den Steuerungseffekt der vorgeschlagenen Massnahmen minimalisieren und insbesondere im Stadtkern auch der aktuellen Praxis widersprechen. Zudem profitiert das Gewerbe im Stadtkern, wo Parkfelder in den meisten Fällen nicht erstellt werden können, sondern ausgekauft werden müssen, von tiefen Prozentsätzen.

Dies führt zu nachstehendem Ergebnis. Dabei legt der Stadtrat dem Parlament für die Kategorie Kunden/Besucher zwei Varianten vor, wobei Variante 2 etwas weniger restriktiv als Variante 1 ist. Der Stadtrat empfiehlt die Annahme der Variante 2.

Reduzierter Bedarf neu (in Rot):

	Wohnen	Arbeiten		
	Wohnen inkl. Besucher	Personal	Kunden/Besucher	
	Reduktion des Richtwertes auf			
			Var. 1	Var. 2
Gebietstyp I	60%	30%	40%	50%
Gebietstyp II	80%	40%	50%	60%
Gebietstyp III	Keine Reduktion	50%	70%	80%

Der Vergleich für ein angenommenes Lokal mit 200m² Bruttogeschossfläche (vgl. Beilage) mit den Szenarien Entwurf, Neu und bisherige Praxis zeigt, dass die Abweichungen zwischen Neu und bisheriger Praxis im Stadtkern gering sind, wobei festzustellen ist, dass der bisher bei der Bemessung berücksichtigte Stadtkern kleiner ist als das Gebiet I. Ebenso sind die Differenzen in der Peripherie, das heisst im Gebiet III nicht (mehr) sehr gross. Die grössten Abweichungen zeigen sich im Gebiet II auf, zurückzuführen auf die verstärkte Berücksichtigung des Kriteriums «Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr».

- **Präzisierung betr. Maximum:** Der Zusatz in Art. 8 Abs 1 «Dieser [=der reduzierte Bedarf] darf nicht überschritten werden» wird gestrichen, da einerseits das Prädikat

«massgebend» die Obergrenze definiert, dieses andererseits aber eine gewisse Flexibilität für Sonderfälle wie den Parkfeldbedarf für Betriebsfahrzeuge zulässt.

- **Präzisierung betr. Nutzungsänderungen:** Art. 8 wird mit dem neuen Abs. 4 dahingehend präzisiert, dass bei Nutzungsänderungen nur der Bereich neu bemessen wird, der von der Nutzungsänderung betroffen ist. Die Einschränkung betr. Baubewilligungsverfahren in Abs. 3 ist bereits in Art. 2 geregelt.
- **Besitzstandsgarantie:** Der Mobilitätsplan sieht keinen Abbau von öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen vor. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, wird in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssen.

4.3. Benchmarking mit andern Gemeinden sowie alt/neu

Schon frühzeitig wurde zur Erarbeitung des Reglementsentwurfs ein Städtevergleich erstellt, der auf die Reduktionsfaktoren und ihre Anwendung zielt. Die Ergebnisse sind insofern zu relativieren, dass die reglementarischen Grundlagen der Kantone und die baurechtlichen Bestimmungen auf Städte-/Gemeindeebene recht verschieden sind, angefangen bei der ortsspezifischen Einteilung in Gebietstypen unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsgüte und weiteren Kriterien (z.B. Vergleich eines Ortes mit 3 Gebietstypen zu einem Ort mit 2 oder 4 Gebietstypen). Uneinheitlich sind auch die Anwendungen in der Praxis, bspw. bei der Anwendung von Bandbreiten zwischen Minimal- und Maximalwerten und deren Auslegung. Der Vergleich mit den gegenüber dem Entwurf überarbeiteten Kennzahlen zeigt dennoch, dass sich das angepasste Reglement gut in den Rahmen aktueller Regelungen in vergleichbaren Städten einfügt.

5. Weiteres Vorgehen

5.1. Organisation

In die Umsetzung der Themen des Mobilitätsplanes sind verschiedene Bereiche der Stadtverwaltung involviert, schwergewichtig aus den Direktionen Präsidium (Planung) und Bau. Damit die Arbeitslast und auch die öffentliche Fokussierung nicht auf eine Einzelperson konzentriert und quasi «automatisch» eine Koordination gewährleistet ist, hat der Stadtrat für die «Themenhüterschaft» des Mobilitätsplans das **Gremium «Koordination Mobilitätsplan»** (vergleichbar mit dem bewährten Gremium «Koordination Innenstadt») geschaffen. Es setzt sich zusammen aus Lorenz Schmid (Stadtplanung, Leitung), Lukas Müllegg (Verkehr), Markus Pfefferli (Nutzungsplanung), Urs Kissling (Tiefbau) und Markus Dietler (Strategische Planung).

Die Koordination Mobilitätsplan hat im Rahmen der vorhandenen Ressourcen folgende Aufgaben:

- Steuerung bei Projekten und Konzepten, u.a.
 - o Ortsplanungsrevision
 - o Mobilitätskonzepte
 - o Buskonzept Region Olten
 - o Strassenbauprojekte des Kantons
- Ausarbeitung von Umsetzungskonzepten zum Mobilitätsplan
- Monitoring und Controlling
 - o Ausarbeitung Monitoringkonzept
 - o Datenerhebung
 - o Datenauswertung

- Mobilitätsmanagement

Der Stadtrat setzt sich zudem dafür ein, dass die erwähnte, von der Steuerungsgruppe angeregte **Mobilitätskonferenz Region Olten** unter der Führung des Kantons geschaffen wird.

5.2. Weiterentwicklung der Teilbereiche

In den sieben Teilbereichen sind folgende weiteren Schritte vorgesehen:

<i>Teilbereich</i>	<i>Stand</i>	<i>Nächste Schritte</i>	<i>Termin</i>	<i>Federführung</i>
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu liegt vor	Umsetzung Buskonzept	ab 2019	Kanton
Fussverkehr	Massnahmenvorschläge vorhanden	Umsetzungskonzept bzw. Anwendung im Rahmen von geplanten Vorhaben	Frühling 2019	Stadt
Veloverkehr	Massnahmenvorschläge vorhanden	Umsetzungskonzept bzw. Anwendung im Rahmen von geplanten Vorhaben	Frühling 2019	Stadt
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Verträglichkeiten wurden definiert	Monitoring und Controlling sowie entsprechende Steuerungsprozesse zur Einhaltung der Verträglichkeiten einführen	2018	Stadt
Parkierung	- Parkierungsreglement liegt vor - Vorschlag Parkraumplan liegt vor - Parkleitsystem ist in Ausarbeitung	- Genehmigung und Inkraftsetzung Parkierungsreglement - Umsetzung Parkraumplan - GP-Vorlage Parkleitsystem	2018 2018 2018	Stadt
Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagement vorhanden	Optimierungen	laufend	Kanton
Mobilitätsmanagement	Zusammenarbeit mit so!mobil	Umsetzung	laufend	Stadt

Beschlussesantrag:

I.

1. Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.
2. Variantenentscheid:
 - a. Das Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt mit Variante 1 des reduzierten Bedarfs für Kunden/Besucher (Art. 7).

oder

- b. Das Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt mit Variante 2 des reduzierten Bedarfs für Kunden/Besucher (Art. 7).
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. 1./2. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

- - - -

Der vorliegende Bericht und Antrag wurde den Parlamentsmitgliedern zusammen mit den Anträgen der Geschäftsprüfungskommission zugestellt.

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Matthias Borner: Die GPK hat sich mit dem Bericht und Antrag des Stadtrates auseinandergesetzt. Der Stadtpräsident hat uns die Vorlage im Namen des Stadtrates vorgestellt und sie vertreten. Schon die Art und Weise, wie das Geschäft aufgesetzt wurde, hat bei uns kontroverse Diskussionen ausgelöst. Die Eintretensdebatte ist sehr ausführlich geführt worden. Die Hauptkritikpunkte bei der Eintretensdebatte waren, dass einerseits die zwei durchaus zusammenhängenden Beschlussesanträge 1 und 2 im gleichen Traktandum abgehandelt werden. Das hat deshalb zur Folge, dass man, wenn man das Parkierungsreglement zurückweisen möchte, somit auch die Kenntnisnahme des Mobilitätsplans zurückweist. Weiter hätte man vom Stadtrat eigentlich erwartet, dass man zuerst die Meinungen der Parteien zum Mobilitätsplan einholt und sie dann bei der Ausgestaltung der folgenden Reglemente berücksichtigt. Das Parkierungsreglement ist ja nur eines von vielen Reglementen, die definiert oder angepasst werden müssten. Deshalb war es unklar, weshalb man nur das Parkierungsreglement vorgezogen hat und es dann nicht auf die nächste Session nehmen konnte. Man hat bemängelt, dass man für dieses Reglement nicht ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren durchgeführt hat und obwohl es Stimmen hatte, die das Geschäft zurückweisen wollten, hat man sich für die Variante Kenntnisnahme des Mobilitätsplans und Ablehnung des Parkierungsreglementes durchgerungen, weil man sonst die Diskussion gar nicht zugelassen hätte. Nach dieser ausführlichen Diskussion hat die GPK Eintreten beschlossen. Aus Angst, man bekomme am Schluss ein Flickwerk hat es auch gleich einen Antrag für Rückweisung dieses Geschäfts gegeben. Dieser ist aber abgelehnt worden. Bei der Beurteilung des Mobilitätsplans sind dann die Meinungen auseinandergegangen. Einerseits hat es positive Rückmeldungen gegeben, die gutheissen, dass man mit der Entwicklung der Stadt Olten auch ein Mobilitätskonzept definiert. Bei der Bewertung sind die Stimmen einer lediglichen Beschreibung des Status quo bis zum kopernikanischen Moment in der Verkehrspolitik von Olten auseinandergegangen. Auch bei der Tauglichkeit für die Zukunft sind die Meinungen weit auseinandergegangen. Das Parkierungsreglement ist bei uns zum Teil aus gegensätzlichen Argumenten ablehnend aufgenommen worden. Einstimmig haben wir Beschlussesantrag 1, Kenntnisnahme, zugestimmt, und bei Ziffer 2 hat man sich mit 4 : 1 Stimme für Variante 1 ausgesprochen. Aber anschliessend hat man Punkt 2 ganz abgelehnt. Nachher hat man einstimmig den Stadtrat mit dem Vollzug beauftragt.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Danke dem GPK-Sprecher für die Ausführungen, die durchaus auch die Brisanz dieses Geschäfts darlegen. Für uns als Stadtrat war von Anfang an klar, dass die Vorlage nicht ein Selbstläufer ist. Zu zwei Punkten aus der GPK-Meinung heraus möchte ich Stellung nehmen. Die Vorlage als solche möchte ich nicht mehr vorstellen. Ich denke, sie ist hinlänglich bekannt. Wenn dort noch Fragen sind, wären wir, ich oder auch weitere Personen selbstverständlich bereit, Auskunft zu geben. Zur ersten Kritik der GPK, das Geschäft hätte man auftrennen sollen. Das hat tatsächlich auch in der GPK lange Diskussionen gegeben. Wir haben es im Stadtrat ebenfalls so diskutiert, ob man es

auseinander- oder zusammennehmen soll, und wir sind zur Überzeugung gekommen, dass, wie auch bei anderen Geschäften, zum Beispiel bei der Sportstättenplanung, und das ist noch nicht so lange her, das Parlament durchaus auch die Planung zur Kenntnis genommen und im gleichen Beschlussesantrag die erste Umsetzungsmassnahme einer Sanierung eines Sportfelds zugestimmt hat. Von daher hätte sich der Stadtrat dies insofern ja auch einfach machen und das Parkierungsreglement in diesem Sinne unterbreiten und Euch den Mobilitätsplan einfach als Beilage zur Kenntnis bringen können. Wir haben es jetzt halt formell noch in einen Beschluss gefasst. Ich denke, an einer solchen formellen Kritik sollte ja dieses Geschäft nicht scheitern, sonst haben wir ein anderes Problem. Dann zur zweiten Kritik bzw. zur Fragestellung, inwieweit auch die Parteien miteinbezogen werden sollen. Wir haben ja, wie gesagt, zwei Sachen. Das Eine ist der Mobilitätsplan, und das Andere ist das Parkierungsreglement. Rein in der zeitlichen Staffelung haben wir zuerst den Mobilitätsplan bearbeitet, dies auch in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Ich verweise hier auf mehrere Medienmitteilungen, die vielleicht gelesen wurden. Eine ganz wichtige war am 23. September 2015, wo der Stadtrat ausführlich über den Mobilitätsplan orientiert hat, dort insbesondere auch begründet hat, wieso es einen solchen braucht, damit die Entwicklung der Stadt Olten weiterhin möglich ist. Eine zweite Medienmitteilung zum Mobilitätsplan ist dann am 11. Januar 2016 im Zusammenhang mit dem Tätigkeitsprogramm des Stadtrates, was man 2016 machen will, erfolgt. Auch dort ist ausführlich dargelegt worden, dass der Mobilitätsplan in Bearbeitung ist und man ihn dann Ende 2017 bzw. Anfang 2018 unterbreiten wird. Wir waren uns bewusst, und jetzt komme ich zum zweiten Thema, den Mobilitätsplan, über den man gesprochen hat oder konnte sich informieren, und er wurde in den Parteien hoffentlich auch diskutiert, dass das zweite bzw. konkrete Geschäft selbstverständlich, über das Ihr befinden müsst, das Parkierungsreglement ist. Es wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit dem Kanton entworfen, aber insbesondere auch von unseren Fachleuten in der Verwaltung, zusammen mit dem Stadtrat. Wir haben das Parkierungsreglement Ende 2017 verabschiedet, ganz klar mit dem Willen und dem Bewusstsein, dass dieses Reglement zu Diskussionen führen wird. Deshalb haben wir auch entschieden, dass wir mehrere Informationsveranstaltungen durchführen. Das erste Mal, dass wir eine Information gemacht haben, war in der Baukommission. Deren Mitglieder, falls es hier solche haben sollte, die etwas sagen dürfen, können bestätigen, dass wir dieses Reglement tatsächlich vorgestellt haben. Schon dort sind erste Rückmeldungen gekommen, auch aus fachlicher Sicht. Es sind Rückmeldungen gekommen, ob dies überhaupt möglich ist. Habt Ihr an dieses oder jenes gedacht? Wir haben die entsprechenden Rückmeldungen ebenfalls aufgenommen. Die zweite Veranstaltung war hier. Dort haben wir insbesondere noch einmal die Baukommission, aber speziell auch sämtliche Parlamentarier eingeladen, ebenfalls die Parteien, die sich über das Parkierungsreglement hätten orientieren können. Es wurden auch kritische Fragen gestellt. Ich sehe hier einige Personen, die Fragen gestellt haben, die schlussendlich nicht primär einer Partei angehören. Eine erweiterte öffentliche Vernehmlassung haben wir im Nachklang gemacht, als wir die gesamte Bevölkerung eingeladen haben. Auch dort hat es Rückmeldungen gegeben. Gestützt auf diese Rückmeldungen hat der Stadtrat dies wieder einmal setzen lassen. Er hat gesagt, da sind wir wahrscheinlich nicht überall richtig aufgestellt. Es hat insbesondere auch Präzisierungsfragen gegeben. Wir waren nicht überall klar. Wir haben gesehen, dass es Interpretationsspielraum gibt, und wir haben die entsprechende erste Vorlage, die wir einmal als Entwurf vorgestellt haben, dann auch überarbeitet. Für uns ebenfalls wichtig war, dass wir schlussendlich noch die Fraktionspräsidien eingeladen haben. Wenn ich Ihnen dies jetzt alles sage, muss ich sagen, wenn wir einfach eine normale Vernehmlassung gemacht, den Parteien den Reglementsentwurf zugeschickt, Frist gesetzt hätten, ist das Vernehmlassungsverfahren. Was wir gemacht habt, ist fast mehr. Wir haben nämlich eine Art Mitwirkungsverfahren gemacht, bei dem tatsächlich Rückmeldungen erfolgt sind und wir auf die entsprechenden Eingaben reagiert haben. Noch ganz speziell ist, und ich möchte hier auch noch etwas Wert darauf legen, dass wir an und für sich ja dank dieser Veranstaltungen, die wir gemacht haben, auch schriftliche Eingaben erhalten haben. Es hat Parteien gegeben, die dann entsprechend Fragen gestellt haben. Wir haben versucht, sie auch zu beantworten. Aber es hat auch ganz konkrete Anträge gegeben. An und für sich ist ja dieser Ratsbetrieb dazu da, dass man schlussendlich ein Reglement, das sehr umstritten ist – das kann ich auf

