

**8. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Donnerstag, 21. Juni 2018,
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 18.15 Uhr – 21.30 Uhr**

Anwesend sind: 38 Ratsmitglieder (von 40 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Heinz Eng, 2. Reto Grolimund, 3. Urs Knapp, 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. Dr. Rudolf Moor, 6. Luc Nünlist, 7. Dr. Arnold Uebelhart, 8. 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 (ab 19.00 Uhr)

Grüne Olten:

1. Myriam Frey Schär, 2. Anita Huber, 3. Michael Neuenschwander (ab 19.25 Uhr),
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. Simon Muster

Olten jetzt!

1. Daniel Kissling, 2. Tobias Oetiker, 3. Laura Schöni, 4. Denise Spirig (ab 18.45 Uhr)

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:

Hans Peter Müller, Verwaltungsleiter Direktion Soziales (bis 19.45 Uhr)

Kurt Schneider, Verwaltungsleiter Baudirektion (bis 19.45 Uhr)

Urs Tanner, Finanzverwalter (bis 19.45 Uhr)

Franco Giori, Leiter Ordnung und Sicherheit

Manuela Basso

Beat Hofstetter (bis 19.45 Uhr)

Lukas Müllegg

Entschuldigt abwesend:

Huguette Meyer Derungs

Unentschuldigt abwesend:

Alexandra Kämpf

Vorsitz: Dr. Rudolf Moor

Protokollführerin: Andrea von Känel Briner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Wahl des Büros für die Amtsperiode 2018/2019
3. Wahlbüro/Demissionen und Ersatzwahl
4. Rechnungen und Verwaltungsbericht 2017
5. Totalrevision Taxireglement/Genehmigung
6. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
 - 6.1. Motion Fraktion SP/JSP betr. Mehr Einwohner*innenbeteiligung durch Digitalisierung
 - 6.2. Motion Fraktion SP/JSP betr. Verbesserung der Beleuchtung für Velofahrer und Fussgänger
 - 6.3. Postulat Fraktion SP/JSP betr. Velofreundlichere Ampelsteuerung
 - 6.4. Motion Christoph Fink (CVP/EVP/glp) und Mitunterzeichnende betr. Bereinigung der gesetzlichen Erlasse der Stadt Olten
7. Schlussrede des abtretenden Parlamentspräsidenten

* * *

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor begrüsst die Anwesenden zur heutigen Sitzung, besonders den neuen Leiter der Direktion Bau, Kurt Schneider.

* * *

Mitteilungen

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor:

Sitzungsplan 2019

Bitte nehmt ihn mit und reserviert die Termine, damit Ihr immer schön zahlreich hier erscheinen werdet.

* * *

Bericht GPK zu Untersuchung

Matthias Borner, GPK: Es tut mir leid, dass ich aufgrund dieser effizienten Geschäftsführung jetzt gerade auf dem falschen Fuss erwischt wurde. An der Sitzung vom 28. September 2017 bei Traktandum 6 zur Sozialregion Olten, Stellenplanung 2018, ist an der Sitzung aufgekommen, dass zum Zeitpunkt der Beratung der entsprechende Beschluss des Stadtrates nicht publiziert wurde. Deshalb hat die GPK beschlossen, sich vertieft mit diesem Vorgehen auseinanderzusetzen. Darum haben wir uns in der GPK durch den Stadtrat informieren lassen und uns eingehend damit auseinandergesetzt. Gemäss Artikel 31 Absatz 3 litera b Gemeindeordnung kontrolliert die GPK die Verwaltungstätigkeit, das heisst überwacht im Rahmen der Oberaufsicht die Geschäftstätigkeit der städtischen Verwaltung. Im Bericht, der Euch auf dem Tisch vorliegt, findet Ihr zur Publikationspflicht die Rechtsgrundlage, die Umsetzung des Stadtrates sowie die Empfehlungen von unserer Seite. Ich empfehle Euch, dort einmal hineinzuschauen. Dadurch werdet Ihr in Zukunft auch informiert sein, wie dies laufen sollte.

* * *

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor:

Neue Anträge zu Rücktritten SVP

Diese Anträge sind nachträglich eingegangen. Ihr habt eine neue Besetzung für das Büro. Wir kommen ja gleich zur Wahl des Büros.

* * *

Schlusssessen

Ich möchte darauf hinweisen, dass heute nach der Sitzung das übliche Essen nicht im Stadthaus, sondern im Magazin stattfinden wird, was ja nicht heisst, dass alle gleich Fussball schauen müssen. Aber das gibt es dort drüben natürlich auch.

* * *

Neue Gemeindeordnung

Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass wir festgestellt haben, dass es mit der neuen Gemeindeordnung schwierig ist, Termine für die Vorstösse, die im Mai eingereicht wurden,

einzuhalten. Die Frist zwischen der Sitzung im Mai und Juni ist nur ein Monat. Das heisst, es würden für die Verwaltung und für den Stadtrat eigentlich nur zwei Wochen übrigbleiben, um diese Vorstösse zu beantworten. Das bedeutet, dass die Vorstösse, die im Mai eingereicht wurden, natürlich heute nicht an die Reihe kommen. Sie werden erst Ende September an die Reihe kommen. Damit wird die Frist aber überschritten. Man hat damals, als man die Gemeindeordnung revidiert hat, übersehen, dass dies nicht unbedingt mit den üblichen Sitzungsterminen zusammenpasst. Einfach, damit Ihr darüber informiert seid.

* * *

Vorstösse/Eingang

- Interpellation Matthias Borner (SVP) betr. Fragen zur Organisation der sbo und der a.en
- Interpellation Philippe Ruf (SVP) betr. Auffallende Autofahrer in der Innenstadt
- Interpellation Grüne betr. Ortsplanrevision

* * *

Beilage:
Vorstosstexte

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 90

Wahl des Büros für die Amtsperiode 2018/19

Wahl der Parlamentspräsidentin

Beschluss

Einstimmig wird gewählt als

Parlamentspräsidentin: Marlène Wälchli Schaffner

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor gratuliert Marlène Wälchli Schaffner herzlich zur Wahl und wünscht ihr alles Gute. Er überreicht ihr einen Blumenstrauss. Es folgt Applaus.

Wahl des 1. Vizepräsidenten

Beschluss

Einstimmig wird gewählt als

1. Vizepräsident: Daniel Probst

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor gratuliert Daniel Probst herzlich zur Wahl. Es folgt Applaus.

Wahl des 2. Vizepräsidenten

Beschluss

Einstimmig wird gewählt als

2. Vizepräsident Philippe Ruf

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor gratuliert Philippe Ruf herzlich zur Wahl. Es folgt Applaus.

Beschluss

Einstimmig werden in globo für die Amtsperiode 2018/19 folgende **Stimmenzählerin und Stimmenzähler** gewählt:

- 1. Arnold Uebelhart, SP/Junge SP**
- 2. Yabgu Ramazan Balkaç, SP/Junge SP**
- 3. Simone Sager-Roth, FDP**

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor gratuliert der Stimmenzählerin und den Stimmenzählern herzlich zur Wahl. Es folgt Applaus.

Mitteilung an
Gewählte (gilt als Wahlanzeige)
Kommissionenverzeichnis
Kanzleiakten (3)

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 91

Gemeindeparlament/Demissionen

Für das Gemeindeparlament sind zwei Demissionen zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutationen:

Mit Mail vom 15. Juni 2018 demissioniert Doris Känzig (SVP) als Mitglied des Gemeindeparlaments per Ende Juni 2018.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Doris Känzig (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig bei 2 Enthaltungen wird die Demission von Doris Känzig (SVP) genehmigt.

Mit Mail vom 16. Juni 2018 demissioniert Franziska Erzinger (SVP) infolge zunehmender beruflicher Belastung als Mitglied des Gemeindeparlaments per Ende Juni 2018.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Franziska Erzinger (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig bei 1 Enthaltung wird die Demission von Franziska Erzinger (SVP) genehmigt.

Philippe Ruf: Danke für die Aufmerksamkeit. Ich rede nur ganz kurz. Ich möchte einfach kurz die jahrelange Arbeit von Doris und Franziska in diesem Parlament wenigstens ein wenig würdigen. Doris hat viele Jahre auf Seiten der SVP im Parlament politisiert. Sie ist vor einiger Zeit auch als Stadtratskandidatin ins Rennen gegangen und hat die letzten Jahre auch als Fraktionschefin bei uns sehr aktiv mitgewirkt. Seit einiger Zeit ist uns bekannt, dass sich Doris nach diesen vielen Jahren entschlossen hat zurückzutreten. Es ist so, dass sie und auch ihr Mann, der pensioniert ist, dies so beschlossen haben und womöglich dann auch mittelfristig nicht mehr in Olten leben werden, was sicher auch ein Verlust wäre. Aber das steht zum Glück noch etwas in den Sternen. Gleichzeitig sagen können wir, und das macht uns gleichzeitig auch so etwas zufrieden und glücklich, obwohl wir einen solchen herben Verlust haben, dass wir wissen, dass mit Ursula Rüegg eine sehr fähige Politikerin nachrutschen wird. Darum wissen wir, dass es einerseits ein schlimmer Abschied ist, dass Doris uns verlässt, dass aber auch eine sehr gute Person nachrücken wird. Wir wünschen natürlich Doris in der Zukunft alles Gute und auch Fränzi, die bei uns sehr aktiv mitgearbeitet hat. Franziska Erzinger war ebenfalls in der Sozialkommission tätig. Sie ist eine „Chrampferin“. Sie arbeitet auch sehr viel, was dann auch etwas der Grund war, der dazu geführt hat, dass Franziska gesagt hat, es zieht sie auch beruflich mehr und mehr nach Winterthur, und daher müssen wir leider auch den Abschied von ihr verkraften. Ich danke diese beiden Damen ganz herzlich für den Einsatz. Es war sensationell. Merci vielmals.

Es folgt Applaus.

Mitteilung an
Frau Franziska Erzinger, Haldenstrasse 12, 4600 Olten
Frau Doris Känzig, Wiesenstrasse 5, 4600 Olten
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 92

Wahlbüro/Demissionen, Ausscheiden und Ersatzwahl

Für das Wahlbüro ist eine Demission zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutation:

Mit Mail vom 17. Mai 2018 demissioniert Sarah Wimmer (SP/Junge SP) wegen Wegzugs als Mitglied des Wahlbüros per sofort.

Beschluss

Einstimmig wird die Demission von Sarah Wimmer (SP/Junge SP) genehmigt.

Infolge Todesfalls ist Norbert Dörrwächter (FdP) aus dem Wahlbüro ausgeschieden.

Als Ersatz für Norbert Dörrwächter schlägt die FdP Annick Grob, Seidenhofweg 51, als neues Mitglied des Wahlbüros vor.

Beschluss

Einstimmig wird die Wahl von Annick Grob (FdP) genehmigt.