beide Seiten verstehen – hier auch diskutieren kann, denn hier findet schlussendlich die Meinungsbildung und auch die Mehrheitsfindung statt. Zusammengefasst: Die Kritik, wir hätten kein formelles Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, stimmt. Das haben wir nicht gemacht. Wir haben einen anderen Weg gewählt und haben versucht, insbesondere die verschiedenen Meinungen hier auch noch abzuholen. Wir denken, es ist alles auf dem Tisch. Die Meinungen sind auf dem Tisch. Die Fragen sind auch auf dem Tisch. Aber wir können nicht jede Frage beantworten. Jedes Reglement und auch das Parkierungsreglement hat einen Ermessensspielraum. Wenn es darum geht, dieses Reglement schlussendlich an der Exaktheit zu messen, muss ich sagen, dass wir 500 Artikel hätten, die wir letztlich aufsetzen müssten, um ein solches Reglement für jeden Punkt exakt ausgestalten zu können. Es geht schlussendlich bei diesem Reglement auch darum, dass der Stadtrat mit der Verwaltung dieses Reglement entsprechend nicht nur gestaltet, sondern auch anwendet. Dann sind wir an einem ganz zentralen Punkt. Viele Fragen, die gestellt wurden, sind: Wie ist dies? Was heisst dies? Das ist Ermessen. Sogar das Wort Willkür ist in den Mund genommen worden. Das scheint mir auch noch eine relativ spezielle Geschichte. Aus Sicht des Stadtrates ein Reglement, das ausgewogen ist, wo wir wissen, es hat zwei verschiedene Interessenlinien, die laufen. Es gibt noch sehr viele Fragen. Aber schlussendlich ein Reglement, das jetzt zur Diskussion steht, auf die man sich einlassen sollte und wo man halt hier die entsprechenden Anträge stellen soll, über die abgestimmt wird.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir kommen jetzt zur Beratung dieses Geschäfts. Zuerst möchte ich zwei, drei Sachen sagen. Es ist ein sehr komplexes Geschäft. Deshalb möchte ich eigentlich die Diskussion etwas strukturieren. Zuerst kommen jetzt die Fraktionssprecher an die Reihe und danach Einzelsprecherinnen und Einzelsprecher. Erst in einer zweiten Phase würden wir nachher in die Detailberatung des Parkierungsreglements einsteigen, wo wir dann Artikel für Artikel durchgehen. Rückweisungsanträge sind bereits angekündigt. Ich denke, es wäre gut, wenn Ihr die Rückweisungsanträge erst stellen würdet bevor wir das Parkierungsreglement Artikel für Artikel durchgehen und nicht schon vorher. Es ist zwar so. Wir könnten es mit einem Parlamentsbeschluss auch so machen, dass wir nach dem Rückweisungsantrag noch diskutieren können. Aber ich denke, wir müssen es nicht unnötig komplizieren. Also werden jetzt die Fraktionssprecher und dann Einzelsprecher und Einzelsprecherinnen allgemein sprechen, und nachher werden wir in die Detailberatung des Parkierungsreglements einsteigen. Damit ist das Wort für die Fraktionssprecherinnen und Fraktionssprecher frei.

Philippe Ruf: Ruedi, ich muss kurz intervenieren. Es geht jetzt im ersten Teil ganz klar um den Mobilitätsplan. Dort möchtest Du zuerst die Fraktionen hören. Wenn ich den Rückweisungsantrag stellen will, und ich werde ihn stellen, ist er nachher genau gleich gültig. Dann finde ich es fraglich, wenn die Leute die Änderungsanträge zum Parkierungsreglement schon jetzt einbringen würden.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Nein, ich denke, einen Änderungsantrag zum Parkierungsreglement stellen wir, wenn wir in die Detailberatung des Parkierungsreglements kommen und nicht vorher. Sonst gibt es ein Durcheinander. Das wäre eigentlich das, was ich postulieren wollte, dass man zuerst die allgemeine Diskussion führt und nachher die Detaildiskussion.

Christian Werner: Ein Rückweisungsantrag ist ein Ordnungsantrag. Das heisst, das bezieht sich auf die Form der Behandlung. A bin ich der Meinung, dass Du als Präsident nicht das Recht hast zu definieren, wann eine Fraktion einen Rückweisungsantrag stellt, und B ist es auch sachlich falsch. Es macht keinen Sinn, das Ganze zu diskutieren und durchzukauen und am Schluss zurückzuweisen. Dann kann man gerade so gut sagen, ob man ablehnt oder das Ganze durchwinkt. Aber eine Rückweisung muss zu einem Zeitpunkt kommen, in dem das Parlament noch darüber entscheiden können soll, ob es aus formellen Gründen zurück an den Absender schickt oder ob es materiell behandeln will. Eine Rückweisung nach der materiellen Behandlung ist ein Widerspruch in sich selber.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich habe nicht gesagt, Ihr dürft keinen Rückweisungsantrag stellen. Ich habe eine Empfehlung abgegeben. Jetzt möchte ich vorschlagen, dass wir mit der Diskussion, mit den Fraktionssprecherinnen und Fraktionssprechern, anfangen.

Philippe Ruf: Ruedi, es tut mir leid. Da bin ich nicht einverstanden. Ich wäre einverstanden gewesen, wenn man zuerst, wie Du es auch angekündigt hattest, kurz über den Mobilitätsplan gesprochen hätte. Das wäre in Ordnung gewesen. Aber dann stelle ich jetzt den Rückweisungsantrag auf dieses Geschäft.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Philippe Ruf stellt einen Rückweisungsantrag. Das heisst, jede Fraktion hat die Möglichkeit, grundsätzlich zu diesem Rückweisungsantrag Stellung zu nehmen.

Dr. Christine von Arx, Fraktion SP/Junge SP: Ich beantrage, gestützt auf Artikel 29 unseres Geschäftsreglements, dass wir beschliessen, dass ausnahmsweise mehr als ein Sprecher zum Ordnungsantrag reden kann.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Christine, Du beantragst, dass man trotzdem mehr als einen Sprecher zulässt. Jetzt gehen wir so vor, dass jede Fraktion zuerst die Möglichkeit hat, zum Rückweisungsantrag Stellung zu nehmen, und nachher stimmen wir zuerst über den Antrag von Christine von Arx ab, der vorsieht, dass mehr als ein Sprecher dazu sprechen kann.

Deny Sonderegger: Ich nehme Bezug auf den Rückweisungsantrag, erlaube mir aber, diesen auch noch etwas auszuführen. Die FdP-Fraktion hat sich intensiv mit dem Mobilitätsplan und dem Parkierungsreglement auseinandergesetzt. Einerseits gibt es dabei formale Fragezeichen vom formalen Vorgehen des Stadtrates hinsichtlich der Erarbeitung dieses Mobilitätsplans. Andererseits haben wir uns auch Fragen gestellt, und es hat Anlass zu Diskussionen gegeben, was die Formulierung des Parkierungsreglements und damit des Inhalts betrifft. Das formale Vorgehen war ganz zu Beginn unserer Debatte. Die FdP-Fraktion hat sich dabei die Frage gestellt, ob ein Mobilitätskonzept aufgrund des gewählten Vorgehens des Stadtrates, nämlich ohne vorgängige Ortsplanrevision und ohne vorgängig ein städtisches Leitbild zu erarbeiten, überhaupt sinn- und wirkungsvoll ist. Gehen dabei nicht diverse wichtige Details verloren und vergessen? Die Antwort dazu gibt die kantonale Arbeitshilfe zum Thema Ortsplanrevision des Amtes für Raumplanung des Kantons Solothurn. Ich habe es dabei. Das Reglement oder die Arbeitshilfe schlägt vor, dass die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts und damit des Mobilitätsplans als sechster Schritt ausgeführt wird. Nach der Erarbeitung des räumlichen Leitbilds sowie der Analyse der vorhandenen Baulandreserve und entsprechender Entwicklung. Dieser Umstand und die Tatsache, dass aufgrund dieses Vorgehens von unterschiedlicher Seite Anträge gestellt werden, würde ein Rückweisen bei dieser Vorlage rechtfertigen. Die FdP möchte damit auch klar zum Ausdruck bringen, dass aus unserer Sicht das Vorgehen des Stadtrates nicht das richtige ist und ein Rückzug dieses Geschäfts die beste Lösung gewesen wäre. Nebst dem formalen Vorgehen haben sich eben auch inhaltliche Fragen gestellt. Die Formulierung des Parkierungsreglements und die Tatsache, dass sich bereits frühzeitig Verbände wie der IHVO, das Gewerbe Olten oder der Hauseigentümerverband öffentlich zu diesem Thema geäußert haben, hat auch bei uns wieder Diskussionen ausgelöst. Es ist klar, dass wir aus liberaler Sicht per se grundsätzlich gegen Reglemente sind. Die FdP hat aber versucht, in Zusammenarbeit mit den vorgängig genannten Verbänden und auch mit unabhängigen Experten, Verbesserungen mittels Anträgen einzubringen. Insbesondere für gewerbliche und industrielle Betriebe ist eine erhöhte Anzahl Parkplätze für Betriebsfahrzeuge – wir haben es vorgängig schon gehört – von entscheidender Bedeutung. Aber auch für den Detailhandel, und hier kommt jetzt der Detailhandel, ist in Zeiten von Online- und Auslandeinkäufen wichtig, dass beispielsweise temporär – das könnte in der Weihnachtszeit sein – mit Einwilligungen eines Stadtrates auf die Bewirtschaftung der Parkplätze verzichtet wird. Die Diskussion über solche Punkte ist wichtig. Entsprechend verwehrt sich die FdP der Debatte

nicht. Wir werden somit gegen Rückweisung sein und später unsere Anträge einmal mehr bekräftigen.

Philippe Ruf, SVP-Fraktion: Ich habe im Vorfeld schon angekündigt, dass ich den Antrag auf Rückweisung stellen werde. Im Vorfeld hatte ich Euch die Begründungen geliefert, damit Ihr Euch auch entsprechend vorbereiten könnt. Ich habe jetzt gehört, dass auch unsere Kollegen des Freisinns ähnliche Argumente auf den Tisch gebracht haben. Es geht effektiv darum, dass wir auch diesem Reglement, wie wir als SVP generell kritisch gegenüberstehen, wenn es zusätzliche Einschränkungen gibt, kritisch gegenüberstehen. Was für uns hier zusätzlich auch die Problematik ist, ist effektiv, dass wir dies auch direkt mit dem Mobilitätsplan zusammen in einem Geschäft behandeln. Aber für uns war auch sehr wichtig, dass wir zuerst viel mehr generell auf den Mobilitätsplan hätten eingehen können, weil dies effektiv miteinander zusammenhängt. Für uns sind es jetzt auch, wie wir diese Debatte im Vorfeld beobachtet haben, sehr viel Änderungsanträge, die eingegangen sind. Das hat für uns auch unterstrichen, dass es sehr viel Uneinigkeiten gibt und auch sehr viel abgeändert werden muss. Was wir im Moment vorliegen haben, und wenn wir jetzt auch noch später auf Änderungsanträge eingehen würden, ist es am Schluss ein Patchwork, bei dem auch für uns fraglich ist, ob das Parkierungsreglement am Schluss noch «verhebt» und auch als Teil eines Mobilitätsplans des Ganzen, was sind nachher die Auswirkungen? Unserer Meinung nach hat dies nachher zwingendermassen auch Auswirkungen auf das Ganze, auf den Mobilitätsplan und andere Reglemente. Ebenfalls noch wichtig ist für uns ist, dass wir hier das richtige Vernehmlassungsverfahren gefunden hätten. Dann hätte man auch all diese Anträge und Inputs früher einfließen lassen und hätte auch Stellung dazu nehmen können. So hätte man auch vermieden, dass jetzt im Vorfeld von verschiedenen Steakholdern so viele verschiedene Änderungsanträge eingegangen wären, die hier ebenfalls noch mitzureden haben und einfach auch direkt betroffen sind. Darum weisen wir dieses Geschäft zurück, weil wir hier effektiv auch die Einschränkungen für die Privaten und auch das Gewerbe so in Gefahr sehen.

Beat Felber, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Der vorliegende Mobilitätsplan übernimmt bezüglich Verkehrsentwicklung die Vorgabe des Raumplanungsgesetzes. Namentlich ist dies eine Innenentwicklung und eine Verdichtung des Siedlungsgebietes. Mit der Kenntnisnahme ist dies zu würdigen. Viel mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Das Parkierungsreglement wird in der Zielumsetzung des Mobilitätsplans ein wichtiges Instrument sein und trägt der erhöhten Anforderung im Planungsprozess Rechnung. Es scheint mir aber an dieser Stelle wichtig zu sein zu erwähnen, dass das «Parkierungsreglement» nur ein Teil der Lösung darstellt. Es kann den vielschichtigen und weit voneinander entfernten Bedürfnissen von einzelnen Interessengruppen gar nicht gerecht werden. Die Herkules-Aufgabe ist im Rahmen der Ortsplanung mit ihren dazugehörigen Zonenplänen und unter Mitwirkung der Bevölkerung, der Grundeigentümer und den Investoren zu diskutieren. Aber darum geht es heute gar nicht. Eine Rückweisung an den Absender ändert an der Ausgangslage nichts. Auch die von verschiedenen Seiten geforderten zusätzlichen Vernehmlassungen sind nicht zielführend. Alle hatten die Gelegenheit, sich zu äussern. Der Stadtrat hat aufgrund der zahlreichen Rückmeldungen das Reglement angepasst. Weitere Vernehmlassungen bringen nichts und führen einzig und allein dazu, dass Partikularinteressen einzelner Gruppen durchgedrückt werden. Am Schluss ist einfach ein Papiertiger da. Das Parlament ist aufgefordert, jetzt über dieses Geschäft zu beraten und die Verantwortung nicht aus der Hand zu geben. Aus diesen Gründen sind wir geschlossen und entschlossen gegen eine Rückweisung.

Daniel Kissling: Wir von Olten jetzt! unterstützen den Rückweisungsantrag der SVP zum Teil aus den gleichen, zum Teil aus ganz unterschiedlichen Gründen. Wir sind eigentlich sehr erfreut über den Mobilitätsplan und hätten ihn sehr gerne zur Kenntnis genommen und machen dies auch, aber halt inoffiziell. Wir sind aber etwas enttäuscht, dass nachher das Parkierungsreglement daran geknüpft wurde, vor allem, weil wir dieses schon in der ersten Fassung eher kritisch betrachtet haben. Als es dann auf einmal relativ schnell noch einmal bürgerlich freundlicher, gewerbefreundlicher gemacht wurde, konnte man gar nichts mehr damit anfangen. Wir finden, gross fehlt uns und kommt auch im Mobilitätsplan noch etwas zu

kurz kommt, obwohl die Stossrichtung stimmt, dass man den MIV unattraktiver machen muss bzw. nicht mehr steigert und dafür der öffentliche, Fussgänger- und Veloverkehr stärker sind, dass zum Beispiel das Wort Velo im Parkierungsreglement quasi nicht vorkommt. Velofahren sollen die Leute. Aber parkieren ist scheinbar nicht so wichtig. Das Gleiche gilt für die Töffs. Auch Massnahmen oder Ideen, wie sie im Mobilitätsplan zum Zweirad- und Fussgängerverkehr durchkommen, sind eher knapp formuliert. Dort hätten wir uns noch mehr Visionen gewünscht. Deshalb hoffen wir, dass es, wenn wir jetzt zurückweisen, noch einmal eine etwas energischere Variante eines solchen Parkierungsreglements bzw. Mobilitätsplans geben wird.

Luc Nünlist, Fraktion SP/Junge SP: Zuerst einmal unterstützen wir den Rückweisungsantrag der SVP auch. Wir hätten selber einen gestellt. Aber die Gründe unterscheiden sich wahrscheinlich erheblich. Ich erlaube mir hier auch noch kurz auszuführen. Der Mobilitätsplan ist von der Stadt und vom Kanton gemäss übergeordneter Planungsgrundsätze entwickelt worden und beschäftigt sich mit der Entwicklung der Mobilität bis 2030. Grundlage ist das bestehende Strassennetz mit seinen Kapazitätsgrenzen heute und die voraussichtliche Entwicklung in den nächsten zwölf Jahren. Eine weitsichtige Auseinandersetzung mit dem Thema stellt eine historische Chance dar, die auch einen Wendepunkt darstellt, wo wir Fehler korrigieren können. Olten hat sich ein Jahrhundert lang zerschneiden lassen und eigentlich als Stadt der Mobilität als Selbstzweck untergeordnet. Die Stadt als Zentrumsstadt hat von dieser Mobilität sehr viel profitiert, aber auch dafür bezahlt. Es ist festgestellt worden, dass die Stadt Olten ohne eine weitreichende Strategie in der Mobilität auf eine strukturelle Kapazitätsgrenze stösst. Das ist heute auch schon festzustellen, wenn man die Belastungen der Hauptverkehrsachsen des motorisierten Individualverkehrs an Werktagen betrachtet und mit einer erwarteten Zunahme – diese kann man prognostizieren oder nicht – bis zu 60 % oder weniger. Aber es wird auf dem bestehenden Strassennetz nicht zu bewältigen sein. Ein Umdenken ist nötig. Jahrzehntlang hat man sich in diesem Raum und an jedem Stammtisch in Olten die Gemüter erhitzt, wie hier der Hydra des grenzenlosen Verkehrsstroms zu begegnen ist. Die gefundenen und umgesetzten Antworten haben meistens etwas zu wünschen übriggelassen, und eine echte Lösung ist schuldig geblieben. Meistens hat man irgendein Grundstück geopfert und hat sich mit ein paar Parkplätzen beholfen. Parkplätze, Parkplätze und wieder Parkplätze. Jetzt ist uns im Dezember zum ersten Mal ein ernster Lösungsvorschlag präsentiert worden. Besten Dank an dieser Stelle auch noch einmal an Markus Dietler für die Präsentation, an der wir beiwohnen durften. Ein ernster Vorschlag, wie die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer flüssig gehalten werden kann. Worüber wollen wir uns heute Abend wieder unterhalten, wenn überhaupt. Visionäre Mobilitätskonzepte, Lösungsansätze, Effizienzsteigerung auf dem bestehenden Strassennetz, Qualitätsverbesserung für alle Verkehrsteilnehmer? Nein. Parkplätze, Parkplätze und noch einmal Parkplätze. Fällt Euch wirklich nicht auf, wie rückwärtsgewandt und ideenlos dies ist? Die Lösungen liegen auf dem Tisch. Einfach in der Form des vorliegenden Antrags scheinen sie nur noch sehr schwach durch. Wir können dem auch nicht mehr zustimmen, müssen den Rückweisungsantrag stellen oder unterstützen und finden, der Mobilitätsplan muss konkreter werden, und das Parkierungsreglement muss die ursprüngliche Stossrichtung des Mobilitätsplans respektieren, nicht Gepolter der Opposition. Bevorzugte Parkierungsmöglichkeiten an die Stadtmauern zu verlegen, ist aus unserer Sicht sinnvoll. Die letzten 500 Meter kann jeder zu Fuss gehen. Das schaufelt Raum frei, das begünstigt eine flüssige Zirkulation des Verkehrs, und das erwarten wir auch von jedem Schüler. Denken wir einmal zurück an die letzte Sitzung. Dafür ist es mehr als wünschenswert, dass ein paar einzelne Parkplätze in der Innenstadt aufgehoben werden. Nebenbei ist es auch dem Stadtbild zuträglich, wenn etwas weniger Blech im Zentrum herumsteht. Eine zentrale Stossrichtung des Mobilitätsplans ist ferner die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die konkreten Projekte werden aber leider nicht genannt. Einzig die Errichtung von Veloabstellplätzen ist so etwas versteckt. Damit ist es nicht gemacht, Leute. Wir brauchen vernünftige Velowege. Wir brauchen anständige Fussgängerverbinden. Heute mit dem Velo durch Olten zu fahren, ist ein ausgesprochen mühsames Unterfangen. Zum Schluss möchte ich gerne noch mit dem konservativen Denken brechen. Wir haben einen einfachen Dreisatz. Wir haben begrenzte Ressourcen, das Strassennetz. Wir haben einen

erhöhten Zirkulationsbedarf, wo wir eine bestimmte Anzahl Personen durch eine bestimmte Fläche durchbekommen wollen. Wir versuchen, dies möglichst effizient zu lösen, und suchen dafür Lösungen. Einfach weitermachen wie in den Achtzigern, das geht nicht mehr. Der Flächenbedarf für Fussgänger ist um ein Vielfaches kleiner als derjenige einer Person in einem Auto. Das haben wir im Dezember gelernt. Mir hat dies die Augen geöffnet. Aber versucht bitte zu verstehen, dass nicht jede Massnahme zugunsten des Veloverkehrs ein persönlicher Angriff auf jede Autofahrerin oder jeden Autofahrer ist. Im Gegenteil: Längerfristig sind alle Autofahrerinnen und Autofahrer und Velofahrerinnen und Velofahrer angewiesen, dass ihr begrenztes Netz freigehalten wird und dadurch überhaupt erst eine Zirkulation möglich ist. In diesem Sinne stimmen wir der Rückweisung zu, würden uns aber einfach wünschen, dass wir unsere Punkte deponieren können, dass wir eine Diskussion ermöglichen und dann in ein paar Monaten wieder auf einen upgedateten Mobilitätsplan zurückgreifen können.

Michael Neuenschwander, Fraktion Grüne: Merci, Luc, für Deine Ausführungen. Du sprichst inhaltlich eigentlich auch etwa über das, was wir befinden. Für uns ist die Rückweisung des Geschäfts jetzt hier nichts Zentrales, sondern wir könnten jetzt auch gerade so gut rein sachlich darüber weiterdiskutieren. Wir werden aber diese Rückweisung unterstützen. Das schicke ich gleich voraus. Wir würden es auch begrüßen, in der Situation, die jetzt eben entstanden ist, dass man halt in Gottes Namen noch einmal mit einer breiten Vernehmlassung beginnt, weil es so ist, dass jetzt irgendwie die lautesten Proteststimmen angefangen haben sich durchzusetzen. Wie man auch schon in den Varianten 1 und 2 sieht, die beim Parkierungsreglement – darum geht es uns ja in den Widersprüchlichkeiten vor allem – machen uns nicht so wirklich warm. Wenn schon sind wir für den ursprünglichen Entwurf vom Dezember. Gut. Der Mobilitätsplan ist ja zum grössten Teil wahrscheinlich unbestritten. Warum ist eigentlich logisch. Er enthält viele nette Worte und nichts, was irgendjemandem weh tut. Also können wir ihn vermutlich eigentlich alle hier mehr oder weniger zustimmend zur Kenntnis nehmen. Es geht beim Parkierungsreglement zuerst einmal zur Sache. Das haben die heftigen Reaktionen von gewerblicher, industrieller und sonst bürgerlicher Seite gezeigt. Was wir natürlich, wie schon erwähnt wurde, auch sehr schade finden, ist, dass vor allem das Gewerbe, der Detailhandel, nach wie vor die Anzahl Autoparkplätze offenbar direkt mit dem wirtschaftlichen Erfolg gleichsetzt. Obwohl zum Beispiel die Kirchgasse, wie sie heute ist, eigentlich gezeigt haben müsste, welches Potenzial, welche Attraktivität eine motorfahrzeugbefreite Innenstadt haben kann. In diesem Parkierungsreglement, so wie es jetzt vorliegt, mit dieser Variante, stören uns ein paar Sachen. Ich erwähne sie ganz kurz. Die Stadt sollte auf keinen Fall eine Garantie abgeben, dass keine öffentlichen Parkplätze abgebaut werden dürfen. Beispiel Klosterplatz. Es ist für uns eine unsägliche Situation, dass die laden- und restaurantseitige Parkieranlage immer noch besteht. Man kommt ja dort zu Fuss und mit dem Velo als Kunde nicht einmal vorbei. Das wäre beispielsweise so ein zentraler Ort, wo es für die Attraktivität der Innenstadt absolut nötig ist und in kürzerer Zukunft möglich sein sollte, diese aufzuheben, wenigstens einmal eine Seite. Wenn man diesen Mobilitätsplan mit Leben füllen will, wie Luc auch schon gesagt hat, braucht es wahrscheinlich den einen oder anderen Parkplatz, der in der Innenstadt weichen muss, am Amthausquai oder irgendwo, damit man dort attraktive Veloverbindungen installieren kann. Wie sich zeigt, geht der Mischverkehr mit den Fussgängern an gewissen Stellen gut. Aber an den meisten Orten geht es nicht gut. Also ist dies eine Konkurrenzsituation. Wenn wir wollen, dass, wie Luc auch ausgeführt hat, dass mehr Leute auf der gleichen Fläche zirkulieren können, müssen wir schauen, dass dies rein technisch auch möglich ist. Heute stehen diesem Ansinnen an vielen Brennpunkten Autoparkanlagen im Weg. Noch etwas zum reduzierten Bedarf bei Neu- und Umnutzungen, vor allem jetzt in diesem neuen Gebietstyp Nr. 1. Was hier vorgesehen ist, ist aus unserer Sicht nicht besonders gewerbefreundlich. Wenn wir jetzt– ich habe dies in der GPK schon kurz erwähnt – von einem kundenintensiven Verkauf im Gebietstyp 1, 2 ausgehen, stellen wir fest, dass wir im Entwurf, vor allem in der Variante 2, welche der Stadtrat jetzt eigentlich bevorzugt, neu mehr Parkplätze erstellt oder vor allem in der Innenstadt ausgekauft werden müssten, als dies nach dem jetzigen Reglement der Fall ist. Kurz gesagt: Es geht dort um doppelt so viel Parkplätze, die erstellt oder ausgekauft werden

müssen. Das kann nicht gewerbefreundlich sein. Wir werden eine Rückweisung unterstützen. Über eine breite Vernehmlassung wären wir froh und hoffen, dieses Geschäft bald wieder hier zu haben.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Christine hat, gestützt auf Artikel 29 der Geschäftsordnung, Ziffer 2, die dies explizit vorsieht, den Antrag gestellt, dass mehr als ein Sprecher zu diesem Geschäft reden kann. Das ist ja selber auch wieder ein Ordnungsantrag. Will jemand zu diesem Ordnungsantrag von Christine etwas sagen?

Beschluss

Mit 22 : 12 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird dem Antrag von Christine von Arx zugestimmt.

Tobias Oetiker: Wir haben uns ja schon geäußert, dass wir für eine Rückweisung sind. Etwas, das mich, vor allem, als ich die verschiedenen Anträge zum Parkierungsreglement gelesen habe, erstaunt hat, ist, dass im Moment offensichtlich nicht einmal die Schlussfolgerungen, der Synthesebericht, in diesem Sinne akzeptiert ist und folglich auch jedem weiteren Reglement, das aufgrund dessen erstellt wird, natürlich grosse Opposition entgegenschlägt. Ein Fact, der im Synthesebericht und im Mobilitätsplan dargestellt wird, ist, dass der Verkehr zunimmt und unsere Kapazität der Strassen nicht reicht, um diesen Verkehr zu transportieren. Das ist teilweise in Zweifel gezogen worden. Dann habe ich gedacht, sind wir denn sozusagen die ersten mit Autos und Strassen auf der Welt? Gibt es wohl schon irgendwelche andere Städte, die dieses Problem auch schon hatten? Ich habe dann einmal etwas gesucht. Es ist wirklich so, dass sie vor allem in Amerika ganz viele Autos und auch ganz viele Strassen haben. 1962 hat Anthony Downs ein Paper mit dem Namen «the law of peak-hour express way congestion» veröffentlicht. Es ging darum zu schauen, ob es irgendwelche Gesetzmässigkeiten zwischen Strassenverkehr und der Menge der Strassen, die zur Verfügung stehen, gibt. Herr Downs hat herausgefunden, dass, egal, wie viele Strassen man hat, sie immer voll sind. Es gibt so ein Gleichgewicht respektive ein Paradoxon. Wenn man auf Wikipedia nach Downs-Thomson-Paradox sucht, findet man dies. Es geht darum, dass, egal, wie viele Strassen, die Autos füllen diese Strassen immer respektive die Leute, welche die Autos benützen. Es nützt in diesem Sinne nichts, wenn man eine Umfahrung baut. Man hat dann einfach ein paar Monate Zeit, bis die Umfahrung wieder voll von Verkehr ist. Es gibt ein interessantes Gleichgewicht, das hier auch erwähnt wird und zwar zwischen der Transportgeschwindigkeit, die man mit dem Auto erreichen kann, und der Transportgeschwindigkeit mit dem ÖV. Das ist ein Gleichgewicht. Die Verstopfung der Strasse steigt immer soweit an, bis die Reise mit dem ÖV attraktiv wird, also letztendlich eine Zeitfrage. Natürlich ist es, je nachdem, wo man wohnt, ist es unterschiedlich, es gibt irgendeinen Mix, und es ist nicht ganz einfach zu rechnen. Aber das war 1962. Wenn man dieses Paper auf Google sucht, findet man, dass es unterdessen 446 Mal zitiert wurde. Es wird immer noch geforscht. Aber es gibt nicht wirklich Leute, die sagen, es sei nicht so. Klar kann man fragen ja, ist dieser Verkehr richtig erhoben, stimmt es, dass wir ein Problem mit den verstopften Strassen haben? Aber es ist wie zu sagen, die Klimaveränderung existiert nicht, weil es draussen schneit.

Dr. Arnold Uebelhart: Ich rede fast als Einzelsprecher. Alle haben etwas geredet, ohne eigentlich zu merken, was hier läuft. Sie haben auf ihre Blätter geschaut und sie mehr oder weniger emotionslos heruntergelesen. Was haben wir aber gesehen, was ich gedacht habe? FdP und SVP seien eine Phalanx. Ist überhaupt nicht so. Ich danke Dir, Daniel, dass Du eigentlich gegen die Rückweisung bist, dass wir überhaupt reden können. Ich finde, wenn wir schon bei Phalanx sind, ist mein Name ja Noldi Winkelried. Dann würde es dort hineinfahren. Ich suche von 25 bis jetzt ablehnenden Stimmen, und dafür sind 14, dass wir eben weiterreden. Übrigens hast Du ja eigentlich über das Geschäft geredet und gar nicht richtig begründet, weshalb Du für die Rückweisung bist. Das habe ich nicht begriffen. Ich suche also von 25 6, die mit uns 14 stimmen. Dann können wir es vielleicht durchbringen, dass wir doch darüber reden dürfen und im Sinne von Daniel entscheiden können. Das finde ich sehr gut, was unser Stadtpräsident gesagt hat, wo ja Du gestern gesagt hast, wir müssen

Vertrauen in den Stadtrat haben – er ist Führungsgremium – dass er dies aufgleisen darf. Das finde ich sehr gut. Was ist jetzt hier gesagt worden? Daniel super, SVP, es ist etwas komplex, viele Gefahren, gut, das sind so etwas Ängste. Man muss mit ihnen hier umgehen können. Du bist ja nicht allein. Wir helfen Dir. Dann unsere Partei. Ich muss halt gleichwohl noch einmal sagen – Luc, Du hast viel zu sehr auf Dein Blatt geschaut und viel Anderes erzählt – aber wir müssen doch heute einfach etwas entscheiden. Was die Zukunft bringt, selbst fahren und wie auch immer, das wissen wir ja nicht. Wir müssen doch einsteigen. Nicht der Aufschub, sondern wir müssen anfangen. Und Du bist für Rückweisung. Ich habe gedacht, dass wir von Euch vier Stimmen haben. Du bist für Rückweisung. Du gibst einfach auf. Die CVP, danke vielmals. Ich frage mich jetzt, wie wollen wir diese sechs Stimmen hinbringen? Wollen wir ein Timeout machen, diejenigen, die dagegen sind?