Mit Mail vom 16. Juni 2018 demissioniert Franziska Erzinger (SVP) infolge zunehmender beruflicher Belastung als Mitglied des Wahlbüros per Ende Juni 2018.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Franziska Erzinger (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig wird die Demission von Franziska Erzinger (SVP) genehmigt.

Mitteilung an
Frau Franziska Erzinger, Haldenstrasse 12, 4600 Olten
Frau Sarah Wimmer,
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten
Direktion Finanzen und Dienste
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 93

Sozialkommission/Demission

Für die Sozialkommission der Sozialregion Olten ist eine Demission zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutation:

Mit Mail vom 16. Juni 2018 demissioniert Franziska Erzinger (SVP) infolge zunehmender beruflicher Belastung als Mitglied der Sozialkommission per Ende Juni 2018.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Franziska Erzinger (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig wird die Demission von Franziska Erzinger (SVP) genehmigt.

Mitteilung an
Frau Franziska Erzinger, Haldenstrasse 12, 4600 Olten
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten
Direktion Finanzen und Informatik
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 94

Jahresrechnungen und Verwaltungsbericht EGO 2017/Genehmigung

Die Jahresrechnung der Stadt Olten schliesst im Jahr 2017 mit einem Gewinn von 16'302'339.78 Franken ab. Budgetiert wurde mit einem Gewinn von 2'875'000 Franken. Das sehr gute Resultat ist jedoch vorwiegend zustande gekommen, weil erhebliche Restreserven im Umfang von 9'304'656 Franken aufgelöst wurden. Per Ende 2017 sind somit sämtliche Reserven aufgebraucht. Zieht man diese Auflösung der Rückstellungen ab, so verbleibt ein Überschuss von 6'997'683.78 Franken. Dieses bessere Ergebnis ist auf einen bereinigten Minderaufwand von 2.3% und einen bereinigten Mehrertrag von 1.6% gegenüber dem Budget zurückzuführen. Während sich die Steuererträge natürlicher Personen, auch dank hoher Nach- und Strafsteuern, erneut verbessert haben, konnten die Planeinnahmen bei den juristischen Personen klar nicht erreicht werden. Im Weiteren erfuhren die Quellensteuereinnahmen einen starken Zuwachs gegenüber dem Budget und bewegen sich auf Vorjahresniveau. Erfreulicherweise konnte der Sachaufwand dank guter Ausgabendisziplin um rund 8.5% gegenüber dem Budget reduziert werden. Mit Besorgnis wird die Entwicklung der Sozialhilfekosten zur Kenntnis genommen. Insbesondere Kosten für stationäre Aufenthalte, Massnahmen der KESB, Kosten der Integration und Fremdbetreuung erfuhren 2-stellige Zuwachsraten. Die Mehrkosten aus der Sozialregion betrugen rund 783'000 Franken. Weiter stiegen die Kosten im Sonderschulbereich aufgrund steigender Schülerzahlen in der Heilpädagogischen Sonderschule oder für integrative sonderpädagogische Massnahmen gegenüber dem Budget um rund 273'000 Franken, während sich die Kosten für Kinder in Heimen um rund 27'000 Franken reduzierten.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen hiermit die Jahresrechnungen und den Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 2017.

1. Rechnungsübersicht

1.1 Genereller Kommentar

Das Rechnungsjahr 2017 schliesst gegenüber dem Budget 2017 um rund 13.42 Mio. Franken besser ab. Die grösste Abweichung ist dabei eine Auflösung von 9.304 Mio. Franken aus der in den letzten Jahren immer wieder diskutierten Steuervorbezugsreserve. Per Ende 2017 ist sie somit vollständig aufgelöst, eine weitere Entnahme, wie sie im Budget 2018 geplant war, ist nun nicht mehr möglich. Der Stadtrat hat diesen Schritt erwogen, da durch die letzten Auflösungen von Rückstellungen die Jahresergebnisse immer wieder verfälscht worden sind, was zu teilweise neuen finanziellen Begehrlichkeiten geführt hat. Das Jahresergebnis 2018 dürfte somit schlechter ausfallen als das Budget 2018. Bei der Haupteinnahmequelle der Stadt, den Steuern, konnte bei den natürlichen Personen erfreulicherweise aus den Vorjahren wiederum zusätzliche Steuern im Umfang von rund 1.87

Mio. Franken eingenommen werden. Die Steuereinnahmen natürlicher Personen des laufenden Jahres wurden nach dem Sollprinzip+ HRM2 bewertet und wurden eher konservativ ermittelt. Die Erträge aus Nach- und Strafsteuern waren im Jahr rund 3,5-mal höher als geplant, wobei die Mehrerträge nahezu auf einen einzelnen Nachsteuerfall zurückzuführen sind. Die Quellensteuern natürlicher Personen konnten sich auf dem Niveau der Rechnung 2016 festigen, sind aber rund 0.49 Mio. höher als geplant. Bei den Erträgen juristischer Personen konnten aus den Vorjahren keine weiteren Erträge eingenommen werden. Im Gegenteil, bei einigen Jahren sind nun die effektiven Steuern tiefer als die Vorbezüge, was zu einem negativen Ertrag führte. Aufgrund der bei Unternehmen erhobenen Steuerfaktoren muss davon ausgegangen werden, dass die Steuererträge 2017 bei den juristischen Personen den Budgetwert 2017 nicht erreichen werden. Für das laufende Jahr wird deshalb mit Mindererträgen von rund 1.12 Mio. Franken gerechnet. Eine detaillierte Analyse der Abweichung der Steuern wird im Verwaltungsbericht der Finanzverwaltung unter dem Kapitel 2.5.1 vorgenommen.

Bei den Personalkosten wurde mit einer Abweichung von rund 64'000 Franken, bei einem Budget von rund 39.16 Mio. Franken, eine Ziellandung erreicht. Während sich die Personalkosten für das städtische Personal stabilisiert haben, stiegen die Kosten für das Lehrpersonal gegenüber dem Vorjahr infolge steigender Schülerinnen- und Schülerzahlen um rund 0.7 Mio. Franken (+ 4.2%) erneut an. Weitere Steigerungen beim Lehrpersonal wurden im Rahmen des Budget 2018 bereits angekündigt.

Der Sachaufwand wurde um rund 8.5% oder 1.34 Mio. Franken unterschritten. Während der bauliche und betriebliche Unterhalt gegenüber der letztjährigen Rechnung wieder hochgefahren wurde, konnten bei den Positionen Heizung / Energie / Wasser Einsparungen gegenüber dem Vorjahr vorgenommen werden. Aufgrund der aktuellen Debitorenbestände konnte das Delkredere (Kostenart 3180) um rund 186'000 Franken reduziert werden.

Bei den Abschreibungen mussten aufgrund der tieferen Nettoinvestitionen weniger Abschreibungen vorgenommen werden. Wir verweisen diesbezüglich auf die Kapitel 2.4.3 Abschreibungen und 3.2 Bruttoinvestitionen des Verwaltungsberichtes der Finanzverwaltung.

Beim Finanzaufwand wurden wie im letzten Jahr Wertberichtigungen des Alpiq-Aktienpaketes auf den Marktwert per Ende 2017 vorgenommen. Die Wertkorrektur betrug rund 1.07 Mio. Franken und wurde via Entnahme aus der Neubewertungsreserve kompensiert.

Bei den Einlagen in Fonds konnte insbesondere bei der Abfallrechnung ein wesentlich höherer Überschuss generiert werden (vgl. Kapitel 6.2 dieses Berichtes und Antrag).

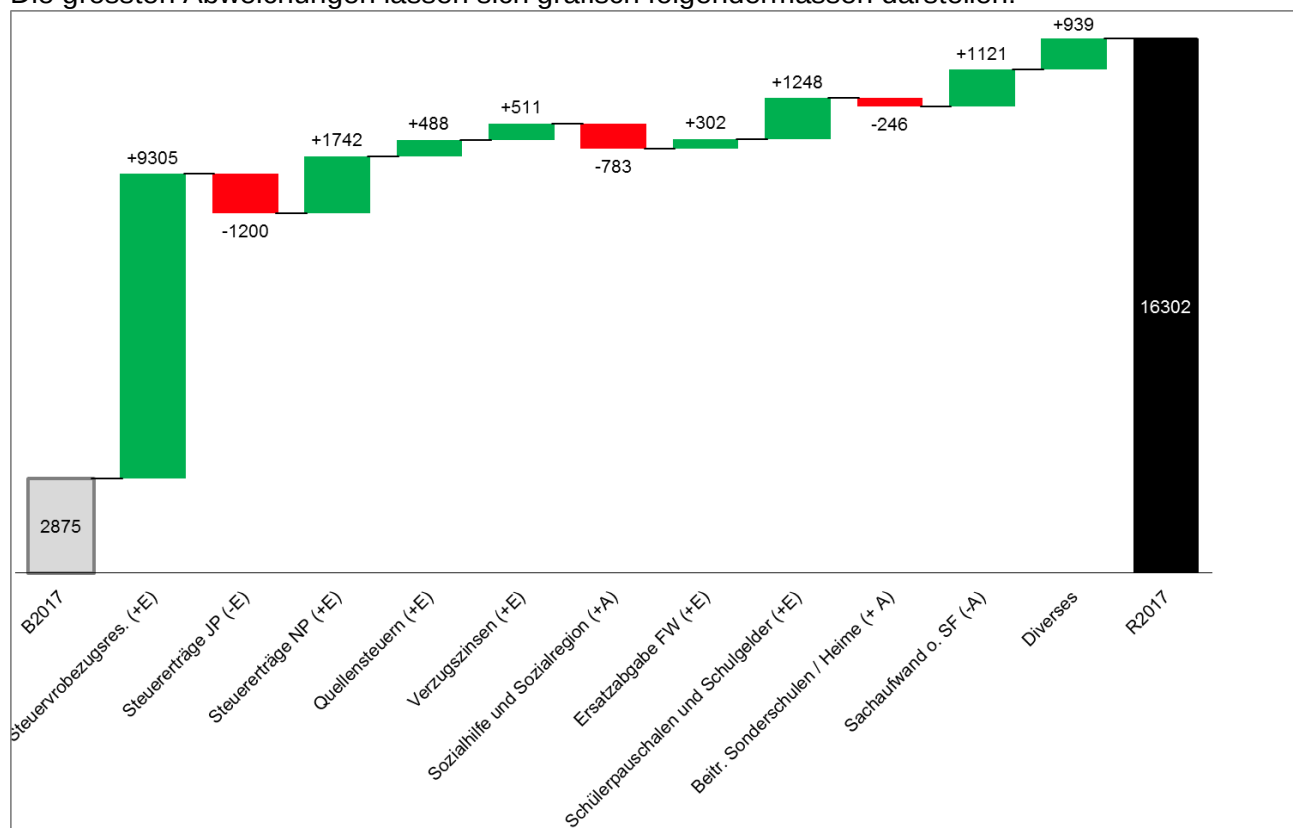
Beim Transferaufwand fallen die erheblich höheren Beiträge an die gesetzliche Sozialhilfe auf. Dies, wie bereits erwähnt, hauptsächlich durch die immer höher verfügbaren Massnahmen der KESB. Die Schulgelder Sekundarschulen an den Kanton haben sich um 879'000 Franken gegenüber dem Budget und 102'000 Franken gegenüber dem Vorjahr reduziert. Grund dafür ist der direkte Abzug der Schülerpauschale, so dass nur ein Nettobetrag erhoben wird. Einen deutlichen Anstieg erfuhren die Beiträge an die Heilpädagogische Sonderschule (HPS). Dies aufgrund steigender Schülerzahlen sowie zusätzlicher integrativer sonderpädagogischen Massnahmen. Bei den Beiträgen an den öffentlichen Verkehr betrugen die Minderkosten rund 209'000 Franken und sind auf eine Abgrenzungskorrektur aus dem Vorjahr zurückzuführen.