Beat Felber: Ich staune einfach, dass sich die Voten primär über den Mobilitätsplan auslassen, jeder weiss alles besser und hat irgendwelche Erfahrungen und Studien und weiss ich was. Da haben sich Leute, ein Expertenteam, lange Gedanken gemacht, über vier Jahre. Beim Mobilitätsplan hat man, soviel ich weiss, mehr oder weniger gar nichts dazu zu sagen. Man muss ihn einfach zur Kenntnis nehmen. Punkt. Es geht nicht um die Velos, es geht nicht um irgendwelche Abstellplätze für Velos. Es geht um die Autos, und es geht um die Frage, wie viele Parkplätze oder wie viel Bedarf an Parkplätzen braucht es für das Gewerbe, die Bewohner? Das kann man unabhängig davon beurteilen, dass man gegen das Gewerbe ist oder gegen das Auto oder für das Velo. Es wird einfach zerredet, und am Schluss sind wir keinen Strich weiter. Aber jeder hat es besser gewusst.

Luisa Jakob: Ja richtig, jetzt haben wir genau das Problem, dass wir in einer Diskussion sind, in der wir die zwei Sachen etwas miteinander vermischen, die dummerweise in einer Vorlage gekommen sind. Das Problem ist aber wirklich, klar, wir nehmen den Mobilitätsplan zur Kenntnis. Das heisst doch nicht, dass wir nicht sagen können, dass man damit nicht zufrieden ist. Schön, dass es Leute gibt, die ihn visionär finden. Wir finden ihn nicht visionär. Es zeigt einfach in der Diskussion, wie sie sich heute dreht. Wir reden über Autos. Luc hat es vorhin gesagt. Wir reden über Parkplätze, Parkplätze, Parkplätze. Die Mobilität umfasst so viel mehr Anderes. Und man kann doch bitte Kritik zum Mobilitätsplan anbringen. Das Andere ist die Diskussion zum Reglement. Wir müssen sie jetzt heute irgendwie zusammenführen, ungünstig. Ja, logisch vermischt es sich dann auch irgendwie. Aber grundsätzlich kann man doch diesen Mobilitätsplan kritisieren. Dafür sind wir hier.

Heidi Ehrsam: Ich glaube nicht, dass eine Rückweisung viel bringt. Ich habe das Gefühl, wir können nachher eine Vernehmlassung machen. Der Stadtrat kommt wieder mit einem Parkierungsreglement. Er muss ja auch kommen. Dann sind wir nämlich gleich weit wie heute. Dann müssen wir uns hineinknien und gleichwohl Artikel für Artikel durchgehen, und Änderungsanträge gibt es wieder. Wir haben gesagt, wir wollen hier nur noch 40 sein, damit wir etwas effizienter sind. Mir scheint, solche Sachen sind gegen die Effizienz. Die Rückweisung bringt nichts. Das ist einfach wie ein Hamster, der noch einmal das Rad umdreht. Letztlich ist es ja dann für Artikel, für Änderungsanträge egal, wie die Mehrheitsverhältnisse hier sind. Denjenigen, denen es nachher nicht passt, Gruppierungen oder Parteien, steht es ja dann offen, das Referendum zu ergreifen. Dann entscheidet das Volk, wo es durchgehen soll, ob das, was wir hier in diesen Artikeln festgelegt haben, passt oder nicht. Deshalb bringt eine Rückweisung nichts. Noldi hat dies auch ganz gut gesagt. Ich kann mich erinnern, dass wir an einem Polizeireglement bis nach 24 Uhr gearbeitet haben. Dort ist nicht einmal das Referendum ergriffen worden. Wir sollten uns dieser Aufgabe stellen, wenn es auch etwas länger dauert. Es muss ja nicht 24 Uhr werden.

Beat Felber: Mich nervt einfach, dass man jetzt sagt, weil das Auto ja Euer Problem in der Innenstadt verursacht. Ihr wollt das Auto weg haben und wollt, dass der Bus und die Velos, und ich sage Euch, dass ich jeden Tag Velo fahre und gehe jeden Tag zu Fuss ins Büro. Ich bin wahrscheinlich einer derjenigen hier, die sich sehr viel bewegen. Dass man dies jetzt so auslegt, dass man einfallslos und gegen alles ist, ist nicht zielführend. Das Auto verursacht

das Problem, und da seid Ihr mit mir einig. Das Reglement will ja dieses Problem eindämmen. Was führt Ihr Euch so komisch auf? Ich kann es nicht verstehen.

Michael Neuenschwander: In der Kurzversion beende ich jetzt noch, was ich vorhin nicht konnte. Dann weiss vielleicht Noldi auch, worum es uns eben auch noch geht. Wir erwarten tatsächlich, dass in der nächsten Vorlage des Parkierungsreglements der Zweiradverkehr auch erwähnt ist, dass er dort Platz hat und zwar für Veloparkierungsanlagen und für sonstige Zweiräder, also Roller und Motorräder, wie dies in anderen Städten auch der Fall und möglich ist. Das möchten wir dort gerne haben. Als Zweites möchten wir auch drin haben, dass man nicht gleich in vorausseilendem Gehorsam den lautesten Forderungen nach Abschwächung irgendwelcher Parkplatzreduktionen nachgibt.

Deny Sonderegger: Ich kann mich hier eigentlich direkt an den Vorredner der CVP anschliessen. Letztendlich geht es ja grundsätzlich darum, dass man über das Reglement debattieren kann und es aus parteiideologischen und schöngeistigen Vorstellungen unterschiedliche Ausgangslagen und Wunschbilder gibt. Ich glaube, das liegt in der Sache. Das können wir nicht ändern. Von daher glaube ich, dass es schon unsere Aufgabe ist, dass man dies jetzt entsprechend auch wirklich diskutiert und über die im Raum stehenden Anträge befindet. Ich habe einfach noch zwei Sachen. Die FdP hat sich nie und in keinsten Weise negativ über den Langsamverkehr oder den Veloweg. Aber wie es vorhin auch gesagt worden ist, das ist nicht Bestandteil dieses Reglements. Wir reden hier über die Situation der Parkplätze. Aus unserer Sicht und auch aus Sicht entsprechender Verbände gibt es einen Zielkonflikt, Probleme, wenn man gewisse Anträge respektive das Reglement in einer gewissen Art und Weise durchwinkt. Deshalb auch unsere Anträge, wir wären wirklich daran interessiert, dass man darüber diskutieren kann und dies auch bekräftigen kann und wir uns erklären können, weshalb wir dies möchten.

Felix Wettstein: Ich möchte das, was Michael Neuenschwander schon begonnen hat, noch ergänzen. Heidi, wir sind tatsächlich zum Entschluss gekommen, die Rückweisung zu unterstützen, weil uns zu viele Sachen am Reglement zum Parkieren von Autos auf Parkplätzen noch nicht genug ausgereift schienen. Das ist ganz wichtig. Ich rede jetzt auch nur darüber. Die sich abzeichnende Mehrheit für die Rückweisung betrachte ich als Gelegenheit, dass wir mitgeben, was wir uns in einer künftigen Vorlage des Parkierungsreglements anders wünsche, damit Ihr dies jetzt aufnehmen könnt und möglichst viele, vielleicht auch, wenn sie auf andere Sachen kommen, als ich jetzt erwähne, noch ergänzen würdet. Eine erste hat Michael bereits angesprochen. Es ist richtig, dass die verschiedenen Fortbewegungsarten oder Fahrzeuge, Zweiräder und Vierräder, miteinander gedacht werden können. Es gibt verschiedenste Städte, die zeigen, dass dies ohne Überreglementierung geht. Etwas Weiteres: Der bisherige Zweckartikel suggeriert, dass man tatsächlich reglementarisch festlegt, was für die Autoparkfelder in der Stadt Olten gelte. Bis jetzt sind aber mit Ausnahme von Artikel 11 mit einem kleinen Hinweis auf ein anderes Regelwerk nur die sogenannten nutzungsgebundenen Autoparkfelder wirklich Gegenstand des Reglements. Man hat zwei Möglichkeiten. Man kann sagen, ja, es geht in diesem Reglement tatsächlich nur um diejenigen. Dann muss man es aber im Zweckartikel explizit sagen. Oder man hält sich an das, was der Zweckartikel in Aussicht stellt. Dann müssen wir tatsächlich auch Aussagen über die Parkfelder, bei denen das Parkieren der einzige Zweck des Areals ist, machen, offene Parkfelder, wie die Schützi, oder heutige oder künftige Parkhäuser oder Strassenrandparkierung. Das alles haben wir ja damit nicht abgedeckt, entgegen der Formulierung des Zweckartikels. Dann sind die Gebietstypen eine wichtige Grundlage für das, was uns vorliegt und tatsächlich die Schnittstelle zwischen dem Mobilitätsplan und dem Reglement ist. Wir haben bisher noch nicht darüber geredet. Sie sind neu. Es ist nicht zu Unrecht darauf hingewiesen worden, dass eigentlich dieser Definition der Gebietstypen ein räumliches Leitbild und eine Ortsplanrevision zeitlich vorangehen müssten. Das finde ich einen richtigen und berechtigten Gedanken. Die Definition dieser Gebietstypen schien mir von der Systematik her einleuchtend, insbesondere, dass man sagt, Gebietstyp 1 ist vom Bahnhof aus in 500 Metern Erreichbarkeit, und das ist nicht das Gleiche wie Luftlinie. Erreichbarkeit definiert. Das heisst im Klartext, solange ich von Olten SüdWest nicht zu Fuss

in weniger als 500 Metern ans Perron komme, darf ich den inneren Teil von Olten SüdWest nicht zum Gebietstyp 1 erklären. Das darf ich einfach nicht. Vielleicht haben wir die Möglichkeit einer Dynamik einer solchen Gebietstypanlage, dass wir sagen, wenn tatsächlich die Fussverbindung mit weniger als 500 Metern Distanz zum Perron realisiert ist, ab dann kommt ein neues Gebiet in diese Zonierung oder Typenlogik Gebietstyp 1 hinein. Aber vorher muss es Typ 2 sein. Unsere Vorstellungen für die Prozentanteile des reduzierten Bedarfs innerhalb dieser Gebietstypen und unterteilt nach Wohnen einerseits, zweitens Arbeiten für das Personal und Arbeiten für Kundinnen und Kunden, dort nach unterschieden nach intensiver oder extensiver Kunden- und Kundinnen-Nutzung, bei dieser Gliederung möchten wir anregen, dass man sie als Bandbreite und nicht als Punktlandung versteht. Wir reden jetzt eigentlich immer davon, dass jemand eine bestimmte Anzahl Parkplätze realisieren dürfen muss. Gleichzeitig ist es aber auch ein Müssen. Wir haben etliche räumliche Voraussetzungen, die dieses Müssen schwer und sehr teuer machen und wo man eigentlich auch nicht wollen würde, wenn man nicht müsste, weil zum Beispiel nebenan gerade ein öffentliches Parkfeld ist, das meistens ungenutzt ist. Wir würden hier klar sagen, dass grundsätzlich innerhalb jedes Gebietstypen und Nutzungszwecks eine Bandbreite festgelegt ist. Nach unserer Vorstellung würde die untere Grenze der Bandbreite immer bei null liegen. Dann kann niemand mehr eine Abgabe verlangen. Das ist klar. Es wäre eigentlich ideal, dass es heissen würde, 0 bis 50, 0 bis 40 % ist das die Erstellungspflicht. Es darf sich auch jemand entscheiden, 0 zu machen. Das wäre dann die Konsequenz. Die Obergrenze sagt einfach, mehr als das darf es nicht sein. Noch ein weiterer Punkt: In diesem Reglement haben wir unter Artikel 10 den Namen Mobilitätskonzept. Das ist ein etwas unglücklich gewählter Name. Es hat auch schon zu Verwirrung geführt. Schon heute Abend hat mindestens einmal jemand von Mobilitätskonzept gesprochen, obwohl er eigentlich Mobilitätsplan gemeint hat. Das Wort Mobilitätskonzept steht für etwas, das man sich wahrscheinlich allein arealbezogen und ich sage jetzt einmal temporär oder mindestens zeitlich befristet vorstellen muss. Es steht hier drin, was gemeint ist. Möglicherweise findet man einen besseren Namen, der weiter weg ist als beim Thema Mobilitätsplan. Das wären meine Anregungen zur Überarbeitung des jetzigen Reglements zur Erstellung von Parkfeldern.

Daniel Probst: Ich möchte die Unentschiedenen auch noch einmal bitten, dass Ihr gegen die Rückweisung seid. Ich finde, es ist schlicht Arbeitsverweigerung. Jetzt hat Felix gerade schön gesagt, er habe ganz konkrete Ideen, wo er bezüglich Velo genau was einbringen würde. Ich fand den letzten Vorschlag von 0 bis zum Beispiel sehr gut. Ich hätte ihn unterstützt. Normalerweise ist es doch so. Wir sind das Parlament. Wir sind gewählte Leute. Wir sitzen hier. Andere Leute sind Zuschauerinnen und Zuschauer. Diejenigen, die uns gewählt haben, erwarten doch von uns, dass wir diese Sachen erhalten, informiert wurden, dass wir uns miteinander in Verbindung setzen, dass wir Anträge formulieren, sie rechtzeitig einreichen und dann miteinander hier Zeit verbringen, um das Reglement zu verabschieden, das unter Umständen sogar vor dem Volk bestehen könnte. Jetzt kommt Ihr zum Teil her, habt bestimmte Ideen, erzählt sie hier und wollt noch etwas hinausschieben und dann vielleicht in zwei Jahren wieder darüber reden. Das ist für mich Arbeitsverweigerung. Ihr nehmt den Auftrag Eurer Wählerinnen und Wählern nicht wahr. Ihr habt ja ganz konkrete Ideen. Warum habt Ihr diese Anträge nicht formuliert, wie es andere Parteien gemacht haben? Das finde ich nicht gut. Überlegt es Euch noch einmal, auch im Sinne von Noldi. Ihr seid gewählt, um hier miteinander das Reglement zu diskutieren und zu beschliessen. Ihr hättet genug lange Zeit gehabt. Es ist vorzeitig über alles informiert worden, um zusammensitzen zu können und die Anträge zu formulieren und einzureichen. Von Euch ist nichts auf dem Tisch. Schwach.

Corina Bolliger: Auch ich möchte noch Michael zustimmen. Bis jetzt sind vor allem Anträge von gewerblicher Seite für das Parkierungsreglement aufgenommen worden. So à la wer am lautesten schreit, dessen Argumente werden aufgenommen, und die anderen haben halt Pech gehabt. Das Parkierungsreglement unterstützt die Ziele des Mobilitätsplans in keinster Weise mehr, weil schlussendlich durch dieses Reglement kein einziger Parkplatz gestrichen wird, weil darin kein Richtwert bzw. keine Obergrenze an Parkplätzen definiert wurde. Wenn

der Mobilitätsplan wirklich umgesetzt werden möchte, sollte man, wenn dann die allererste Form des Parkierungsreglements, die der Stadtrat vorgeschlagen hat, als Diskussionsgrundlage nehmen. Zu dem, was Daniel Probst hat, es ist einfach keine Basis, um darüber zu diskutieren. Ich glaube, links-grüne Wählerinnen und Wähler sind mit dieser Vorlage auch nicht zufrieden.

Dr. Arnold Uebelhart: Ich suche gleichwohl noch sechs und bleibe dabei. Was Du, Corina, gesagt hast, finde ich schon gut. Aber ich meine, ich bin jetzt schon lange dabei. Das kann ein Nachteil sein. Vielleicht will ich auch vorwärts machen, weil ich dieses Reglement noch erleben möchte, bevor ich im Meisenhard liege. Aber ich weiss einfach, dass wir zum Beispiel beim Parkleitsystem gleich geredet haben. Wir haben heute einfach noch nichts. Ich finde, diese Überlegungen sind schon richtig. Aber ich finde, wir müssen doch jetzt einsteigen, und unsere Kollegen haben wirklich Vorschläge gemacht. Da muss ich halt schon sagen, Felix, Du erzählst und erzählst, was, wie, wo. Eigentlich solltest Du begründen, dass Du für Rückweisung bist, und machst ständig Vorschläge. Wieso hast Du diese nicht gebracht? Das finde ich schlecht. Diejenigen, die am lautesten reden. Ich fühle mich jetzt nicht so narzisstisch gekränkt von Leuten, die laut reden. Das kommt ja ab und zu vor. Wenn ich einfach die Idee nicht habe, kann ich dies zur Kenntnis nehmen. Aber dann können wir doch darüber abstimmen und haben ein Resultat. Ich finde, auch Du, Michael, hast eigentlich ständig nur darüber gesprochen, was Du möchtest. Aber wir sind ja da. Ich suche sechs Personen.

Deny Sonderegger: Vorerst möchte ich Noldi danken, dass er mein Votum eigentlich schon vorweggenommen hat. Ich muss natürlich schon auch sagen, wir von der bürgerlichen Seite haben uns scheinbar einfach damit auseinandergesetzt, haben die Zeit erkannt und entsprechend auch die Anträge eingebracht, haben uns mit Experten unterhalten. Wir haben uns mit den Verbänden, die auch entsprechend Bedenken geäussert haben, getroffen und haben uns damit auseinandergesetzt. Das ist jetzt das Resultat, dass diese Anträge im Raum stehen. Wir haben scheinbar unsere Hausaufgaben gemacht.

Florian Eberhard: Liebe Heidi, der Grund, weshalb wir nicht über diese Änderungsanträge abstimmen können und vor allem möchten, ist, dass das Reglement für uns nicht nur leichte Anpassungen braucht, sondern die gesamte Stossrichtung nicht stimmt. Das Parkierungsreglement entspricht nicht den übergeordneten Zielen des Mobilitätsplans, so wie es eigentlich dort drinsteht und wir ja daran keine Änderung mehr machen werden. Daniel Probst, das Parkierungsreglement ist etwas so Anspruchsvolles, dass ich nicht kurzfristig die Auswirkungen dieser Änderungsanträge einschätzen kann. Der Flickteppich, der hier entsteht, finde ich am Schluss zu anspruchsvoll. Ich fände es anmassend, wenn wir am Schluss dieses Abends aus dem Bauch darüber entscheiden können sollen. Wir haben unsere Inputs gegeben. Der Stadtrat hat ja betont, dass es sehr wichtig war, dass auch die informellen Anlässe berücksichtigt werden. Wir haben unsere Inputs dort gegeben. Umgesetzt wurde davon nichts. Deshalb passt dies für uns so gar nicht.

Dr. Christoph Fink: Eine Rückweisung bringt nichts, weil man sieht, dass wir hier sehr unterschiedlicher Meinung sind. Wir müssen einfach die Klingen kreuzen und nachher einen Mehrheitsentscheid fällen. Diejenigen, die unterliegen, können das Referendum ergreifen. Das ist der demokratische Prozess. Diejenigen, die jetzt keine Vorschläge eingegeben haben, haben einfach die Zeit verpasst und haben vielleicht dafür andere dringliche Vorstösse eingegeben. Aber alle hatten Zeit. Man sieht auch, dass die SP hier Fragen gestellt hat. Sie hätten nachher ebenfalls noch Anträge stellen können.

Daniel Kissling: Ich verstehe ja, dass man dies mit der Arbeitsverweigerung sagt. Mein Problem liegt wirklich dort drin. Ich habe selber journalistisch gearbeitet. Wenn man einen Text in einer ersten Version erhält, denkt man, er ist okay. Dann kommt der gleiche Autor noch einmal und sagt, ein Kollege hat mir gesagt, er ist nicht okay. Mach ihn noch einmal neu. Dann erhält man ihn. Er liegt auf dem Tisch, und man denkt, da müsste man jetzt die Hälfte herausstreichen oder wie ändern und anders machen. Dann macht es einfach keinen

Sinn anzufangen, Sätzchen und Kommas zu korrigieren, wenn man den ganzen Text noch einmal umschreiben muss. Es macht einfach keinen Sinn, vor allem auch, weil die Kongruenz nachher vielleicht gar nicht mehr vorhanden ist. Dann ist es bei einem so und beim anderen Geschäft so. Je nachdem braucht es eine Person, die einmal in diese Richtung kippt, und einmal in die andere. Dann haben wir innerhalb von zwei Absätzen komplett unterschiedliche Stossrichtungen. Das macht einfach überhaupt keinen Sinn. Ich finde, der zweite Punkt, der für mich noch wichtig ist, weshalb ich es nicht jetzt behandeln möchte, ist, wenn wir am Schluss das Ganze bachab schicken, schicken wir damit, jedenfalls symbolisch, auch den Mobilitätsplan bachab. Ich persönlich möchte ich dies eigentlich nicht, weil ich den Mobilitätsplan eigentlich gut finde. Jedenfalls symbolisch sagt man dann, man finde das Ganze gar nicht gut, wenn wir ihn am Schluss versenken. Dementsprechend finde ich, dass es mehr Sinn macht, wenn wir es jetzt zurückweisen, wir hoffentlich eine bessere Variante erhalten und dann noch einmal darüber diskutieren können. Ich möchte auch noch sagen, wenn man von Fairness reden will oder wir haben unsere Chance gehabt, ganz fair finde ich es nicht, wenn man in eine Diskussion startet und dahinter schon jemand steht und schreit, wir ergreifen das Referendum, wenn irgendetwas von uns nicht so kommt, wie es kommen sollte.

Heidi Ehram: Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass ich nach den Ausführungen von Felix und auch von der SP das Gefühl habe, dass sich die Fraktionen sehr intensiv mit dieser Sache befasst haben und während der Debatte über das Reglement auch jetzt noch bei jedem Artikel Anträge stellen können. Dass sie dies spontan tun können, haben diese zwei Fraktionen schon mehrmals bewiesen. Sie können bei jedem Artikel einen Antrag stellen, und dann wird abgestimmt, und ihre Stossrichtung hineinbringen, und am Schluss sieht man, was herauskommt. Dann sieht man, was das Volk oder die Fraktionen damit machen. Von daher haben sie noch gar nichts verpasst. Die Anträge, die ihnen wichtig wären, liegen nur nicht schriftlich vor.

Philippe Ruf: Ich glaube, die Meinungen sind gemacht, und die Abstimmung wird vermutlich auch entsprechend ausfallen, dass wir nachher bald zu einem Schluss kommen. Ich denke, es ist sehr wichtig, dass wir uns nicht persönlich angreifen und Vorwürfe wegen des Verhaltens oder Einweisens machen, sondern bei der Sache bleiben. Wir haben diesen Rückweisungsantrag gestellt, weil wir uns erhoffen, dass, wenn er zum Absender zurückgeht, auch eine gewerbefreundlichere Version herauskommt und auch für die Privaten eine gute Version kommt, bei der wir nachher in einer Vernehmlassungsantwort auch Einfluss nehmen, auch Änderungen einbringen können, wie sie die FdP halt jetzt in Form von Änderungsanträgen eingebracht hat, und wir dies so zusammen überarbeiten können.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich wäre auch der Meinung, irgendeinmal müssten wir zum Rückweisungsantrag zurückkommen.

Tobias Oetiker: Wir reden über den Rückweisungsantrag. Für mich ist der Grund für die Rückweisung primär, dass es den Synthesebericht zum Mobilitätsplan Olten gibt, und es gibt ein Parkierungsreglement. Jetzt könnte man ja annehmen, dass der Synthesebericht des Mobilitätsplans die Grundlage für das Parkierungsreglement ist, weil sie ja sonst nicht unbedingt im gleichen Traktandum behandelt werden müssten. Das nehme ich jetzt einmal an. Das Parkierungsreglement hat ganz viele Anträge ausgelöst, vor allem von der FdP. Diese Anträge führen ja dazu, dass dieses Parkierungsreglement jetzt, wenn es so käme, sie alle angenommen würden, eigentlich nichts mehr mit dem Mobilitätsplan zu tun hat, sondern es ist ein Parkierungsreglement. Warum man es überhaupt reglementieren muss, ist mir insofern dann nicht klar. Dann könnte man es doch auch weglassen. Das wäre besser. Dann kann jeder so viele Parkplätze bauen, wie er will, und man spart sich dies. Jetzt sagen, wir wollen ein Parkierungsreglement, und es gleichzeitig so machen, dass es dann eigentlich den Zweck, den es hätte, gar nicht erfüllen kann, würde ich lieber kein Parkierungsreglement machen. Ich habe zu diesem Thema noch etwas mehr researcht und herausgefunden, dass es bei der Frage, ob der Verkehr etwas mit dem Parkieren zu tun hat, wer die Ursache ist und wer nicht, ganz viele Leute gibt, die dazu Meinungen haben, zum Beispiel auch Leute,

die Parkleitsysteme verkaufen. Dann gibt es Papers, die sagen, dass es, wenn man am Strassenrand parkiert, weniger Autounfälle gibt, und ganz lustige Sachen. Jemand hat geschrieben, es sei so, dass der Zusammenhang zwischen Parkplätzen und verstopften Strasse gleich sei wie der Zusammenhang zwischen rauchen und Lungenkrebs. Ganz lange ist es abgelehnt worden, dass dies nicht Realität sei. Mit der Zeit musste man es doch akzeptieren. Chris Mc Hale hat 2015 in einem Paper «Effects of Parking Provision on Cahill Automobiles Use in Cities» gezeigt, dass ein klarer Zusammenhang besteht zwischen dem Verkehrsaufkommen und zur Verfügung stehenden Parkplätzen. Deshalb würde ich dem Stadtrat vorschlagen, wenn wir es dann zurückgewiesen haben und er das neue Reglement erarbeitet, dass er sich überlegt, vielleicht kein Reglement zu erarbeiten oder, wenn er es dann macht, es wenigstens so zu machen, dass nicht gefordert wird, Parkplätze zu bauen, sondern man die Erlaubnis hat, Parkplätze zu bauen, wenn man denn möchte, aber nicht die Leute zwingt, Parkplätze zu bauen, wenn man doch eigentlich Parkplätze reduzieren möchte.

Daniel Probst: Ich sage jetzt ein letztes Mal etwas. Wie Noldi bin ich auch schon sehr lange im Parlament, schon über 20 Jahre. Wir haben hier eine Vorlage. Man kann Anträge einreichen. Wenn man sie nicht gut findet, Tobias, kann man sie ablehnen. Wenn diese Anträge gegen den Willen eingehen, kann man das Reglement am Schluss auch komplett ablehnen. Wenn man dann immer noch nicht zufrieden ist, kann man das Referendum ergreifen. Das ist der Prozess. Dafür sind wir eigentlich da. Wir sind dafür da, dass wir, wenn ein Reglement auf dem Tisch liegt, Änderungsanträge einreichen können, sie diskutieren, darüber abstimmen, am Schluss abstimmen und das Referendum. Ich staune schon etwas. Vorhin haben wir einen dringlichen Vorstoss überwiesen, bei dem noch in den nächsten paar Wochen etwas gemacht werden muss und man irgendetwas vom Stadtrat verlangt, weil man es vielleicht verpasst hat, früher daran zu denken. Jetzt möchte man nicht darüber diskutieren, dies etwas hinausschieben. Darum brauche ich es noch einmal. Es ist wirklich Arbeitsverweigerung. Nehmt dieses Parlament bitte etwas ernster. Wir sind dafür gewählt, dass wir hier arbeiten. Noch der zweite Punkt: Es liegen Anträge auf dem Tisch. Ich kann mich dem SVP-Redner anschliessen. Hier möchte ich den Stadtrat schon bitten, dass er diese Anträge auch für die Vernehmlassung aufnimmt. Wir erwarten eigentlich, dass wir hier eine Lösung haben, die gewerbe- und wirtschaftsfreundlich und auch für die privaten Einwohner tragbar ist. Es ist ja nicht so, dass es eine völlige Fantasie ist. Hier ist zum Beispiel ein grosser Teil von einer Parkierungsverordnung der Stadt Winterthur eingeflossen, auch nicht gerade als eine rechtsbürgerliche Stadt bekannt. Ich glaube, das ist nicht überrissen und überfordert. Es geht darum, dass man Gewerbe und Industrie weiterhin in dieser Stadt behalten kann. Das ist Ziel dieser Anträge. Deshalb bitte ich den Stadtrat, dies auch in diesem Sinne übernimmt. Noldi, bei der Vernehmlassung müssen wir wahrscheinlich davon ausgehen, dass wir diese sechs nicht finden und es zurückgewiesen wird. Diskutieren wir in zwei Jahren wieder darüber. Dann würde ich staunen, wenn es keine Änderungsanträge geben würde. Wir sind dann wieder genau gleich weit. Vielleicht haben wir dann gelernt, dass wir zum Arbeiten da sind.

Beschluss

Mit 23 : 15 Stimmen wird dem Rückweisungsantrag der SVP zugestimmt.

Mitteilung an
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 22. März 2018

Prot.-Nr. 74

Informatische Bildung, Ersatzbeschaffungen/Kreditgenehmigung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Die digitale Welt ist allgegenwärtig und bestimmt unser Verhalten, sei es im privaten Bereich oder in der Arbeitswelt. Lehren und Lernen mit digitalen Medien ist auch für die Schulen im Kanton Solothurn eine Selbstverständlichkeit. Schülerinnen und Schüler wenden die Medien im Unterricht gezielt an, lernen durch Medien und den Umgang mit den Medien. Der Kanton Solothurn hat früh Grundlagen für die Volksschule geschaffen, zuerst 1992 mit dem Informatiklehrplan und 2008 mit dem stufenübergreifenden ICT-Entwicklungskonzept (SIKSO). Ebenfalls 2008 wurde in der Lektionentafel eine Wochenlektion von der 3. bis zur 6. Klasse der Primarschule eingeführt, die Wochenlektion von der 1. bis zur 3. Klasse der Sekundarschule wurde beibehalten.

Das schweizweite Public Private Partnership-Angebot «Schulen ans Internet». ermöglicht den Schulen eine günstige und sichere Anbindung ans Internet. Imedias, die Beratungsstelle für digitale Medien in Schule und Unterricht der Pädagogischen Hochschule FHNW, hat SIKSO 2011 auf seine Umsetzung und Wirksamkeit überprüft. Die Ergebnisse zeigten, dass die gesetzten Ziele in pädagogischer und technischer Hinsicht erreicht, ja gar übertroffen wurden. Die Evaluation zeigte auch auf, dass das Konzept überarbeitet werden soll, um aktuelle technische und pädagogische Fragestellungen zu beantworten. Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem Departement für Bildung und Kultur und dem Volksschulamt hat Imedias die Regelstandards informatische Bildung für die Volksschule entwickelt. Eingeflossen sind auch die Ergebnisse aus dem Projekt myPad (arbeiten mit einem iPad) und dem Lernkonzept Scalable Game Design (SGD schult Lernende aller Altersstufen durch die objektzentrierte Programmierung von Spielen und Simulationen im sogenannten Computational Thinking – eine der wichtigsten Kernkompetenzen des 21. Jahrhunderts).

Am 10. Mai 2015 erschien die kantonale Broschüre «Informatische Bildung – Regelstandards für die Volksschule», welche den Referenzrahmen mit den Regelstandards, die Einbettung und die Empfehlungen für die Weiterarbeit enthält. Die Empfehlungen beschreiben den Rahmen, der für die Weiterentwicklung insbesondere in technischen Fragestellungen zielführend ist. Schulträger, die in diese Richtung weitergehen, sind für die Zukunft gerüstet. Künftig wird jede Schülerin und jeder Schüler das eigene Gerät besitzen, die Netzwerke werden leistungsfähig sein, das Cloud Computing (Arbeiten in einer Rechner-/Datenwolke über das Internet) wird in raschen Schritten an Bedeutung gewinnen, der technische und pädagogische Support weiterhin sichergestellt sein.

Das Kernstück sind die Regelstandards informatische Bildung, die künftig für die 3. Klasse der Primarschule bis zur 3. Klasse der Sekundarschule gelten. In Form einer Matrix

definieren sie einen stufenspezifischen Referenzrahmen für die Kompetenzen, welche die Schülerinnen und Schüler im Unterricht erwerben. In der Sekundarstufe I sind die Regelstandards aufbauend in drei Stufen beschrieben. Für den Kindergarten bis zur 2. Klasse der Primarschule sind teilweise ebenfalls Regelstandards genannt, dies optional und im Sinn einer Hinführung.

2. Erwägungen

Die kommunalen Schulen entwickelten abgestimmt auf die kantonalen Rahmenbedingungen Anfang des 20. Jahrhunderts ihr eigenes, auf die örtlichen Gegebenheiten angepasstes ICT-Konzept. Per Volksentscheid am 29. Juni 2003 wurde das Konzept für den Informatikeinsatz an den Volksschulen der Stadt Olten und der damit zusammenhängende Kredit angenommen. Die neue ICT-Infrastruktur wurde Anfang Schuljahr 2004/2005 in Betrieb genommen. Seither sind laufend Anpassungen und Aktualisierungen vorgenommen worden.