Die Steuererträge weisen gegenüber dem Budget 2017 einen Mehrertrag von 10.1 Mio. Franken aus. Wie eingangs erwähnt, kamen diese hohen Zusatzerträge vorwiegend durch eine Auflösung von 9.3 Mio. Franken aus der Steuervorbezugsreserve zustande. Die effektiven Mehrerlöse bei den Steuern betrugen „nur“ rund 1.1% oder 0.8 Mio. Franken. Bei den juristischen Personen wurde das Budgetziel klar nicht erreicht. Aufgrund diverser regulatorischer Anpassungen oder betriebswirtschaftlichen Überlegungen von Unternehmen ist künftig mit tieferen Steuererträgen zu rechnen.

Bei den Entgelten (42) fielen die grössten Abweichungen beim Feuerwehrrpflichtersatz und Dienstleistungen der Feuerwehr (+360'000 Franken), Erlösen aus Abfallbeseitigung (+126'000 Franken) oder Abwassergebühren (-221'000 Franken) an. Der Finanzertrag (44) weist gegenüber dem Budget 2017 einen Mehrertrag von 0.75 Mio. Franken aus. Haupttreiber der höheren Erlöse ist die Neuregelung der Verzugs- und Vergütungszinsen. Diese Regelung brachte nun Mehrerträge von rund 511'000 Franken. Weiter konnte eine ehemalige Wegparzelle im Betrag von 117'000 Franken verkauft werden. Im Finanzertrag wurde eine Dividende aus den Alpiq-Aktien von 100'000 Franken geplant. Die Alpiq hat im Jahr 2017 jedoch keine Dividende ausgeschüttet.

Der Transferertrag (46) weist eine Abweichung von rund 429'000 Franken aus. Die Abweichungen betreffen zum grössten Teil die zu tief budgetierte Schülerpauschale (+831'000 Franken) sowie der zu hoch budgetierten Gemeindebeiträge der angeschlossenen Sekundar-Gemeinden. Eine detaillierte Abweichungsanalyse der Gemeindebeiträge befindet sich im Kapitel 2.5.6 des Verwaltungsberichtes der Finanzverwaltung.

Die grössten Abweichungen lassen sich grafisch folgendermassen darstellen:



Grafik: Fallabweichungen Budget / Rechnung 2017 in TCHF

1.2 Gestufter Erfolgsausweis

Mit der Einführung von HRM2 wird das Ergebnis der Erfolgsrechnung in einer gestuften Form dargestellt. Die erste Stufe zeigt das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit des Rechnungsjahres. Die Auflösung der Steuervorbezugsreserve muss, obwohl ein ausserordentlicher Faktor, ebenfalls im betrieblichen Ergebnis gezeigt werden. Zieht man die Steuervorbezugsreserve vom Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ab, so beträgt der Überschuss noch 4.82 Mio. Franken. Die Abweichung gegenüber dem Budget beträgt somit rund 3.38 Mio. Franken oder rund 3.2% des geplanten Umsatzes.

In der zweiten Stufe werden der Finanzaufwand sowie der Finanzertrag gegenübergestellt. Im Finanzaufwand sind z.B. Passivzinsen, Wertberichtigungen von Finanzvermögen und der

Aufwand für Liegenschaften des Finanzvermögens dargestellt. Im Finanzertrag befinden sich Beteiligungserträge, Aktivzinsen, Liegenschaftserträge aus dem Finanzvermögen sowie mögliche Buchgewinne, welche über der Neubewertung liegen. Die grössten Abweichungen im Finanzierungsergebnis liegen darin, dass die Wertberichtigung der Anlagen des Finanzvermögens zwar aufgeführt wird, der Ausgleich jedoch in der Stufe des a.o. Ertrages gezeigt werden muss (u.a. Wertkorrektur Alpiq-Aktien).

Das betriebliche Ergebnis und das Ergebnis aus Finanzierung bilden zusammen das operative Ergebnis.

Im ausserordentlichen Ertrag befinden sich, wie oben erklärt, die Auflösungen der Neubewertungsreserve für die Wertberichtigung der Aktien im Finanzvermögen.

Gemeinde Total	R2017	B2017	R2016
30 Personalaufwand	39'094	39'158	38'698
31 Sach- u. übriger Betriebsaufwand	14'383	15'727	13'739
33 Abschreibungen Verwaltungsvermögen	5'597	5'857	5'279
35 Einlagen in Fonds u. Spezialfinanzierung	1'786	1'212	2'360
36 Transferaufwand	32'686	33'157	36'326
39 Interne Verrechnungen	6'974	7'685	6'870
Total betrieblicher Aufwand	100'520	102'797	103'271
40 Fiskalertrag*	80'790	70'679	78'688
41 Regalien und Konzessionen	1'958	1'850	1'864
42 Entgelte	14'884	14'400	15'136
43 Verschiedene Erträge	6	6	12
45 Entnahm. Fonds u. Spezialfinanzierung	238	251	171
46 Transferertrag	9'797	9'367	10'252
49 Interne Verrechnungen	6'974	7'685	6'870
Total betrieblicher Ertrag	114'646	104'238	112'993
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	14'125	1'441	9'722
34 Finanzaufwand*	2'639	1'526	2'381
44 Finanzertrag	3'714	2'963	3'218
Ergebnis aus Finanzierung	1'074	1'437	837
Operatives Ergebnis	15'200	2'877	10'559
38 Ausserordentlicher Aufwand	34	2	0
48 Ausserordentlicher Ertrag*	1'136	0	2'858
Ausserordentliches Ergebnis	1'103	-2	2'858
Jahresergebnis Erfolgsrechnung	16'302	2'875	13'418

*Die mit * gekennzeichneten Kostenarten enthalten untenstehende Sonderfaktoren, in TCHF*

2. Vergleich mit finanzpolitischen Zielen des Stadtrates

Der Stadtrat hat, wie bereits in den letzten Budgets und Finanzplänen finanzpolitische Ziele und Grundsätze zu drei Bereichen definiert und kommuniziert:

Grundsatz zur Verschuldung

Der Stadtrat hat den Grundsatz gefasst, dass die Pro-Kopf-Verschuldung 2'500 Franken nicht übersteigen soll. Mit dem Jahresabschluss konnte der Stadtrat das angestrebte Ziel,

auch dank der Auflösung der Rückstellungen, erstmals erreichen. Die aktuelle Pro-Kopf-Verschuldung beträgt 2'355 Franken. Die durchschnittliche Pro-Kopf-Verschuldung respektive das Pro-Kopf-Guthaben aller Gemeinden im Kanton Solothurn betrug Ende 2016 rund 245 Franken (Guthaben). Die beiden anderen Solothurner Städte wiesen Ende 2016 ein Nettoguthaben und keine Nettoschuld aus.

Grundsätze zu den Investitionen

Der Stadtrat will für den Werterhalt eine dauernde Selbstfinanzierung von 100% und für die Gesamtinvestitionen eine langfristige Finanzierung von 100% erreichen. Mit einem ausgewiesenen Selbstfinanzierungsgrad von 379.1% (effektiv 412.2%) konnten beide Ziele eingehalten werden. Bezüglich Selbstfinanzierungsgrad verweisen wir auf die Ausführungen im Kapitel 4.2 des Verwaltungsberichtes der Finanzverwaltung.

Steuern (Steuersätze)

Der Stadtrat will den Steuersatz in der tieferen Hälfte aller Solothurner Gemeinden halten, was bei einem Steuersatz von 108% sowohl für juristische und natürliche Personen erfüllt ist. Mit einem Steuersatz von 108% bei den natürlichen Personen gehört Olten im Kanton Solothurn weiterhin zu den Tiefsteuergemeinden. Der durchschnittliche Gemeindesteuersatz im Kanton Solothurn betrug für das Jahr 2017 118.7% (Vorjahr 119.4%), gewichtet pro Einwohner betrug er 116.8% (Vorjahr 117.5%).

In den letzten 10 Jahren haben sich die durchschnittlichen Gemeindesteuersätze aller Solothurner Gemeinden zwischen 117.4% und 119.4% bewegt.

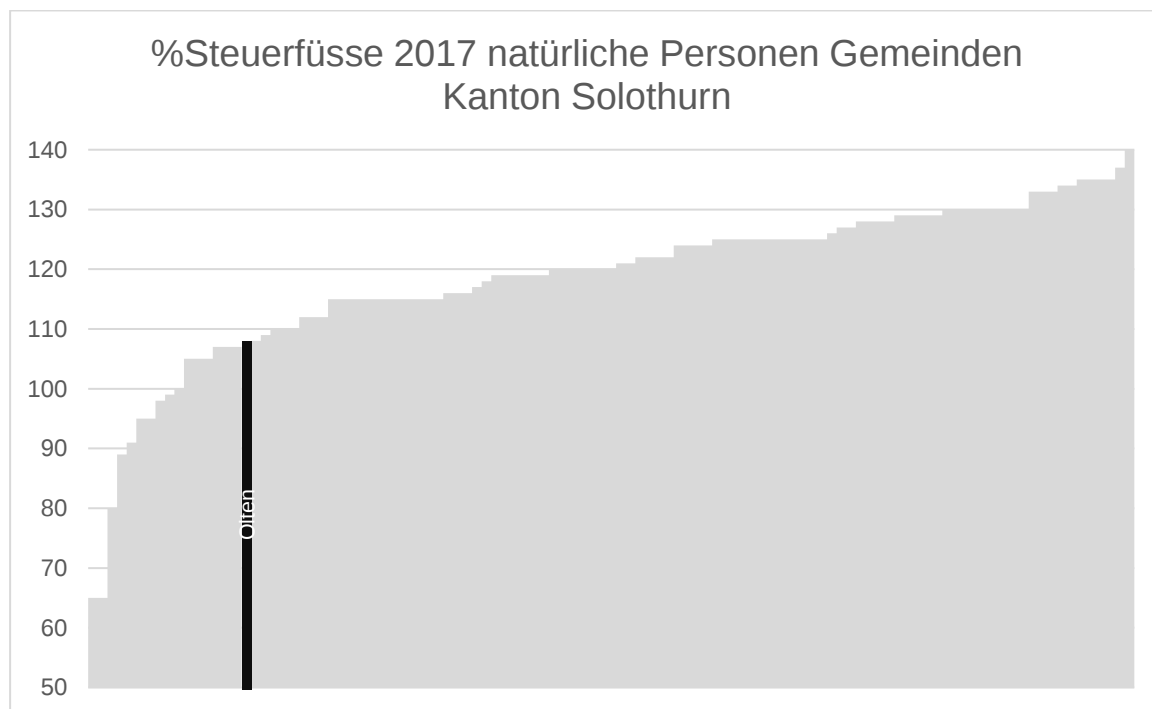


Abbildung: Steuerfüsse Gemeinden Kanton Solothurn

3. Erfolgsrechnung

3.1 Entwicklung der Kostenarten Aufwand

Die wesentlichen Budgetabweichungen der Aufwand- und Ertragsarten sind im Verwaltungsbericht der Finanzverwaltung enthalten. Die untenstehende Grafik zeigt die jeweiligen Abweichungen der Aufwandsarten.

Mit dem Wegfall der Stadtpolizei per Ende 2015 konnten die Personalkosten um mehr als 3 Mio. Franken reduziert werden. Während sich die Kosten des städtischen Personal stabilisiert haben, verzeichnen die Gehälter des Lehrpersonals, auch aufgrund gestiegener Schülerzahlen, innerhalb Jahresfrist einen Zuwachs von mehr als 4%. Der durchschnittliche Sachaufwand der Jahre 2015 – 2017 konnte auf rund 13.9 Mio. verstetigt werden. Stärkere Anstiege fallen auf den baulichen und betrieblichen Unterhalt der städtischen Anlagen. Im Jahr 2012 betrugen die Sachkosten noch rund 18.5 Mio. Franken. Beim Transferaufwand ist die Reduktion vom Jahr 2016 ins Jahr 2017 durch einen tieferen Anteil des Ressourcenausgleiches im neuen Finanzausgleich (-3.6 Mio. Franken) erheblich.

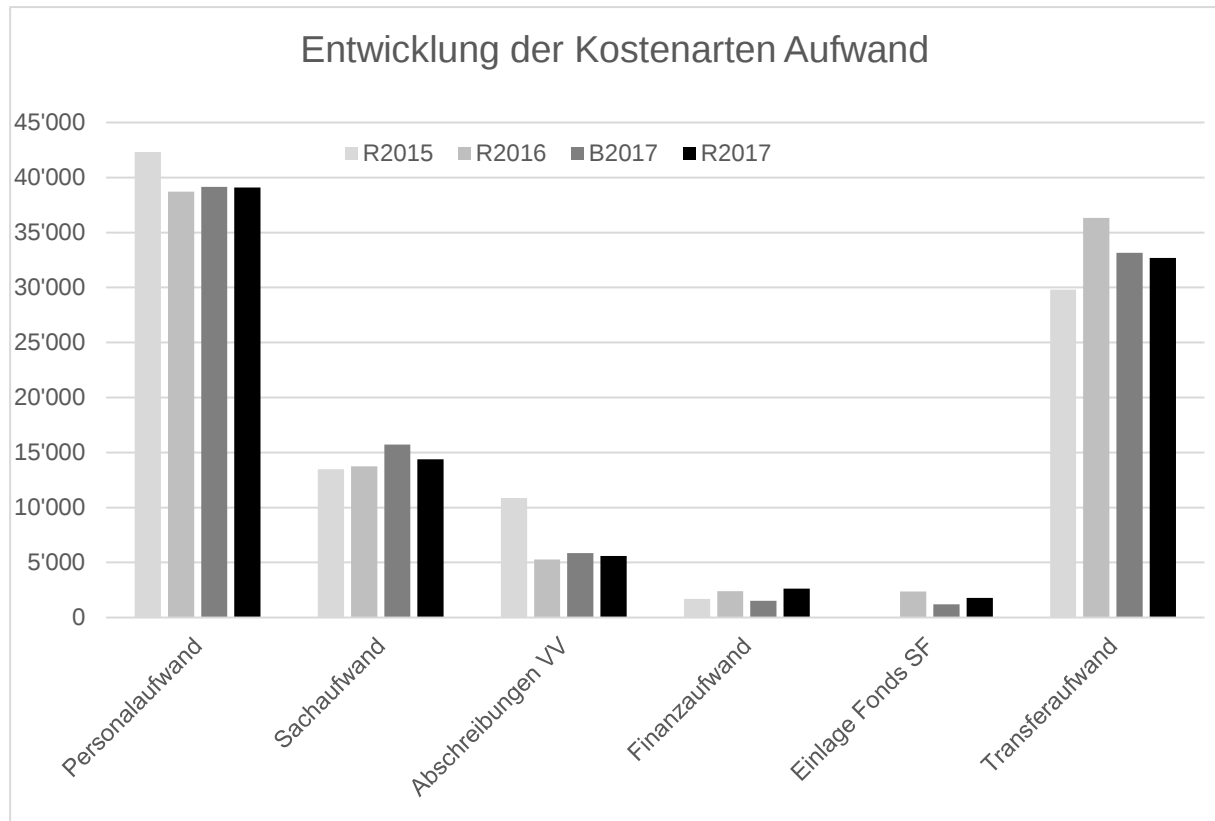


Abbildung: Aufwandsarten In TCHF

3.2 Entwicklung der Funktionen

Die Entwicklung der Funktionen zeigt auf, in welchen Aufgabenbereichen sich welche Nettokosten entwickelt haben. Während sich die Funktionen Allgemeine Verwaltung, Gesundheit, Verkehr, Raumordnung und Volkswirtschaft auf dem bisherigen Nettokostenniveau halten konnten, haben die Bereiche Sicherheit und Bildung eine deutliche Entlastung erfahren. Der Bereich Bildung jedoch nur, weil mit der Einführung des neuen Finanzausgleiches (ab 2016) die Schülerpauschale der Bildung direkt gutgeschrieben worden ist und keine Verrechnung mit dem restlichen Finanzausgleich stattgefunden hat. Die Mehrbelastung dieses Transfers findet man im Bereich Finanzen wieder. Der Bereich Sicherheit hat mit dem Weggang der Stadtpolizei eine deutliche Entlastung erfahren. Die Kosten im Bereich Soziales steigen ungebrochen weiter.

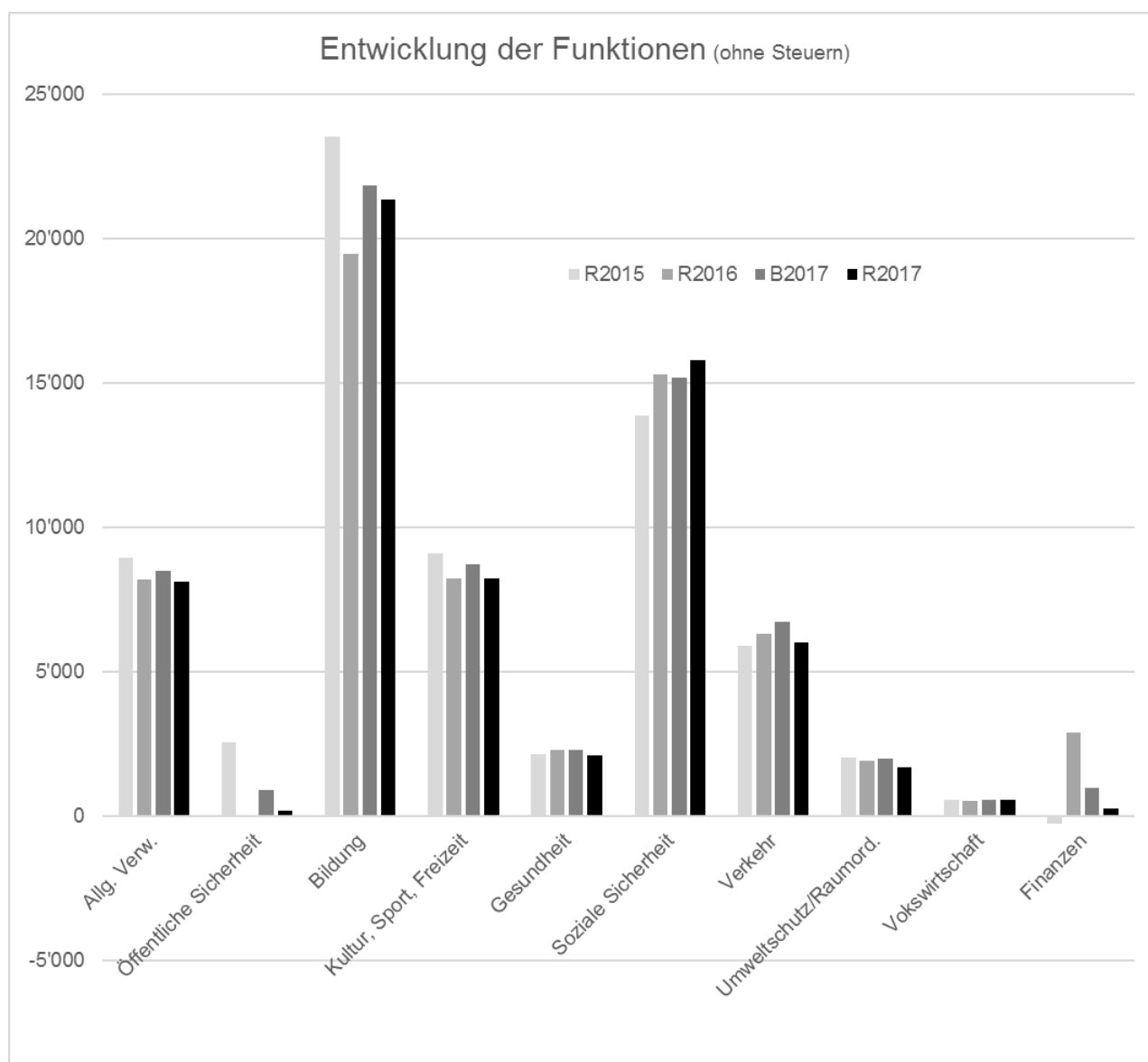


Abbildung: Nettokosten der Funktionen in TCHF

Nachfolgend werden die relevanten Abweichungen einzelner Funktionen kurz dargestellt bzw. begründet (in Tausend Franken - TCHF):

0 Allgemeine Verwaltung

Nettoaufwand Budget	8'492
Nettoaufwand Rechnung	8'119
Budgetabweichung	-373

Die Minderkosten im Nettoaufwand betreffen in der Informatik die Anschaffungskosten von Hardware und der Unterhalt der bestehender Infrastruktur (-78'000 Franken), Mehrerträge aus Dienstleistungen bei angeschlossenen Kunden (+57'000 Franken) sowie tiefere Abschreibungen aufgrund tieferer Investitionen (-33'000 Franken), bei den übrigen Kosten der allgemeinen Dienste: tiefere Leistungen an die Überbrückungsrenten des Lehrpersonals (-91'000 Franken), tiefere Betriebskosten der Telefonanlage (Ersatz im Jahr 2017), tiefere Kosten für Honorare Dritter sowie tiefere Sachversicherungsprämien. Bei den Liegenschaften der Verwaltung (Stadthaus) betrug der Mehraufwand beim Personal 158'000 Franken. Dies ist auf eine nicht getätigte Budgetierung zurückzuführen, die Personalkosten lagen im Bereich der Jahresrechnung 2016.