Im Jahr 2015 wurde die Ersatzbeschaffung der Netzwerkkomponenten durchgeführt. Insbesondere wurden die Kernnetzwerkkomponenten im Stadthaus sowie die Anschluss-Netzwerk-komponenten in den Schulhäusern abgelöst. Von einem Linux-Server wechselte man auf Windows. Im Jahr 2017 wurde das Betriebssystem der Notebooks auf Windows 10 erneuert und an den Schulstandorten wurde flächendeckend WLAN installiert. Zudem wurden die ca. 200 Lehrpersonen in zwei Tranchen mit neuen und leistungstärkeren Notebooks ausgestattet.

Mit dem Schuljahr 2017/2018 startet die Umsetzung der Informatischen Bildung. Eine Projektgruppe hat dafür einen 5-Jahresplan ausgearbeitet, welcher eine gestaffelte Einführung und Weiterbildung vorsieht (siehe Anhang). Im aktuellen Schuljahr 2017/2018 führen wir ein Pilotprojekt mit iPads durch. In den kommenden vier Jahren sollen jeweils ca. 50 Lehrpersonen an vier Mittwochnachmittagen eine Weiterbildung besuchen und so fit für die Informatische Bildung gemacht werden. Die Weiterbildungen erfolgen in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Imedias.

Hinsichtlich Geräte der Schülerinnen und Schüler steht ein Wechsel von Notebooks mit Software zu mobileren Tablets mit entsprechenden Apps an. In den kommenden vier Jahren erhalten Klassenlehrpersonen, welche die Weiterbildung absolviert haben, jeweils Tablets für ihre Klasse. Ebenfalls während der kommenden vier Jahren werden gleichzeitig die beschädigten Notebooks ausser Betrieb genommen und nicht mehr ersetzt. Je nach Zyklus erhalten die Klassen eine bestimmte Anzahl Tablets. Ab Schuljahr 2022/2023 soll der ganze Wechsel vollzogen sein.

Die folgende Tabelle zeigt die geplante Struktur und Verteilung:

Zyklus	Klassen	Verteilung	Anzahl Tablets	Anzahl Notebooks
Zyklus 1	KG	1:8	40 Tablets	Keine Notebooks
Zyklus 1	1./2. Klasse	1:4	80 Tablets	Keine Notebooks
Zyklus 2	3./4. Klasse	1:2	150 Tablets	Keine Notebooks
Zyklus 2	5./6. Klasse	1:2	150 Tablets	Keine Notebooks
Zyklus 3	Sek 1	1:1	360 Tablets	50 Pool-Notebooks
	Lehrpersonen	1:1	120 Tablets	1 Notebook pro KLZ
	Total		900 Tablets	250 Notebooks

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die ca. 900 Tablets als Ersatzbeschaffung für die bestehenden ca. 400 Notebooks der Schülerinnen und Schüler werden mit einem Kredit beim Parlament beantragt. Die Geräte sollen in voraussichtlich vier Tranchen beschafft werden. Aus der aktuellen Pilotphase sind die Schulen bereits im Besitz von 72 iPads, womit noch 828 iPads benötigt werden.

Bezüglich der Art der Geräte stellte sich im Pilotversuch heraus, dass Geräte der Marke Apple mit dem Betriebssystem iOS sowie dem AppStore für die Schulen am geeignetsten und im Betrieb dank Schulpreisen am kostengünstigsten sind. Diese Erfahrungen machen auch die Stadtschulen Solothurn und Grenchen sowie diverse Solothurner Gemeinden, wie man auch der aktuellen Berichterstattung in den Medien entnehmen kann.

Die iPads sind spezielle Schulversionen und können nur im Schulumfeld genutzt werden. Die erste Tranche von ca. 200 Stück muss bis 30. Mai 2018 geliefert werden können. Die Lieferfrist für die weiteren Tranchen dürfen maximal 8 Wochen betragen.

Gemäss Richtofferte entstehen in den kommenden vier Jahren Kosten von total $828 \times 465 = 385'020$ Franken für den Kauf der iPads. Hinzu kommen $828 \times 32.90 = 27'241$ Franken für die Schutzhüllen. Total ergibt sich damit gerundet ein Betrag von 415'000 Franken.

Der Kreditantrag wird deshalb im Parlament gestellt, weil die Ersatzbeschaffung im Sinne der Einheit der Materie in dessen Kompetenz fällt. Die laufende Rechnung wird dadurch in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 auf dem Konto 2190.3113.00 Hardware zwar um jeweils ca. 100'000 Franken gegenüber dem Finanzplan 2018-2024 entlastet; im Gegenzug muss die Investition indessen via Konto 2190.3300.00 mit folgenden Beträgen über die laufende Rechnung abgeschrieben werden: 1. Jahr 25'000 Franken, 2. Jahr: 50'000 Franken, 3. Jahr 75'000 Franken, 4. Jahr 100'000 Franken, 5. Jahr 75'000 Franken, 6. Jahr 50'000 Franken, 7. Jahr 25'000 Franken.

Beschlussesantrag:

1. Dem Kredit zum Kauf von iPads für die Informatische Bildung der Schulen Olten in der Höhe von Fr. 415'000.00 zu Gunsten Konto-Nr. 2190.5060.003 wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - -

Der vorliegende Bericht und Antrag wurde den Parlamentsmitgliedern zusammen mit der Zustimmungserklärung der Geschäftsprüfungskommission zugestellt.

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Corina Bolliger: Das Geschäft zu den Ersatzbeschaffungen bzw. Kreditgenehmigung für Tablets an Oltner Schulen ist in der GPK recht sachlich und rasch über die Bühne gegangen. Die meisten fanden, man müsse unbedingt mit der Zeit gehen und solche Geräte trotz gewisser Bedenken im Unterricht einsetzen können. Nachdem nachgefragt worden war, wie denn diese Geräte finanziert werden sollen und wieso Hüllen dieser Tablets so teuer seien, hat Stadträtin Iris Schelbert versprochen, diese Informationen noch nachzuliefern. Hier sind sie. Die Finanzierung sei kostenneutral. Es werde viel mit Gratisapps gearbeitet, und die wenigen Apps, die gekauft werden, seien über die laufende ICT-Rechnung finanziert. Die Hüllen sind, wie fast zu erwarten war, so teuer, weil sie sehr robust sind und bis jetzt dadurch noch kein Gerät defekt ist. Dann war sich die GPK mit 1 Enthaltung recht schnell einig, dass Oltner Schülerinnen und Schüler ab dem Schuljahr 2018/19 beginnen können sollen, mit neuen Tablets zu arbeiten, und spätestens im Jahr 2022/23 sollen alle Sek 1-Schülerinnen und –schüler ein eigenes Gerät zur Verfügung haben, mit dem sie in der Schule arbeiten können.

Stadträtin Iris Schelbert: Das ist eigentlich in erster Linie eine Finanzvorlage, weil die Ersatzanschaffungen für die informatische Bildung im Finanz- und Investitionsplan 2017-2023 enthalten waren. Als wir dann die erste Tranche für das Schuljahr 2018/19 auslösen und 200 Tablets anschaffen wollten, hat uns Finanzverwalter Urs Tanner darauf hingewiesen, dass wir diesen Kredit wegen der Einheit der Materie für die gesamten vier Jahre, in denen wir sie anschaffen wollen, dem Parlament vorlegen und bewilligen lassen müssen. Wir machen ja seit 2004 informatische Bildung. Die Bildungsdirektion möchte jetzt von den heutigen Notebooks wegkommen. Es sind ja noch die Klassensätze, die wir auf Wagen haben und dann in die Schulzimmer transportiert werden können. Das hat sich nicht so bewährt. Sie haben gelitten. Das war eine Sache mit diesen Wagen. Dann hat man eigentlich die Notebooks in den Schulhäusern verteilt. Pro Klasse hat es eines, zwei gegeben. Diese möchten wir jetzt durch Tablets ersetzen können. Im Zug der Regelstandards zur informatischen Bildung des Kantons 2015 und jetzt der Umsetzung des Lehrplans 21, und es geht hier nicht um eine Revolution, sondern eigentlich um Evolution, sind jetzt Tablets einfach die besseren Arbeitsgeräte. Sie sind eindeutig besser. Sie sind viel schneller. Die Handhabung ist viel einfacher als bei Notebooks und für die Kinder sehr schnell oder fast selbsterklärend. Dazu hat dann immer noch jede Lehrperson ihren Computer und jede Klasse hat ein Notebook, weil man doch manchmal auch Sachen ausdrucken muss. Was machen die Lehrpersonen und Kinder damit? Die Kinder erwerben sich damit Medienkompetenz. Sie lernen auch Verhaltensregeln mit diesem Medium kennen und einen bewussten Umgang. Wir fangen beim Kindergarten im ersten Zyklus an, und es ist nicht eine Belohnung, wenn man mit dem Tablet arbeiten darf, sondern das Tablet gehört dann zum Unterricht wie eine Schere, wie Knete, wie Bauklötze, wie eine Puppenecke, wie Farben, was man immer hat, und die Kinder lernen, damit eine Aufgabe zu machen. Im Kindergarten ist dies vielleicht ein Puzzle, das sie machen, und nachher, wenn sie fertig sind, geben sie es weiter oder schalten es ab. Damit arbeiten, solange es gut und nötig ist, und nachher wieder abschalten. Das ist, was sie lernen. Es wird mit traditionellen Medien gearbeitet, Bücher, Filme, und mit den digitalen Medien als Ergänzung. Man braucht immer noch alles. Das digitale Medium ersetzt weder eine Lehrperson noch ein gutes Buch, noch einen Film, den man schauen kann, sondern es ist einfach ein neues Arbeitsgerät und wird ganz selbstverständlich in den Unterricht miteinbezogen. Es ermöglicht ein sehr differenziertes Arbeiten und Üben in unseren sehr, sehr heterogenen Klassen. Wir haben ja Kinder mit vielen Begabungen. Sie können dort ihre Übungssequenzen hineinbeugen und forschend arbeiten, recherchieren, und wir haben Kinder, die halt etwas mehr Zeit brauchen. Sie haben entsprechend andere Apps, mit denen sie auch ihrem Wissen und Können

angepasst üben können. Kurzum: Es ist heute ein neues Werkzeug, ein notwendiges Arbeitsgerät. Merci vielmals.

Myriam Frey Schär, Fraktion Grüne: Wir begrüßen, dass unsere Schulen jetzt auch Tablets erhalten sollen. Vor ein paar Tagen habe ich mit einer Schulleiterin aus der Stadt Solothurn gesprochen. Dort haben sie sie schon. Sie hat sich recht begeistert über das Potenzial dieser Geräte geäußert. Es stimmt, dass nicht alles, was neu ist, automatisch auch super und eine gute Idee ist. Vor zehn, zwanzig Jahren hat man so in einer Wolke von Tech-Optimismus, einige noch von papierfreien Büros und Schulzimmern gesprochen und gesagt, dass kommende Generationen nicht einmal mehr wissen, was eine Wandtafelkreide ist. Das ist natürlich Blödsinn. Unterdessen wissen wir zum Glück, dass die Einführung solcher Instrumente überhaupt nicht heissen muss, dass man Altbewährtes über den Haufen wirft. Genauso wenig wie E-Reader jetzt irgendwie das gedruckte Buch verdrängt haben, werden die Tablets klassische Lehrmittel und Techniken verdrängen. Das ist ja die Angst, die einige manchmal haben. Aber sie sind sicher eine willkommene Ergänzung. Iris hat es schon gesagt. Gerade in Bezug auf die individuelle Förderung ist dies sicher ein grosser Schritt vorwärts, weil Kinder einfach dort abgeholt werden können, wo sie sind. Sie können sich bei der Lehrperson im Unterricht oder auch komplementär dazu Aufgaben und Materialien geben lassen, die genau auf ihre Bedürfnisse abgestimmt sind. Das heisst, wir geben heute Abend hoffentlich den Lehrpersonen ein wertvolles Instrument in die Hand, und wir sind zuversichtlich, dass die Schulkinder sehr davon profitieren werden. Wir sagen ja zur Beschaffung der iPads oder Tablets und freuen uns auf die Einführung.

Doris Känzig, SVP-Fraktion: Bei uns hat es viel zu reden gegeben. Wir anerkennen den Ausbau der informatischen Bildung. Diese Anschaffungen ergeben sich auch aus dem Lehrplan 21, der ja vom Volk demokratisch genehmigt wurde. Die Vorlage dieser Anschaffung hat aber in der SVP-Fraktion einige Fragen aufgeworfen. Wir fanden, 900 iPads sind ein Grossauftrag, und dann sollte man doch preislich etwas herausholen können. Wir lesen aber nichts von verschiedenen Offerten oder von einer erwirkten Preisreduktion. Wir haben schon einen Kommentar von diesen teuren Hüllen gehört. Man fand auch, dass dies obere Preisklasse ist für Schüler, die aus Erfahrung mit dem Material nicht immer nur vorsichtig umgehen. Aber scheinbar sind sie eben gerade deswegen teuer, damit sie dies vertragen, so wie ich es verstanden habe. Dann wird auch vergessen, dass elektronische Geräte immer günstiger werden. Man fand dann, bis in vier, fünf Jahren in diesem Zyklus, in dem man sie anschafft, sind sie ja nachher massiv billiger. Weiter fand man, dass es Folgekosten gibt. Wir haben jetzt gehört, dass die Apps gratis sind. Aber wir haben Lehrerschulungen. Es gibt zukünftig technischen und pädagogischen Support, und den Ersatz von defekten iPads, die sicher mit Kindern auch Schaden nehmen, hat man eigentlich auch nicht einbezogen. Wir haben das Gefühl, es gibt unbekannte Folgekosten, die man in dieser Vorlage nicht sieht. Aber was vor allem zu reden gab, ist der Grossauftrag, wo man doch eigentlich verschiedene Offerten haben und nachher wissen sollte, wie viel billiger sie deswegen sind. Dann gibt es auch pädagogische Bedenken, vor allem bezüglich Kindergarten und Unterstufe. Das Gehirn eines Kleinkindes ist noch ganz einfach strukturiert, und der Tablet-Konsum wirkt sich hier negativ aus. Zurzeit gibt es gerade Vorträge in verschiedenen Schweizer Städten darüber. Ein Tablet aktiviert nur einen kleinen Teil der Hirnzellen. Die Grundfähigkeiten wie Kreativität, Team- und Sozialkompetenz lernt man nicht am Tablet. Ihr habt kürzlich im Oltner Tagblatt ein Interview des Ipsomed-CEO gelesen, der dies am Solothurner Schulsystem auch kritisiert, weil er sagt, was es später vor allem braucht, sind die Grundkompetenzen, die wegen der Technisierung im Schulzimmer immer mehr verloren gehen, vor allem bei kleinen Kindern. Aufgrund dieser Erkenntnisse empfehlen neue Studien pro Tag 30 Minuten Medienkonsum im Kindergartenalter und 60 Minuten pro Tag bei Primarschülern. Wir finden, das haben sie doch schon lange von daheim, wo sie am Handy, Fernseher und Computer sind. Dieses Soll haben sie zu Hause schon längstens erfüllt, wenn sie in den Kindergarten kommen. Man sollte eigentlich eher ein Gegengewicht schaffen und ganzheitliche Aktivitäten anbieten. Dann brauchen immer mehr kleinere Kinder eine Brille, weil sie zu viel in einen Bildschirm schauen und kurzsichtig werden. Nur beim Spielen in der Puppenecke kann sich die Weitsichtigkeit überhaupt

entwickeln. Also haben wir bereits auch schon gesundheitliche Schäden. Man macht eigentlich bereits Schadenbegrenzung. Wir wollen aber die Medien in der Schule nicht grundsätzlich in Frage stellen, sondern einfach bei kleineren Kindern einschränken, wenn wir schon diese Warnungen der Fachleute haben. Wir können diese Entwicklung in Olten schon vom Kindergarten an nicht unterstützen. Deshalb werden wir hier nein stimmen.