1 Öffentliche Sicherheit	
Nettoaufwand Budget	929
Nettoaufwand Rechnung	208
Budgetabweichung	-721

Der Personalaufwand im Bereich Ordnung und Sicherheit blieben rund 127'000 Franken unter dem Budget und bewegen sich auf dem Niveau der Jahresrechnung 2016. Im Marktwesen konnten die verrechneten Personalkosten des Werkhofes ebenfalls stabilisiert werden. Sie entsprechen den Kosten des Jahres 2016 und liegen rund 41'000 Franken unter Budget. Bei der Feuerwehr betrugen die Einnahmen aus Feuerwehersatzabgaben rund 1'350'000 Franken und lagen rund 300'000 Franken über Budget. Die Mehrerträge sind analog den Steuern für natürliche Personen auf Mehrerträge aus Vorjahren zurückzuführen. Im Weiteren erbrachte die Feuerwehr Mehrleistungen gegenüber Dritten im Betrag von rund 42'000 Franken.

2 Bildung

Nettoaufwand Budget	21'838
Nettoaufwand Rechnung	21'359
Budgetabweichung	-479

Gegenüber dem Vorjahr stieg der Bruttoaufwand im Bereich Bildung um rund 1'500'000 Franken, während sich die Erlöse um 400'000 Franken reduzierten. Die Abweichung der Rechnung 2017 gegenüber dem Budget 2017 beträgt 480'000 Franken (tiefere Nettokosten). Die Abweichungen gegenüber dem Budget ergeben sich in folgenden Positionen: Aufwand: Lohnkosten Lehrpersonal +347'000 Franken, baulicher Unterhalt an Schulliegenschaften (+258'000 Franken). Entschädigung an die HPS (+273'000 Franken), Beiträge an die Sekundarschulen aufgrund Direktverrechnung Schülerpauschale (-777'000 Franken), Mehrerlös aus Schülerpauschalen (+835'000), Mindererlös an Gemeindebeiträge für Sekundarschulen (-449'000 Franken), vgl. dazu Kapitel 2.5.6 des Verwaltungsberichtes der Finanzverwaltung.

3 Kultur, Freizeit, Sport

Nettoaufwand Budget	8'723
Nettoaufwand Rechnung	8'257
Budgetabweichung	-466

Die Gründe für die Abweichung betreffen eine Leistungsverrechnung des Werkhofes für geleistete Arbeiten für Parkanlagen und Wanderwege (-217'000 Franken), spätere Eröffnung des Hallenbades, weshalb sich die Beiträge an den Kanton reduzieren (-53'000 Franken), Nettokosten des Freibades (-69'000 Franken).

4 Gesundheit

Nettoaufwand Budget	2'311
Nettoaufwand Rechnung	2'136
Budgetabweichung	-175

Die Budgetunterschreitung ist auf tiefere Beiträge an die Pflegekostenfinanzierung (-25'000 Franken) und tiefere Kosten an die Spitex (-141'000 Franken) zurückzuführen.

5 Soziale Wohlfahrt

Nettoaufwand Budget	15'191
Nettoaufwand Rechnung	15'816
Budgetabweichung	625

Die Hauptabweichungen betreffen folgende Positionen: Höhere Beiträge an die Ergänzungsleistung der IV (+103'000 Franken), tiefere Beiträge an Kinderkrippen (-49'000 Franken), höhere Beiträge an die gesetzliche Sozialhilfe (+718'000 Franken), Restkosten Sozialregion (+64'000 Franken), vergleiche dazu Kapitel 7.4 Sozialregion dieses Berichtes und Antrag. Im Weiteren hat der Stadtrat Hilfszahlungen ins Ausland im Betrag von 10'000 Franken genehmigt.

6 Verkehr

Nettoaufwand Budget	6'735
Nettoaufwand Rechnung	6'036
Budgetabweichung	-699

Die Hauptabweichungen fielen auf den Regionalverkehr, bei welchem die verbuchten Beträge rund 212'000 Franken tiefer ausfielen, davon betreffen rund 127'000 eine zu hohe Abgrenzung im Jahr 2016. Minderkosten der Energie für die Strassenbeleuchtung (-200'000 Franken – Neuverhandlungen sbo), Benützungs- resp. Bewilligungsgebühren Strassen (Bsp. Aufbruch-Bewilligungsgebühr etc.). (+112'000 Franken), Kosten für den Winterdienst (-42'000 Franken), Personalkosten Werkhof (-107'000 Franken)

7 Umwelt und Raumordnung

Nettoaufwand Budget	1'987
Nettoaufwand Rechnung	1'697
Budgetabweichung	-290

Die Abweichungen betreffen die tieferen Abfallkosten für die eigenen Betriebe (-76'000 Franken), tiefere Betriebskosten des Friedhofs (-78'000 Franken) sowie nicht ausgeschöpften pauschalen Planungskredit der Bereiche Stadt- und Verkehrsplanung (-73'000 Franken).

8 Volkswirtschaft

Nettoaufwand Budget	562
Nettoaufwand Rechnung	544
Budgetabweichung	-18

Die grösste Abweichung ist auf den Betrieb und Unterhalt der Voliere (-12'000 Franken) zurückzuführen.

9 Finanzen (ohne Steuern Kostenarten 400/401)

Nettoaufwand Budget	396
Nettoaufwand Rechnung	-154
Budgetabweichung	-550

Die Abweichung von 550'000 Franken lässt sich auf folgende Positionen verteilen:

Liegenschaften im Finanzvermögen: Minderaufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Liegenschaften im Finanzvermögen von 106'000 Franken.

Zins- und Vermögensertrag: Mehraufwand kurz- und langfristige Schuldzinsen (+145'000 Franken), Mehrertrag Zinsen, insbesondere Verzugszinsen Steuern (+511'000 Franken), Minderertrag Dividenden, insbesondere Alpiq-Aktien (-100'000 Franken).

Wertanpassung Delkredere: Minderaufwand durch Auflösung von kalkulatorischen Wertberichtigungen auf Debitorenguthaben (-199'000 Franken).

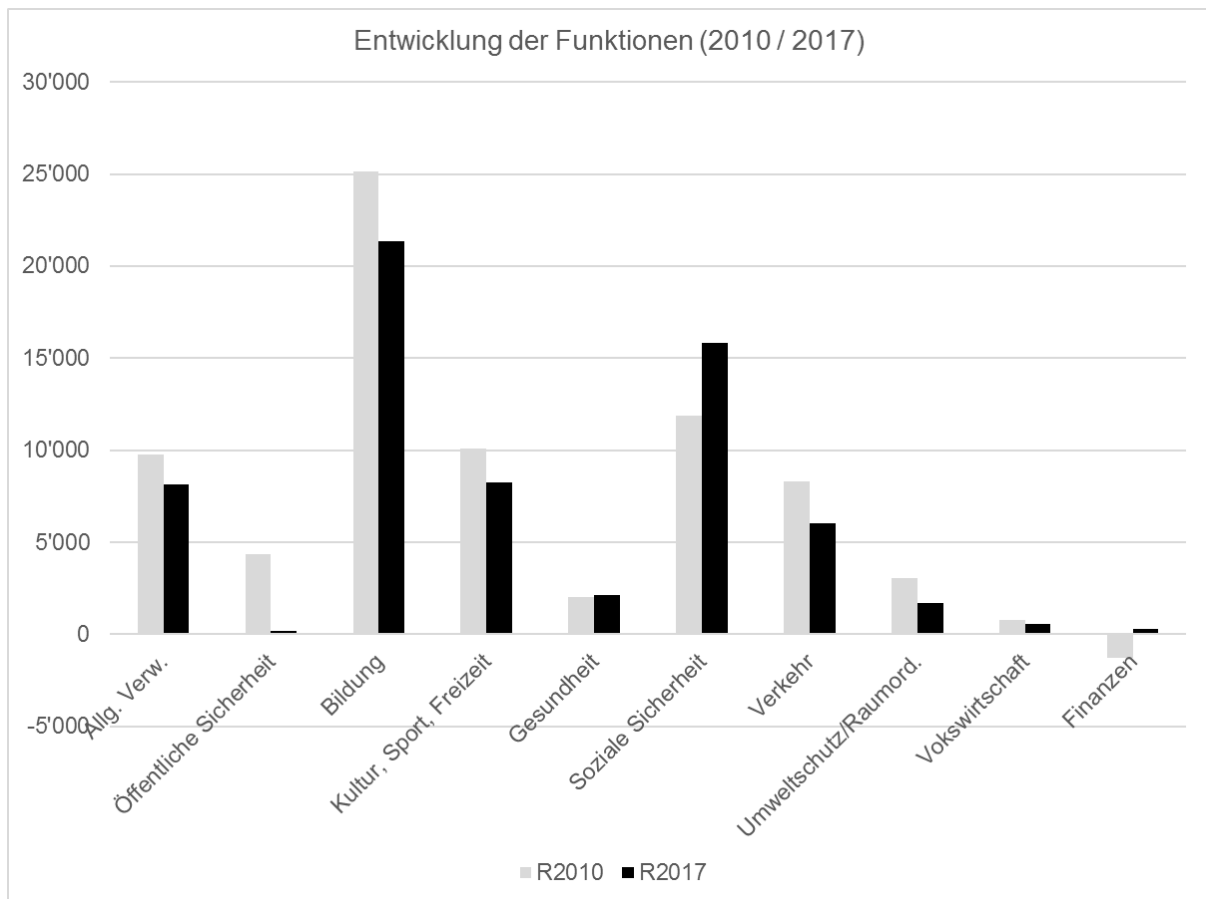
4. Vergleich Entwicklung der Nettobelastungen der Hauptfunktionen 2010- 2017

Mit der Einführung von HRM2 hat die Finanzverwaltung sämtliche Jahre ab dem Jahr 2010 in eine HRM2-Fassung konvertiert. Der bis Ende 2015 vorgenommene 10-Jahres-Vergleich ist somit nicht mehr möglich. Die Finanzverwaltung wird den Vergleich jedoch sukzessive wieder auf 10 Jahre ausbauen. Ein erster 10-Jahres-Vergleich wird somit im Jahr 2020 möglich sein.