Luisa Jakob, SP/Junge SP: Unsere Fraktion erachtet digitale Kompetenz grundsätzlich als sehr wichtig. Dazu gehört nicht nur der Umgang mit digitalen Medien als Tool, sondern auch der kritische Umgang mit den Inhalten. Es ist klar, dass dies auch für Lehrpersonen sicher eine Herausforderung werden wird, wie dies ja auch für uns alle im Alltag vielleicht nicht immer nur einfach ist. Wir erachten deshalb eine Auseinandersetzung mit der kritischen Nutzung von digitalen Medien als fundamental. Es ist auch logisch. Damit man eine solche kritische Auseinandersetzung überhaupt lernen kann, braucht es zuerst eine Infrastruktur. In diesem Sinne sind wir auch klar dafür, dass Schulen ein digitales Upgrade oder wie man dies auch immer nennen will, erhalten. Wenn wir die Beschaffung der digitalen Infrastruktur in diesem Sinne als Grundlage befürworten, bleibt natürlich die Frage des Nutzens für den Lerneffekt trotzdem fundamental. Wir erwarten, dass digitale Medien evidenzbasiert eingesetzt werden und nicht einfach nur als Hype. Der allerwichtigste Punkt sollte immer der pädagogische Nutzen sein. Dass dieser offensichtlich besteht, wie im Bereich von Datenvisualisierung oder individueller Lernförderung, wollen wir auch gar nicht bestreiten. Somit zur einführenden Würdigung zum eigentlichen Geschäft. Das sehen wir etwas weniger rosig, und zwar stellen wir uns vor allem Fragen zum Auswahlverfahren. Für uns wird nicht ganz ersichtlich, wie dieses Auswahlverfahren erfolgt ist, wie die Abwägungen genau getroffen wurden. Wir würden uns hier mehr Transparenz wünschen. Für uns stellt sich auch die Frage, ob es nicht notwendig ist, ein Submissionsverfahren zu machen, zum Beispiel nach Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen, Artikel 2a. Für uns ist einfach offen, was dort noch genau abgesehen ist. Wir würden es deshalb etwas von den Ausführungen der Stadträte und Stadträtinnen abhängig machen, wie wir uns in der Abstimmung verhalten.

Muriel Jeisy, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Ich kann es kürzer machen. Bei uns hat dieses Geschäft nicht so viel zu reden gegeben. Wir sind auch einstimmig dafür, auch im Sinne der Ausführungen, wie sie die Stadträtin schon gemacht hat. Wir finden es ein sinnvolles und zukunftsgerichtetes Lernmittel, wo wir Vertrauen in die Lehrpersonen haben, dass sie dies auch alters- und nutzungsgerecht einsetzen werden.

David Plüss, FDP-Fraktion: Wir reden von Finanzen und was nice-to-have wäre. Aber eine zeitgemässe Bildung ist von uns aus gesehen nicht nice-to-have, sondern ein Must-have. Wir haben auch Vertrauen in die Lehrpersonen, dass sie dies fach- und sachgerecht einsetzen. Wir haben zwar noch ein, zwei Fragen zu diesem Geschäft, sprich, wieso es Apple sein muss, wieso es nicht Android sein kann. Dann gibt es noch ein, zwei Fragen zur Anzahl Laptops. Aber grundsätzlich sind wir für die Beschaffung, und man will auch darauf hinweisen, dass die Kosten im Vergleich zu anderen Sachen, die wir entscheiden, die unserer Meinung nach für die Stadt weniger wichtig sind, relativ gering sind. Wir werden den Antrag annehmen.

Tobias Oetiker, Olten jetzt!: Wir haben auch eingehend über dieses Geschäft diskutiert und sind grundsätzlich dafür. Wir werden dem zustimmen. Was wir uns gewünscht hätten, ist eine bessere Nachvollziehbarkeit des Typen-Entscheidens. Wir haben selber Fantasien, weshalb es iPads sein müssen und dass es keine andere Lösung gibt. Aber dass dies in der Darstellung irgendwie etwas nachvollziehbarer präsentiert worden wäre, hätten wir uns gewünscht. Die Antwort bezüglich Softwarebeschaffung, dass fast ausschliesslich Gratis-Apps zum Einsatz kommen, finde ich spannend. Meine Frau ist Lehrerin, und sie verwendet schon seit vielen Jahren iPads. Es gibt tolle Gratis-Apps, aber mindestens das, was von den Schweizer Schulverlagen kommt, ist alles andere als gratis und auch toll. Wenn man schon so viel Geld für iPads ausgibt, frage ich mich, ob es dann sinnvoll ist, nachher bei der Software davon auszugehen, dass man alles gratis macht. Im Apple-Universum kostet es

halt Geld. Aber die Qualität ist auch entsprechend hoch. Dort hätten wir uns gewünscht, dass die Stadt das Budget für Software auch entsprechend richtet. Rein technisch haben wir uns gefragt, wie es mit dem Internet funktioniert. Ich weiss, dass ist etwas, das in Olten nicht so gerne gehört wird. Aber die iPads brauchen Internet und zwar viel, also Bandbreite. Wenn man in einem Klassenzimmer mit 20 iPads unterwegs ist und nicht entsprechende Vorkehrungen bezüglich WLAN getroffen hat, läuft gar nichts. Das können Euch zum Beispiel die Leute aus Solothurn bestätigen oder von anderen Orten, wo schon iPads im Einsatz sind. Auch bezüglich Beschaffung von zusätzlichen Netzwerkressourcen, um diese Geräte im Unterricht echt nutzen zu können, habe ich in Eurer Vorlage nichts gesehen. Wir finden es cool. Nur denke ich, dass man vielleicht noch etwas mehr Geld in die Hand nehmen, damit die Sache auch genutzt werden kann.

Stadträtin Iris Schelbert: Es sind komplexe Sachen gekommen. Man hätte sie vielleicht vorher schon eingeben können. Ich fange einmal hinten bei der Technik an. Da haben wir besten Support. Wir sind uns sehr bewusst, dass es auch etwas Power braucht. Das ist lösbar. Das kann ich jetzt einfach einmal so sagen. Wir arbeiten nicht ausschliesslich mit Gratis-Apps, sondern diejenigen, die es gibt, und diejenigen, die man dann halt noch dazu haben muss, wir schaffen auch Lehrmittel an, Bücher und andere Lehrmittel. Sie kosten. Wir haben es ja auch gesagt. In der laufenden Rechnung haben wir Kredite, mit denen wir auch solche Apps anschaffen können. Aber es gibt wirklich sehr, sehr gute Sachen. Wir erfinden ja das Rad nicht neu. Wir können auf Erfahrungen anderer schweizweiter Schulen, zurückgreifen. Hier sind wir gar nicht exotisch. Luisa hat etwas Gutes gesagt. Es ist nicht nur das Werkzeug, das erarbeitet oder genutzt werden muss, sondern die kritische Auseinandersetzung mit dem Medium. Das ist ja das, was ich zum Beispiel nicht gelernt habe. Ich finde dieses Teil mega gut. Zu Hause wird gespielt, geschaut, recherchiert, gemacht. Irgendeinmal, wenn ich müde bin, schalte ich aus. Das ist etwas eine Falle, in die man läuft. Wenn man es halt wie nicht gelernt hat auch einmal auszuschalten und zu sagen, so, jetzt ist auch gut. Es ist von der SVP ganz viel gesagt worden. Ich versuche einmal etwas, Euch entgegenzukommen. Jawohl, die Hüllen sind relativ teuer. Aber 72 Geräte sind seit letztem August in Betrieb, und es ist noch kein einziges defekt. Das will etwas heissen. Ich denke, die Kinder tragen Sorge, weil es etwas Besonderes ist, und sie tragen tatsächlich Sorge. In Zukunft, wenn wir jetzt jedes Jahr die 200 anschaffen möchten, die übrigens erst in die Klassen gehen, wenn die Lehrpersonen die entsprechende Weiterbildung gemacht haben, die wir inhouse machen können, weil wir sehr gut ausgebildete Leute haben, wollen wir auch schauen, ob wir Garantieverträge auf zwei, drei oder sogar vier Jahre ausweiten können und was dies kostet. Alle Eltern haben ja schliesslich auch eine Haftpflichtversicherung, und wenn etwas blöderweise wirklich einmal herunterpurzelt oder halt defekt ist, kann dies passieren. Ich denke, dann haben wir Versicherungen. Wegen der Offerte, jawohl, es ist ein Riesending. Es ist einfach so, dass es eigentlich nur einen Lieferanten gibt, der dies so liefern kann. Vielleicht kann Patrik Stadler etwas dazu sagen. Wir können diese Leistung ausschreiben und Offerten einholen. Aber ich glaube, wenn es dann weit und breit nur einen Anbieter hat, ist es auch gestattet. Aber dies kann Patrik Stadler sagen. Auf jeden Fall ist es einfach so, dass wir sehr kostenbewusst arbeiten werden. Natürlich gibt es bei den Anschaffungen Prozente, wie auch Hochschulen – Tobias hat es in der GPK angesprochen – ihre Prozente für die Studierenden haben. Es ist nicht so, dass diese Geräte immer günstiger werden. Sie werden immer schneller und besser. Vom Preis her sind sie eigentlich immer etwa gleich. Wir rechnen damit, dass diese Geräte sechs bis acht Jahre halten werden, bis man sie dann turnusmässig neu anschaffen müsste. Den Support machen wir inhouse. Da haben wir zwei Fachleute, Lehrpersonen, die dies machen. Das kostet uns halb so viel, als wenn wir es auswärts geben. Auswärts kostet es uns Fr. 168.— pro Stunde. Das macht bei den Stunden, die wir ausgerechnet haben, Fr. 17'600.—. Unsere zwei Lehrpersonen, die Entlastungsstunden haben, kosten pro Jahr Fr. 8'400.—. Wir sind sehr, sehr kostenbewusst. Zu den pädagogischen Bedenken: Jawohl, da muss ich Dir recht geben. Diese habe ich auch, soweit die Kinder zu Hause Zugriff auf alles und jedes haben. Aber ich glaube, die Eltern sind mittlerweile auch soweit oder was ich jedenfalls merke, junge Eltern haben echt eine Aufgabe, ihre Kinder «süüferli» auf diese Geräte zu sensibilisieren. Ich habe einen vierjährigen Enkel. Er weiss haargenau, wie dieses Ding

funktioniert, schaltet ein, sucht das Klavier und will, dass ich ein Liedchen spiele. Ich glaube, es hat nicht negative Auswirkungen. Erstens einmal werden sie im Lehrplan 21 vom Zyklus 1 vom Fünfjährigen-Kindergarten an bis Ende Schulzeit in der 3. Sek angewendet, und wir haben im Kindergarten ein Gerät auf acht Kinder. Es muss nicht pausenlos laufen. Ich habe es gesagt. Das ersetzt überhaupt nicht Gruppenspiele, Puppenecke, Bauecke, kneten, malen, kochen, schneiden und werken. Es ist einfach ein Medium mehr, wo die Kinder lernen müssen, dass es selbstverständlich ist, damit zu arbeiten, dass es aber auch selbstverständlich, dieses Teil wieder auszuschalten oder zwei anderen Kindern zu übergeben. Sie können dort vielleicht ein Memory oder was weiss ich machen. Wir haben immer noch die Memorys mit den Kärtchen, die physisch vorhanden sind. Das ersetzt gar nichts. Die Lehrerinnen und Lehrern, die dies einführen, haben ja Elternabende. Sie können dort den Eltern auch sagen, wie sie mit diesen Geräten arbeiten und sie auch darauf hinweisen: Achtet darauf, was das Kind zu Hause alles hat. Ich muss einem Sechstklässler auch sagen, es wäre vielleicht besser, wenn Du Dein Handy nicht neben dem Bett hättest. Du gähnst Dich gegen Mittag fast zu Tode. Lasse es doch in der Küche. Dann kannst Du ruhig schlafen. Aber wenn halt um 23 Uhr irgendeine Whatsapp kommt, muss er kurz schauen und dann ist es passiert. Wir können die Verantwortung nicht ganz für alles übernehmen. Die Eltern sind einfach auch noch Players in diesem Ganzen. Sie müssen den Fernseher ausschalten. Sie müssen die Zeit beschränken, und sie müssen mit dem Beispiel vorausgehen und sagen, beim Mittagessen, Morgenessen und Nachtessen sind alle Handys auf dem Siteboard beim Schuhschrank oder weiss ich wo, damit einfach Ruhe ist. Aber das können wir nur empfehlen. Es ist in der Verantwortung der Eltern. Ganz alles können wir nicht abnehmen. Alle Leute lernen lesen. Was sie zuletzt lesen, ob sie gescheite Bücher oder doofe Bücher lesen, darauf haben wir keinen Einfluss mehr. Wir vermitteln das Handwerk. Es geht in der Schule nicht um den Medienkonsum. Wir wollen nicht ein Konsumverhalten züchten, sondern eine Medienkompetenz. Der Konsum findet anderswo statt. Ich hoffe, ich habe alle Fragen beantwortet. Sonst müsst Ihr es mir noch einmal sagen. Dann noch zur Frage warum iPads: Apple hat im Bildungsbereich effektiv einen Entwicklungsvorsprung. Das muss man einfach sehen. Die meisten Apps im Schulbereich kommen von dort. Unterhalt, Pflege, es sind extrem tiefe Supportkosten. Die Bedienerfreundlichkeit für Schülerinnen und Schüler ist wirklich einfach genial, vor allem auch für kleinere Kinder im Kindergarten. Es ist fast selbsterklärend. Die Fachstelle Imedias empfiehlt iPads. Der Kanton Solothurn hatte ein Projekt MyPad, ist auch dort und empfiehlt iPads. Verschiedene Gemeinden haben auch andere Geräte getestet. Zum Beispiel hat die Stadt Solothurn Samsung getestet und sich schlussendlich dagegen entschieden. Es ist auch noch gefragt worden, weshalb nicht jedes Kind sein eigenes mit. Dann haben wir wirklich von jedem Dorf einen Hund. Wenn man sie von zu Hause mitbringt, haben wir überhaupt keine Kontrolle, was alles drauf ist, was alles schon läuft. Für den Support ist dies fast nicht machbar, wenn man so viele verschiedene Geräte hat. Es ist die günstigste, und ich betrachte sie als verantwortungsvollste Lösung, so wie wir es jetzt angedacht haben. Ich bitte Patrik Stadler, noch etwas zur Ausschreibung zu sagen.

Dr- Patrik Stadler: Es geht um das Verfahren respektive vorliegend geht es rein um den Kredit. Das Verfahren ist eine Verwaltungsaufgabe und hat eigentlich hier gar nichts zu suchen. Nichts destotrotz möchte ich aber kurz etwas darüber sagen. Grundsätzlich ist es so, dass wir zuerst eine Richtofferte stellen. Damit haben wir einen Preis und wissen, wo wir dies bezüglich Kompetenzen und auch bezüglich Submissionsverfahren ungefähr einschätzen müssen. Wenn man den Kredit erhält, holt man Offerten ein, sogenannte scharfe Offerten. Dann kann man je nachdem, in welchem Verfahren es ist, kann man noch handeln, Rabatt und sonstige Sachen herausholen. In diesem Fall ist es wirklich so, dass man geprüft hat, wer dies überhaupt alles anbieten kann. Von der Grössenordnung her wäre es öffentliches Ausschreibungsverfahren. Das ist so. Aber wir haben im Submissionsgesetz Ausnahmeartikel, und in diesem Fall greift ein solcher Ausnahmetatbestand. Dementsprechend können wir es freihändig vergeben.

Luisa Jakob: Merci für die Ausführungen. Wir sind uns bewusst, dass dies die Aufgabe der Verwaltung ist. Das Problem ist einfach, dass wir hier aufgrund dieser Vorlage entscheiden

müssen und der Beschlussesantrag 1, wie er formuliert ist, tönt in unseren Augen nicht so, als ob es einmal darum geht, einen Kredit zu sprechen, sondern tönt wie eine vorgefasste Meinung. Das ist unser Hauptkritikpunkt. Ich will noch einmal sagen, dass es nicht darum geht, dass wir es nicht wichtig finden, die Schulen digital upgradet und die Infrastruktur zur Verfügung stellt. Wir würden uns einfach wünschen, dass die Vorlage etwas anders tönt, und stellen deshalb auch den Änderungsantrag, dass man den Begriff – ich nenne jetzt den Namen dieser Marke nicht noch einmal – durch Tablets ersetzt anstatt, dass man dort einen Markennamen aufführt.

Doris Känzig: Es wäre eine Frage gewesen, die sich jetzt von Iris her geklärt hat. Merci.