In absoluten und relativen Zahlen gemessen hat der Bereich Soziale Wohlfahrt mit einer Zunahme von 3.4 Mio. Franken (+28.7%) real die grösste Steigerung innerhalb der letzten 7 Jahre erfahren. Der Bereich Finanzen, welcher über eine Zunahme 3.6 Mio. ausweist, steigt jedoch nur, weil die Gutschriften der Schülerpauschale als Teil des Finanzausgleiches nicht mehr dieser Funktion gutgeschrieben worden sind, sondern der Funktion Bildung. Dies ist deshalb auch mehrheitlich der Grund, warum sich die Nettokosten im Bereich Bildung in diesem Umfang reduziert haben. Würden die im Jahr 2017 erhaltenen Schülerpauschalen im Umfang von 6.23 Mio. abgezogen, wo würde der Schulbereich ebenfalls eine Zunahme der Nettokosten erfahren. In allen anderen Funktionen konnten teilweise erhebliche Senkungen vorgenommen werden. Insbesondere der Bereich öffentliche Sicherheit wurde mit der Integration der Stadtpolizei in die Polizei Kanton Solothurn erheblich entlastet.

Funktion	2010	2017	Zunahme	in %
0 Allgemeine Verwaltung	9'759	8'119	-1'569	-16.08%
1 Öffentliche Sicherheit	4'366	208	-4'333	-99.25%
2 Bildung	25'119	21'359	-5'646	-22.48%
3 Kultur, Freizeit	10'082	8'257	-1'828	-18.13%
4 Gesundheit	2'013	2'136	295	14.67%
5 Soziale Wohlfahrt	11'892	15'816	3'410	28.68%
6 Verkehr	8'310	6'036	-1'971	-23.72%
7 Umwelt, Raumordnung	3'042	1'697	-1'105	-36.32%
8 Volkswirtschaft	790	571	-272	-34.36%
9 Finanzen (ohne. Steuern 400/401)	-1'261	288	3'635	-288.19%
Total	74'110	64'727	-9'383	-12.66%

Abbildung: Entwicklung Funktionen in TCHF



Grafik: Entwicklung Funktionen 2010/2017

5. Investitionsrechnung

Mit Bruttoinvestitionen von 8.20 Mio. Franken wurden die geplanten Bruttoinvestitionen von 11.09 Mio. Franken um 2.89 Mio. Franken unterschritten. Bei den Investitionseinnahmen konnten bereits Kantonsbeiträge von 1.20 Mio. für das Haus der Museen eingenommen werden. Weiter wurden Kanalisationsanschlussgebühren in der Höhe von 0.97 Mio. Franken vereinnahmt.

Position	get	hnung	f.	
Bruttoinvestitionen	92'000.00	8'236.18	93'763.82	3%
Pauschale Kürzungen	10'000.00		0'000.00	0%
Bruttoinvest. netto	92'000.00	8'236.18	93'763.82	1%
Investitionsbeiträge	1'000.00	35'009.95	35'009.95	8%
Nettoinvestitionen	92'000.00	3'226.23	58'773.77	5%

Eine Liste der abweichenden Investitionen befindet sich im Bericht der Finanzverwaltung unter dem Kapitel 3.2.

Die grössten Abweichungen betreffen folgende Projekte:

Bruttoinvestitionen	Budget	Rechn.	Δ Eff.	Begründung
Haus der Museen inkl. Sammlung	2'600	744	-1'856	Projektverzögerung, Mehraufwand im Jahr 2018
Altlastensanierung Schiessanlage Kleinholz	500	4	-496	Sanierung erfolgt durch den Kanton, keine weiteren Kosten
Fussgänger- und Veloverbindung Hammer / OSW	400	0	-400	Ablehnung durch das Parlament
Freibad, Neue Verkleidung u. San. Nichtschwimmerbecken	500	66	-434	Projektverzögerung, Ausgaben erfolgen im Jahr 2018
Bruttoinvestitionen bei den Abwasseranlagen	2'530	3'059	529	Korrektur Verzögerungen aus Vorjahr
Bruttoinvestitionen Gemeindestrassen o. Hammer/OSW	2'920	2'017	-903	Div. Projektverzögerungen (Bsp. Konradstrasse)
Beitrag an Stadtkirche Olten	0	230	230	Parlamentsbeschluss
Abweichungen in TCHF				

6. Ergebnisse aus Rechnungen mit Spezialfinanzierungen

6.1 Abwasserentsorgung (7201)

Bei einem Umsatz von 4.31 Mio. Franken schliesst die Betriebsrechnung mit einem Überschuss von 1'245'651.20 Franken ab. Geplant war ein Überschuss von 1'202'700 Franken. Mit einer Selbstfinanzierung von 1.53 Mio. Franken konnten die getätigten Investitionen von 2.09 Mio. Franken nicht gedeckt werden. Der Buchwert Sachanlagen Abwasser sowie der Aktiven Rechnungsabgrenzung beträgt Ende Rechnungsjahr noch 5.48 Mio. Franken, das ausgewiesene Fremdkapital 0.62 Mio. Franken. Das Eigenkapital beträgt Ende 2017 3.78 Mio. Franken. Die Abwasserentsorgung weist somit gegenüber der Einwohnergemeinde eine Schuld von 1.08 Mio. Franken aus.

6.2 Abfallbeseitigung (7301)

Die Abfallrechnung 2017 schliesst mit einem Überschuss von 350'702.43 Franken ab. Geplant war ein Verlust von 77'000 Franken. Der Buchwert der Sachanlagen sowie transitorischen Aktiven beträgt 0.84 Mio. Franken, das bilanzierte Eigenkapital 2.42 Mio. Franken. Die Abfallrechnung weist deshalb gegenüber der Einwohnergemeinde ein Guthaben von rund 1.58 Mio. Franken aus, was nahezu 70% eines jährlichen Umsatzes beträgt.

7. Sonderrechnungen

7.1 Pensionskasse der Stadt Olten (wird nicht mehr durch das Parlament genehmigt)

Die Rechnung der Pensionskasse wird seit dem Jahr 2014 nicht mehr durch das Parlament genehmigt, sondern durch die Pensionskommission. Aus Gründen der Transparenz hat sich der Stadtrat entschieden, das jeweilige Rechnungsergebnis auch im Bericht zur Jahresrechnung zu erwähnen. Seit dem 1. Januar 2014 ist die Pensionskasse der Stadt Olten eine eigene öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die Pensionskasse wird im System der Teilkapitalisierung geführt. Der Ausgangsdeckungsgrad wurde per 1. Januar 2014 mit 80% festgelegt. Der gesamte Deckungsgrad beträgt per Ende 2017 111.4% (Vorjahr 109.2%). Die Performance im Jahr 2017 betrug 8.71%. Mit der erfreulichen Performance von 8.71% konnte nebst den zusätzlichen Kosten für die Senkung des technischen Zinssatzes von 2.5% auf 2.0% auch die Soll-Rendite von 2.4% gut erreicht

werden. Als Folge der „Überrendite“ konnte der Deckungsgrad der Pensionskasse auf 111.4% erhöht werden. Die Pensionskasse wird aufgrund des Missverhältnisses von Aktiven und Rentnern (strukturelles Defizit) weiterhin unter Druck bleiben.

7.2 Regionale Zivilschutzorganisation

Der Kostenanteil für die angeschlossenen Gemeinden beträgt rund 456'000 Franken und liegt 90'000 Franken unter dem Budgetwert.

7.3 Regionaler Führungsstab

Der Kostenanteil für die angeschlossenen Gemeinden beträgt rund 27'000 Franken und liegt rund 15'000 Franken unter dem Budgetwert.

7.4 Sozialregion

Die Nettounterstützungsleistungen (5720.3637.00+01/5720.4260.00) der gesetzlichen Sozialhilfe betrugen rund 23.0 Mio. Franken und sind gegenüber dem Budget 2017 um rund 1.6 Mio. Franken höher. Gegenüber dem Vorjahr betrug die Zunahme rund 4.17 Mio. Franken oder rund 22.1%. Der Beitrag aus dem Lastenausgleich erhöhte sich um 50.0% oder rund 3.9 Mio. Franken. Während sich im Jahr 2016 bei den Rückerstattungen noch der Pendenzenabbau der AKSO bemerkbar machte, haben sich die Rückerstattungen nun wieder normalisiert.

Dies ist eine Folge davon, dass sich nun der Beitrag aus dem Lastenausgleich wieder erheblich erhöht hat. Er basiert nun auf dem Niveau der Jahresrechnung 2015.

Jahr	2016	2017	Δ effektiv	Δ %
Bruttounterstützungen	30'487'728.42	31'749'189.65	1'261'461.23	4.1%
Rückerstattungen	11'638'043.06	8'732'129.46	-2'905'913.60	-25.0%
Nettoleistungen	18'849'685.36	23'017'060.19	4'167'374.83	22.1%
Lastenausgleich	7'802'279.91	11'699'884.89	3'897'604.98	50.0%
Anteil Lastenausgleich	41.4%	50.8%		

Bei den Bruttounterstützungen haben insbesondere die verfügten Massnahmen der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) zugenommen, was zu einer Mehrbelastung von rund 0.94 Mio. Franken (+14.2%) führte. Weitere stark wachsende Kostenblöcke waren im Jahr 2017 die höheren Auslagen für Fremdbetreuung von 0.13 Mio. (+20.3%) sowie die Kostenveränderung bei der Integration von 0.11 Mio. Franken (+10.6%). Weiter stiegen die Kosten für Zahnbehandlungen im Jahr 2017 um rund 77'000 Franken.

An die Verwaltungs- und Restkosten der Sozialregion mussten die angeschlossenen Gemeinden gegenüber dem Vorjahr rund 82'000 Franken (+1.97%) mehr bezahlen.

8. Kennzahlen

Mit der Einführung von HRM2 weist die Gemeinde im Anhang ihrer Jahresrechnung eine grosse Anzahl Finanzkennzahlen aus. Nebst Massnahmen beim Vorliegen eines Bilanzfehlbetrages (Fremdkapital ist grösser als die Aktivseite der Bilanz) schreibt das Gemeindegesetz auch eine Massnahme vor, wenn der Nettoverschuldungsquotient (Nettoschuld im Verhältnis des Steuerertrages beim Steuersatz 100%) 150% übersteigt. Weitere Massnahmen zur Steuerung des Finanzhaushaltes werden nicht vorgegeben.

Trotz dieser neuen minimalen Vorschriften macht es Sinn, weitere Zahlen im Auge zu behalten. Folgende Kennzahlen erachtet der Stadtrat als besonders wichtig:

Nettoschuld pro Einwohner/in (Kapitel 4.3 Verwaltungsbericht der Finanzverwaltung)

Nachdem die Stadt Olten in den letzten Jahren aufgrund hoher Investitionen und wegfallender Steuererträgen in eine gefährliche Verschuldungssituation geriet, in welcher eine Pro-Kopf-Verschuldung von weit über 4'000 Franken ausgewiesen wurde, konnte nun die Pro-Kopf-Verschuldung mit 2'355 Franken auf ein mittleres Niveau stabilisiert werden.