Philippe Ruf: Ich habe diesen Antrag interessant gefunden und finde es grundsätzlich eine gute Sache. Sehr gestört habe ich mich am Antrag an sich, und auch die Fragen, welche Du jetzt beantwortet hast, Iris, hätte ich mir eigentlich im Antrag gewünscht. Dann hätte ich mich entsprechend darauf vorbereiten können. Ich hätte beispielsweise gewusst, wieso man nur Heiniger drin hat. Ich habe es in der Liste bereits gesehen. Beispielsweise sehe ich hier Aufbau einer neuen Stelle. Es ist für mich auch ein Fragezeichen, ob im Budget ja/nein, finde ich irrelevant. Es ist ein Aufbau einer neuen Stelle drin. Die Sache mit dem MyPad, wieso Apple und wieso nichts Anderes. Ich habe auf dem Link geschaut und nachher auf die MyPad-Initiative des Kantons gekommen. Dort habe ich wirklich gesehen, dass es auch eine Pru and Practice ist, es das richtige Modell ist. Dort ist für mich aber auch wieder ein Fragezeichen, wie man bereits jetzt wissen kann, dass dies in vier Jahren das Richtige sein wird. Wir wissen ganz genau, wie schnell sich dies entwickelt. Ich finde es dann etwas kritisch, wenn man dies jetzt schon so auf vier Jahre hinaus macht. Wenn es in Ordnung ist, okay, aber ich möchte dies doch gerne lesen können, wenn ich mich darauf vorbereite, dazu eine Studie, eine Begründung, wieso es so ist. Genau das Gleiche bei Heiniger. Zeigt doch, dass es eine Ausschreibung gegeben hat, dass man geschaut hat, wie teuer sie sind, dass man auf andere Produkte geschaut hat. Das müsst Ihr dazu legen. Es ist relativ viel Geld. Auch ob es pädagogisch sinnvoll ist oder nicht, wir hören hier Sachen, Leute, die von Studien gehört haben, die einen, die etwas diese Meinung haben, die anderen jene. Einige haben gehört, die Augen werden schlechter. Dann tragen die Kinder früher eine Brille. Legt diese Sachen doch dazu. Ich will dies doch wissen, bevor über so etwas urteile. Hier gibt es einfach einige Punkte, die für mich auch nicht sinnvoll sind. Olten jetzt! hatte es angesprochen. Auch die Tragbarkeit des WLAN, ob es Ganze überhaupt verkraften mag, wenn nachher alle Schüler das WLAN haben, weiss ich nicht. Vielleicht ist es so. Dann ist gut. Aber schreibt es drin. Es kommt auch noch dazu, dass ich die Sache mit dem pädagogischen Hintergrund auch gerne wissen möchte. Ist es sinnvoll? Ist es das Richtige? Wo ist die Studie dazu, die dies auch bestätigt? Schlussendlich auch noch der Punkt mit den Gratis-Apps. Vielleicht gibt es nachher auch bezahlbare Sachen dazu, die man auch gerne nützen möchte. Schreibt dies doch auch drin. Du hast gesagt, das kann nachher in der laufenden Rechnung, im Budget enthalten sein. Aber schreibt es doch auch drin. Das ist für mich eigentlich die Hauptproblematik. Deshalb habe ich mich auch entschieden, dagegen zu stimmen. Das ist für mich so einfach eine unvollständige Vorlage, obwohl ich den Ansatz grundsätzlich gut finde. Aber mir fehlen hier essenzielle Informationen, damit ich einen solchen Antrag unterstützen kann und sagen kann: Doch, dieses Geld kann ich mit gutem Gewissen sprechen.

Michael Neuenschwander: Philippe, die informatische Bildung und das Konzept dazu ist jetzt Tatsache. Das haben wir und es setzt gewisse Infrastrukturen voraus. Olten ist natürlich, wie alle anderen Schulen auch, im Aufbau, und es ist Olten, wie allen anderen Schulen auch bewusst, dass ein funktionierendes, leistungsfähiges WLAN dazu gehört, wenn man mit Tablets arbeiten will, egal mit welchen. Das ist das Eine. Das Andere ist, was jetzt diese Firma Apple anbelangt, wo ich keine Aktien oder irgend sonst etwas habe, aber ich hatte in den letzten Jahren auch als IT-Supporter ziemlich damit zu tun. Es ist so, dass die Schulen, die andere Versuche gemacht haben, alle bringen ihr Gerät mit, dass die Schulen, welche die Gelegenheit wahrgenommen haben und billige oder kostenlos Tablets zur Verfügung gestellt erhalten haben, zum Beispiel auf Basis Android, alle nicht gute

Erfahrungen gemacht haben. Sie haben Pilotprojekte gemacht. Man hat sie ausgewertet. Ich bin froh, dass Olten sich, obwohl die Schulen ja sonst windowsgestützt sind, soviel ich weiss, in diesem Fall entschieden hat, die Plattform zu wählen, bei der man anerkanntermassen weiss, dass sie für diesen Bereich am besten taugt und die tatsächlich einen Vorsprung hat. Das freut mich. Es hat halt einen gewissen Preis. Man kann auch davon ausgehen, dass diese Geräte in der nächsten Zeit nicht billiger werden. Sie werden höchstens leistungsfähiger. Aber sie werden nicht billiger. Das haben die letzten zehn Jahre schon gezeigt. iPads gibt es noch nicht zehn Jahre, aber diese Plattform. Das ist einmal dies. Jetzt geht es einfach darum, ob wir dies jetzt verzögern oder irgendetwas machen oder die Stadt Olten darin unterstützen wollen. Ich bin ganz klar dafür, dass man sie unterstützt, weil der Weg klar ist. Er ist durch Lehrplan 21, durch individualisierte Bildung usw. gegeben. Wir haben jetzt die Chance, dies zu ermöglichen und haben eigentlich von daher ein taugliches und einsehbares Konzept. Ob diese Hülle nun Fr. 29.50 oder Fr. 33.— kostet, ist ein kleiner Unterschied. Die Hülle ist immer noch billig. Wenn sie in der Schweiz hergestellt würde, wäre sie wahrscheinlich teurer. Jetzt noch zum letzten Punkt: Es gibt dort tatsächlich wenig am Preis zu makeln oder zu verhandeln. Wenn man Geräte will, die alle Optionen haben, und dort geht es viel um Kostenersparnis, muss man sie von einem offiziellen Apple-Händler beziehen. Warum? Sie haben im Chip eine Steuerung eingebaut, die ermöglicht, dass man sie zentral verwalten kann. Das haben die anderen nicht. Man könnte sie irgendwie im Media-Markt oder in einem ähnlichen Geschäft kaufen. Vielleicht bekäme man sie ein paar Franken billiger, aber hat genau dies nicht. Man handelt sich Riesenprobleme damit ein. Wir dürfen nicht vergessen, dass eine Schullektion 45 Minuten. Wenn man jedes Mal fünf oder zehn Minuten mit installieren, mit Ärger vergibt, weil irgendwelche Geräte nicht funktionieren oder nicht kompatibel sind mit demjenigen, mit dem man arbeiten möchte, handeln wir uns wirklich grosse Probleme ein. Diese Erfahrungen hat man eben mittlerweile nach ein paar Jahren.

Heinz Eng: Diese Diskussion erschreckt mich auf eine Art etwas. Iris, mir sind Deine Erläuterungen vorgekommen, wie wenn Du einen Taliban von der Technik der Computers in den Schulen überzeugen willst. Das musst Du nicht. Es ist ganz klar eine Notwendigkeit. Meine Kinder haben schon, als sie vor zehn Jahren in der Primarschule waren, auf den Laptops herumgedrückt, die jetzt ins Alter gekommen sind, in dem man sie ersetzen muss. Von daher gesehen ist von den Schulen eine absolute Notwendigkeit da. Diejenigen, die in Produktions- oder Dienstleistungsbetrieben arbeiten, mein Chef hat mir das two in one gegeben, das sogar noch eine Stufe weiter ist, bereits ein Laptop mit Tablet und hat mir gesagt, ich dürfe nichts mehr schreiben. Ich müsse alles da drauf schreiben. In der Schule lernt man für das Leben. Es ist wirklich effizient und auch wichtig, dass unsere Schüler hier eigentlich von Anfang an auch schon entsprechend mit diesen Mitteln ausgebildet werden. Diejenigen, die in Betrieben arbeiten wie ich, wissen, was abgeht, Digitalisierung und was weiss ich nicht alles. Hier verliert man irgendwie einmal den Anschluss. Deshalb ist dies wichtig. Jetzt ist halt einfach so ein gescheiter Verwaltungsmensch darauf gekommen, dass man das Ganze zusammenpacken muss, weil es über die Fr. 400'000.— geht. Viele hier meinen, das sei irgendwie eine Schulrevolution oder eine Kulturrevolution. Nein. Sie wissen nicht, was in diesen Schulen bereits abgeht. Hinten sitzt der Gesamtschulleiter. Es sind bereits EDV-Mittel, IT-Mittel in den Schulen. Sie werden seit Jahren werden sie rege benützt. Jetzt wird hier über dieses und jenes diskutiert. Geht doch einmal in die Schule schauen. Das klappt bestens. Es ist wie bei einem Auto oder Velo. Vielleicht muss man nach 50 Jahren einmal ein neues kaufen. Auch bei diesen Laptops oder bei den Tablets sind wir jetzt soweit. Wenn sie dann kommen, sind sie zum Teil schon wieder etwas veraltet. Aber das ist die IT-Technik. Ich bitte auch im Rahmen des Menschenverstands und vor allem diejenigen, die in solchen Betrieben arbeiten, in denen praktisch alles elektronisch abläuft, und nicht noch mit dem Bleistift ganze Seiten schreiben. Wir tun wirklich gut daran, wenn wir unsere Schulen mit entsprechenden Mitteln fit machen, damit sie den Anschluss nicht verlieren.

Simone Sager: Ich möchte eigentlich meinen zwei Vorrednern nur positiv entgegenen. Es ist tatsächlich so. Ich habe einen guten Freund, der in dieser Stadt in der Schulleitung ist. Mit ihm habe ich telefoniert, weil es mich einfach interessiert hat. Ich habe die Fragen vorab

geholt und gefragt weshalb Apple? Wie stellt Ihr Euch dies vor? Zufälligerweise war er gerade in der Evaluationsgruppe. Es ist nicht so, dass Ueli Kleiner und Iris Schelbert mit Jan Rechsteiner zusammen dies am Pult innert einer Woche ausgearbeitet haben, sondern es sind Arbeiten über mehrere Wochen und Monate. Diese Gruppe hat mit diversen Schulen, diversen Städten Kontakt aufgenommen. Welche Geräte habt Ihr? Welche positiven Erfahrungen habt Ihr? Welche negativen Erfahrungen habt Ihr? Es ist eigentlich durchwegs nur retour gekommen, wenn Ihr etwas anschafft, dann Apple, eigentlich aus dem Hauptgrund, den Michael erwähnt hat, das zentrale Steuern, mit einem Knopfdruck haben alle alles auf dem gleichen Gerät. Apple soll nun halt im Moment gegenüber den anderen Herstellern etwa zehn Jahre voraus sein. Deshalb müssen wir jetzt nicht diskutieren, ob wir in den Antrag nehmen «Kauf von Geräten oder Tablets», wenn es hier eine Gruppe gibt, die dies vorwärts und rückwärts diskutiert und abgeklärt hat, sondern dass man mit den iPads weiterfährt. Im Moment habe ich etwas Mühe mit dem Votum von Philippe, wo man sagt, es ist unvollständig. Ich gehe einig mit ihm, dass man hätte aufnehmen sollen, weshalb Apple zu 100, dass man dies abgeklärt hätte etc. Aber dass in diese Vorlage noch gehen muss, ob man ein genug grosses WLAN-Netz hat. Wir haben über ein Kanalfahrzeug abgestimmt und haben gesagt, wir kaufen ein neues, ohne dass wir wussten, ob das zweite weg ist. Dort hätten wir ja auch fragen können, ob wir denn einen Parkplatz für das zweite haben, wenn wir es noch nicht verkauft haben. Mir scheint, es hat doch irgendwo Grenzen. Jetzt haben wir eine so kurze und sece Vorlage, und man will noch mehr und noch mehr und noch mehr. Noch einmal: Es sind Leute hier, die daran gearbeitet haben. Dass man solche Sachen abklärt, ist ja logisch. Wie gesagt, der einzig negative Punkt ist, dass man den Punkt mit dem iPad genauer hätte ausführen können. Aber 90 % haben wahrscheinlich auch ein Natel und die Telefonnummer. Klärt doch diese Fragen vorgängig ab. Dann müssen wir es nicht hier noch einmal diskutieren. Das ist es ja auch, was Iris gesagt hat. Die Fragen, die für mich jetzt – sorry für den Ausdruck – die scheinefeinigen Ausreden, weshalb die SVP dagegen stimmen will, sind für mich keine Begründungen. Wenn Ihr nicht wollt, dass die Stadt unter dem Lehrplan 21 von Olten einen Schritt vorwärts kommt, steht doch dazu. Aber zu sagen, dies und jenes und deshalb stimmen wir nein. Okay, aber Ihr seid ja jetzt informiert worden, dass es funktioniert. Also hebt die Hände hoch, wenn es darum, diese Geräte anzuschaffen. Es geht um die Zukunft unserer Kinder.

Huguette Meyer Derungs: Simone hat mich gerade motiviert, auch noch ein Votum abzugeben. Merci vielmals für Dein Votum. Ich bin zufällig auch in dieser Pilotgruppe, die mit den iPads arbeitet und auch in den Klassen mit den iPads arbeitet. Es ist tatsächlich ein Riesenfortschritt gegenüber den Laptops. Wenn ich mit den Laptops arbeiten möchte, braucht es zehn Minuten, bis einmal überhaupt alle aufgestartet sind. Dann geht einer nicht mehr, beim anderen fehlt die Tastatur. Es ist wirklich Zeit, dass sie einmal ersetzt werden. Warum iPads? Wenn ich mit den iPads arbeite, macht es «zack bum», sie sind eingeschaltet. Es ist so, dass halt die Fremdsprachenlehrmittel Französisch und Englisch extrem viel online-Übungen haben. Genau gleich auch das Mathematik-Lehrmittel. Es läuft immer mehr online. Man kann individualisieren. Man kann viel schneller darauf greifen. Es kommt noch dazu, dass ich einen Ton habe, Ton aufnehmen kann, ich kann in einem Teil Filmaufnahmen machen. Es ist so, dass sich die Kinder oder die Jugendlichen vermehrt auch filmisch bewerben müssen. Das ist auch alles in einem Gerät enthalten. Es ist vorhanden. Es steht sofort zur Verfügung. Es ist unkompliziert. Es ist ortsunabhängig. Wenn wir schon etwas Neues anschaffen müssen, denke ich, dass dies einfach das ideale Gerät ist.

Beschluss

Mit 22: 11 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird dem Antrag von Luisa Jakob, den Begriff iPad durch Tablet zu ersetzen, zugestimmt.

Gesamtbeschluss

Mit 33 : 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Dem Kredit zum Kauf von Tablets für die Informatische Bildung der Schulen Olten in der Höhe von Fr. 415'000.00 zu Gunsten Konto-Nr. 2190.5060.003 wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Verweise:

- Informatische Bildung: <https://www.so.ch/verwaltung/departement-fuer-bildung-und-kultur/volksschulamt/schulbetrieb-und-unterricht/informatische-bildung/>
- Regelstandards für die Volksschule: https://www.so.ch/fileadmin/internet/dbk/dbk-vsa/Schulbetrieb_und_Unterricht/Informatische_Bildung/201505_Brosch%C3%BCre_Regelstandards_informatische_Bildung.pdf
- Informatische Bildung (Lehrplan 21): <http://so.lehrplan.ch/>
- Elternmagazin Fritz und Fränzi: <https://www.fritzundfraenzi.ch/articles/search?utf8=%E2%9C%93&q=digitale+revolution>

Mitteilung an
Direktion Bildung und Sport/Ueli Kleiner
Direktion Finanzen und Dienste/Urs Tanner

Verteilt am

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich schliesse die Sitzung, wünsche Euch einen schönen Abend und eine gute Zeit bis zur nächsten Parlamentssitzung.

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

Einsprachen sind der Stadtkanzlei zuhanden des Parlamentspräsidiums innert 10 Tagen nach der Zustellung schriftlich einzureichen.