Selbstfinanzierungsgrad (Kapitel 4.2 Verwaltungsbericht der Finanzverwaltung)

Mit einem Selbstfinanzierungsgrad von über 100% können sämtliche im Jahr angefallenen Investitionen selber bezahlt werden. Mit einem Cash-Flow nach Investitionen von rund 16.8 Mio. Franken erhält die Stadt nun den nötigen Spielraum, um einen weiteren Schuldenabbau vornehmen zu können und Mittel zu äufnen, um künftige Investitionen (z.B. Investitionen in Schulraum) finanzieren zu können. Der Selbstfinanzierungsgrad, wie er ausgewiesen wird, ist jedoch kritisch zu hinterfragen, da in der offiziellen Berechnungsformel z.B. grosse Veränderungen durch Abgrenzungen oder Auflösung von Rückstellungen nicht mitberücksichtigt werden. In einer zweiten Berechnung soll deshalb der operative Cashflow nach Geldflussrechnung (GFR) immer noch ins Verhältnis zu den effektiv bezahlten Investitionen gesetzt werden. Im Gegensatz zur Jahresrechnung 2016 sind die Abweichungen in der Jahresrechnung 2017 marginal.

	SF Offiziell	SF GFR	Abweichung
Cashflow Betrieb	22'873'930	22'294'038	579'892
Nettoinvestitionen	-6'033'226	-5'408'735	-624'491
Selbstfinanzierungsgrad	379.13%	412.18%	-33.05%
Cashflow nach Investition	16'840'704	16'885'303	-44'599

Nettoverschuldungsquotient (Kapitel 4.1 Verwaltungsbericht der Finanzverwaltung)

Der Nettoverschuldungsquotient gibt an, welcher Anteil der direkten Steuern der natürlichen und juristischen Personen bzw. wie viele Jahrestanchen erforderlich wären, um die Nettoschulden abzutragen. Der Steuerertrag wird auf 100% gewichtet gerechnet. Aktuell beträgt der Nettoverschuldungsquotient 58.47%. Die Stadt würde somit für die Tilgung der Nettoschuld etwas mehr als einen halben jährlichen Steuerertrag benötigen.

Beschluss

Gemäss Seiten 22 und 23

- - - -

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

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Dieter Ulrich, Finanzkommission: Das Ergebnis dieser Rechnung sieht zumindest auf den ersten Blick ja sehr erfreulich aus, wobei Ihr alle schon gesehen, gelesen und gehört habt, dass es natürlich vor allem auch auf die komplette Auflösung der Steuervorbezugsreserve zurückzuführen ist, dass wir jetzt hier einen zweistelligen Millionengewinn ausweisen können, wobei selbst auch ohne diese Auflösung ein positives Ergebnis resultieren würde, aber natürlich nicht in diesem Ausmass, wie es jetzt vorliegt. In der Finanzkommission sind wir eigentlich schon fast seit dem Frühling oder anfangs Jahr immer wieder informiert

worden, wie es mit diesem Abschluss aussieht. Dadurch haben wir an der letzten Sitzung, als die definitive Fassung vorlag, gar nicht mehr so viel über den aktuellen Abschluss diskutiert, sondern schon fast mehr über die Aussichten für dieses und das nächste Jahr. Wie gesagt, hat die Auflösung der Steuervorbezugsreserve natürlich zur Konsequenz, dass jetzt der Anteil, der 2018 budgetiert war, wegfällt. Dadurch wird natürlich diese Rechnung vermutlich nicht mehr so gut ausfallen, wie sie budgetiert wurde, rein von diesem Effekt her. Wir sind aber auch in Kenntnis gesetzt worden, was die möglichen Auswirkungen der Steuervorlage 2017 sein könnten. Auch dies wird sich bei den juristischen Personen entsprechend auswirken. Auch dort können wir das Ergebnis, das jetzt vorliegt, nicht zwingend in die Zukunft projizieren und davon ausgehen, dass es so weiterläuft. Ebenfalls wurden wir darauf hingewiesen, dass mit der Partnerwerkbesteuerung vermutlich in der nächsten Zeit einmal ein Bundesgerichtsentscheid ansteht, der sich je nachdem, wie er ausfallen wird, auch stark auf unsere Finanzen auswirken könnte. Insofern sieht der heutige Stand finanziell sehr gut aus. Es ist aber in Zukunft wie eigentlich immer, aber in diesem Mass noch speziell mit Unsicherheiten belastet, wie es weitergehen soll, weil es einfach externe Faktoren sind, die wir nicht beeinflussen können. Dort, wo wir oder der Stadtrat und die Verwaltung die Rechnung beeinflussen konnten, vor allem auch bei den Ausgaben, liegt eine sehr gute Budgetdisziplin vor, wie dies eigentlich in den vergangenen Jahren auch immer der Fall war. Von den Ausgaben her fällt einfach einzig die soziale Wohlfahrt ins Auge, respektive dort hat man deutlich mehr ausgegeben als budgetiert. Aber wie wir alle wissen, sind dort die meisten Kosten fremdbestimmt, auch über den Lastenausgleich. Da sind wir zum Teil eben auch abhängig davon, was im ganzen Kanton läuft. Ich glaube, es ist an alle gegangen. Ihr habt ja von der Sozialdirektion noch entsprechende Detailinformationen dazu erhalten. Auch positiv zur Kenntnis genommen haben wir – man kann es zwar immer so oder so sehen, es gibt auch mehr Arbeit, ein so dickes Buch zu lesen – dass die Rechnung an Umfang einmal mehr zugenommen hat, bedingt durch HRM2, der zusätzliche Ausweise verlangt, was uns natürlich auch mehr Details gibt und möglicherweise damit zu diskutieren gibt. In der Finanzkommission haben wir insbesondere über die Zusammenstellung der Fonds noch etwas diskutiert, einfach um dort noch etwas Hintergründe und unsere Möglichkeiten respektive, was in Zukunft mit diesen Fonds passieren könnte, zu erfahren. Sonst haben wir noch zwei, drei kleinere Fragen geklärt. Aber ich möchte hier nicht näher darauf eingehen. Vielleicht kommt man in der Debatte noch darauf zu sprechen. Im Namen der Finanzkommission möchte ich dem Stadtrat und der Verwaltung, die dieses dicke Buch erstellt haben, für die Arbeit, die hier geleistet wurde, danken und natürlich nicht nur für dieses Buch, sondern auch für die Arbeit, die in dieses Buch eingeflossen ist, für das, was sie das ganze Jahr hindurch gemacht haben, möchte ich ebenfalls danken. Die Finanzkommission stimmt allen Beschlüssen, so wie sie vom Stadtrat vorgelegt werden, zu.

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Dieter hat schon viel vorweggenommen, was ich eigentlich auch sagen wollte. Deshalb wiederhole ich es jetzt nicht. Ich werde mich kurz halten. Ihr seid Euch dies ja gewöhnt. Auch von meiner Seite her und von Seiten des Stadtrates möchte ich allen Personen ganz herzlich danken, die zum Erreichen dieses tollen Ergebnisses beigetragen haben. Viele Leute sitzen hinten, die Verwaltungsleiter. Ganz besonderen Dank an Urs Tanner, der wesentlich dazu beiträgt, dass wir dieses Ergebnis erzielen können. Ihm möchte ich auch danken, dass er sich jedes Mal Zeit nimmt, in die Fraktionen zu gehen und das Ganze auch vorstellt. Das ist nicht selbstverständlich. Immerhin macht er dies am Abend. Wie Dieter gesagt hat, sieht der Jahresabschluss 2016 auf den ersten Blick hervorragend aus. Der Stadtrat hat sich hier entschieden, einen Schnitt zu machen und die ganze Steuervorbezugsreserve aufzulösen, weil wir nicht wollten, dass die Rechnung eigentlich jedes Jahr besser aussieht, als sie effektiv ist, und das wird in Zukunft zu keinen Verfälschungen des Jahresergebnisses mehr führen. Aber immerhin: Selbst wenn man die Steuervorbezugsreserve in Abzug bringt, beträgt der Überschuss immer noch fast 7 Millionen, und das ist eigentlich ein gutes Ergebnis. Einnahmen- und ausgabenseitig beträgt die Differenz zum Budget rund je 2 %. Das ist bei einem Aufwand von 100 Millionen eigentlich nicht viel. Von schlechter oder pessimistischer Budgetierung, wie hier in der Presse geschrieben wurde, kann somit keine Rede sein. Eine Abweichung von 2 % ist eigentlich nicht viel. Dieter hat es auch schon gesagt. Erfreulicherweise ist die

Ausgabendisziplin nach wie vor sehr gut, was sich insbesondere beim tieferen Sachaufwand zeigt, der gegenüber dem Budget rund 8,5 % tiefer ist. Wir haben sonst erfreuliche Sachen, die sich 2017 eingependelt haben. So ist der Steuerertrag bei den natürlichen Personen um rund 2,23 Millionen gestiegen, davon 1,1 Millionen «normale Steuererträge», ca. Fr. 500'000.— zusätzliche Quellensteuer, und eine einzige Person musste Nach- und Strafsteuern von rund Fr. 600'000.— bezahlen. Auch die neue Verzugszinsregelung mit den 5 % Verzugszinsen, die wir für verspätete Zahlungen in Rechnung stellen, hat rund Fr. 511'000.— mehr in die Kasse gespült. Demgegenüber ist bei den juristischen Personen die Tendenz nicht so gut. Da hatten wir Mindererträge von rund 1,2 Millionen, und beängstigend ist vor allem, dass die Tendenz weiterhin nach unten zeigt. Bei der Sozialhilfe haben die Nettokosten um rund Fr. 700'000.— zugenommen. Auch hier zeichnen sich in Zukunft weitere Steigerungen ab. Hans Peter Müller hat es in der Finanzkommission erklärt. Im Moment liegt die Tendenz bei unseren Nachbarkantonen darin, dass man die Sozialhilfeleistungen reduziert, was zur Folge haben könnte, und wir merken es schon vom Aargau her, dass die Sozialhilfebezüger dann effektiv in den Kanton Solothurn kommen. Auch die Beiträge an die Sonderschulen und Heime haben um rund Fr. 300'000.— zugenommen. Die Personalkosten der Stadtverwaltung sind im Rahmen des Budgets ausgefallen. Demgegenüber haben die Lehrerlöhne um rund Fr. 700'000.— zugenommen. Das ist nicht, weil sie mehr verdienen, sondern aufgrund der steigenden Schülerzahlen müssen wir selbstverständlich auch mehr Lehrer anstellen. Aber auch hier wird die Tendenz für die Zukunft steigend sein, weil diese Schülerzahlen halt immer mehr zunehmen. Nach wie vor ist aber keine Euphorie angebracht. Im Moment geht der Stadtrat davon aus, dass im Jahr 2018 eine ausgeglichene Rechnung präsentiert werden kann. Im Jahr 2019 wird es schon düsterer aussehen. Da rechnen wir jetzt schon mit einem Verlust. Dies insbesondere aufgrund der steigenden Kosten in der Sozialhilfe, bei den Lehrkräften, beim kantonalen Finanz- und Lastenausgleich und aufgrund weiterer Ausfälle bei den Steuern von juristischen Personen. Wenn man den Zeithorizont noch etwas grösser macht, wird es wahrscheinlich noch schlimmer. Das hat vorwiegend zwei Ursachen, einerseits die sogenannte Eventualverpflichtung bezüglich Partnerwerkbesteuerung. Dieter Ulrich hat bereits ausgeführt, was passieren könnte, dass die Stadt Olten Steuern zurückzahlen muss, weil sie dann ins Wallis fließen. Ich verweise hier auf die Vermerke auf Seite 54 und 257 der Jahresrechnung. Wir haben dies mit der Eventualverpflichtung zum ersten Mal gemacht, weil der Kanton dies bis jetzt auch erstmals aufgenommen hat. Bis jetzt hat man ja davon in der Rechnung eigentlich nichts erklärt, wobei das Phänomen, dass hier allenfalls Steuern zurückbezahlt werden, länger bekannt ist. Da waren vor drei, vier Jahren schon Berichte in den Zeitungen. Andererseits auch die Steuervorlage 2017. Leider hat es der Kanton aus meiner Sicht – Daniel hat vielleicht nicht Freude, wenn ich dies jetzt so sage – verpasst, die Steuerausfälle, welche die Gemeinden und Städte haben werden, auszugleichen. Im Moment sieht es so aus, dass etwa zwei Drittel ausgeglichen werden und dies abgestuft auf vier Jahre und ausgehend von einem Steuersatz von 100 %. Wenn eine Gemeinde 125 % hat, werden die Einnahmen auf 100 heruntergerechnet und ein Teil wird ausgeglichen. Wie es dann in vier Jahren weitergehen soll, weiss im Moment niemand. Es ist zu hoffen, und da hoffe ich insbesondere auf die Kantonsräte, dass diese Regelung noch wesentliche Korrekturen mit sich bringen wird. Immerhin sind die Gewerkschaften und die Arbeitgebervertreter, als sie diesen «historischen Kompromiss ausgearbeitet» haben, davon ausgegangen, dass die gesamten Ausfälle ausgeglichen werden. Sonst werden wir hier ein Riesenproblem haben. Wir rechnen mit Steuerausfällen von 11 Millionen Franken, wenn die Steuervorlage 2017 kommen sollte. Wenn ein Teil ausgeglichen wird, sind es immer noch 5,6 Millionen, und nach vier Jahren hätten wir dann den ganzen Ausfall. Ich danke. Merci.

Philippe Ruf, SVP-Fraktion: Diese Rechnung kann man falsch interpretieren. Wir haben aufgrund dieser Steuervorbezugsreserven, die wir jetzt final aufgelöst haben, ein gutes Ergebnis. Das ist die Hauptsache des guten Ergebnisses. Einen Teil konnten wir schon in den Vorjahren machen. Aber jetzt sind es die letzten. Das können wir im nächsten Jahr nicht mehr tun. Das muss uns bewusst sein. Ebenfalls hatten wir jetzt noch eine Strafsteuer, die von einer einzelnen Person noch nachbezahlt wurde. Auch das können wir im nächsten Jahr nicht mehr erwarten. Deshalb ist es extrem wichtig, dass wir jetzt am Schuldenabbau arbeiten und weiterhin, und das haben auch Benvenuto Savoldelli und Dieter Ulrich vorhin

angesprochen, ist das Sorgenkind Sozialhilfekosten einfach immer noch da und es sind wieder explodierende KESB- und Asylkosten. Hier ist es einfach wichtig, dass wir oft, und dies auch seit Jahren, hören, dass es vom Kanton aus kommt. Wir können nichts tun. Das müssen wir einfach überdenken und hier aktiv werden, weil wir dies so nicht mehr weitertragen können. Hier muss der Stadtrat auch aktiv sein, und die Ausreden, dass alles vom Kanton gesteuert sei, können wir in Zukunft einfach nicht mehr so stehen lassen. Sonst müssen wir uns auch gleichzeitig fragen, wofür wir in diesem Bereich noch Leute brauchen, wenn der Kanton alles macht. Was ebenfalls besorgniserregend ist, sind die Steuereinträge der juristischen Personen. Wenn sie abnehmend sind, kann uns dies ganz deftig tragen. Vor allem das sogenannte Klumpenrisiko, das wir mit diesen juristischen Personen haben, dass wir ganz wenige Firmen haben, die einen sehr grossen Anteil unserer Steuern zahlen, ist enorm gefährlich. Deshalb ist es extrem wichtig, dass wir auch zusätzliche Steuerzahler, juristische Personen, gewinnen können, und sie gewinnen wir dadurch, dass wir eine strikte Ausgabenpolitik verfolgen und in Zukunft sicher von Steuererhöhungen oder Ähnlichem absehen. Sonst können wir diese auch nicht anlocken. Was dadurch sicher auch einfach noch wichtig zu sagen ist, und das hat Benvenuto ebenfalls gesagt, ich nenne es jetzt ein Damokles-Schwert, das mit diesen Wallis-Millionen über uns hängt. Wenn wir dort einen zweistelligen Millionenbetrag zahlen müssen, «verbläst» uns auf gut deutsch gesagt. Das ist für uns ein Grund mehr, dass wir strikt bleiben müssen, dass wir sparsam sein müssen, weil die nächsten Investitionen wie der Bahnhofplatz, das Schulhaus, Haus der Museen etc. bereits geplant sind. Deshalb müssen wir mit unseren Finanzen ganz vorsichtig sein, das Resultat nicht falsch interpretieren und eine ganz strikte Ausgabenpolitik verfolgen, damit wir auch im Worst-Case-Szenario ein solches Damokles-Schwert irgendwie anfangen könnten.

Felix Wettstein, Fraktion Grüne: Die Grünen möchten sich beim Stadtrat und bei der Verwaltung für den sehr informativen Verwaltungsbericht und die präzisen Angaben in der Jahresrechnung bedanken. Den Dank verdient die Verwaltung natürlich auch, weil sie eine hohe Budgetdisziplin an den Tag gelegt hat und da und dort die Sachausgaben sogar noch etwas weiter heruntergebracht hat, als dies in diesem sowieso schon knappen Budget vorgesehen war. Schliesslich bedanken wir uns bei Urs Tanner für seine Erläuterungen zu unseren Detailfragen, die wir ihm im Vorfeld zukommen liessen. Ein Gewinn von 16,3 Millionen Franken bei einem Gesamtaufwand von rund 100 Millionen könnte man ja auf den ersten Blick als höchst erfreuliches Resultat bezeichnen. Allerdings – der Kommissionssprecher hat es bereits gesagt – ist es auf den zweiten Blick eben nicht nur zum Bejubeln, obwohl – das darf man an dieser Stelle sagen – es der Stadt Olten wirklich gut geht. Der Abschluss gibt nämlich aus zwei Gründen ein verzerrtes Bild ab. Der erste Grund ist im generellen Kommentar beschrieben und vorher auch schon kommentiert, wenn auch nicht wirklich erklärt, worden, nämlich die Auflösung des ganzen Rests der Steuervorbezugsreserve. Der zweite Hauptgrund muss man immer noch etwas zwischen den Zeilen suchen. Er ist auch jetzt noch nicht angesprochen worden. Die Stadt Olten hat einmal mehr viel zu wenig Investitionen getätigt. Zum Thema der Steuerschwankungsreserven. Erst im November 2017 haben wir ja vom Finanzdirektor gehört, wie er damit umgehen will. Bis zum Jahr 2020 müssen diese Reserven aufgelöst sein, und man hat sich vorgenommen, dies in Etappen zu tun. 2017 noch gar nichts, 2018 dann 4,5 Millionen. So haben wir es ins Budget genommen. Dann muss innert weniger Wochen etwas passiert sein, das diese Pläne alle Makulatur werden liess. Plötzlich hat der Stadtrat auf einen «Chlapf» die ganze Reserve aufgelöst, 9,3 Millionen, und zwar, ohne dass man ein Minus hätte ausbügeln müssen. Wir vom Parlament wären ja schon froh, wenn man diesbezügliche Versprechungen nicht einfach plötzlich preisgeben würde. Vom Finanzdirektor würden wir Grüne gerne wissen, was zu diesem Meinungsumschwung geführt hat. Er hat zwar vorhin gesagt, man wolle nicht, dass die Rechnung jedes Jahr besser aussähe als sie sei. In der Medienmitteilung hiess es, dass es nicht jedes Jahr nach Verfälschung aussehen würde. Das ist aber überhaupt keine neue Überlegung. Wir haben diese Reserve vor etwa 10 bis 12 Jahren gebildet. Vielleicht müsste man tatsächlich wieder einmal daran erinnern, was vor 10 bis 12 Jahren dazu geführt hat, dass man die Steuervorbezugsreserve angehäuft hat. Die Stadt hat nämlich damals so exorbitant mehr Gewinn als budgetiert gemacht, dass sie Angst bekam, sie müsse zu viel in den Finanzausgleich unter den Gemeinden einzahlen. Hier hat man die Schlaumeierei – ich

glaube, man darf es schon so sagen – mit dieser Schwankungsreserve eingerichtet. Es war ganz sicher nie die Idee, dass man in einem Jahr mit Gewinn darauf zurückgreifen muss. Aber genau das macht man jetzt. Es ist auch schon gesagt worden. 2017 wäre auch ohne diese Auflösung mit 4,1 Millionen auf der positiven Seite gewesen. Damit komme ich zum zweiten Kritikpunkt von uns Grünen zum vergangenen Geschäftsjahr. Nachdem man bei den Investitionen schon zum zweiten Mal auf rekordtiefem Niveau geplant hatte, hat man sie dann nicht einmal realisiert, sondern noch einmal um fast 3 Millionen verpasst. Wir haben in Olten seit Jahren bei den Investitionen einen Rückstand. Die Stadt verliert dadurch laufend an Attraktivität. Die Bevölkerung wächst. Aber die Infrastruktur hält nicht Schritt. Man steht auf die Bremse und hat es immer noch nicht geschafft, in den Modus des Aufbruchs und der Entwicklung hineinzukommen. Es geht uns überhaupt nicht um unbedachte Entwicklungen, sondern um solche, die einfach keinen Aufschub mehr ertragen. Das Schulhaus im Kleinholz, der Zugang zum Bahnhof Hammer von beiden Seiten und die Sanierung des Aareuferwegs sind nur drei dieser prominentesten Themen. Wenn man im Geschäftsbericht, Seite 7, die Grafik der Steuerfüsse der natürlichen Personen 2017 im Quervergleich durch den ganzen Kanton anschaut, muss man sich schon fragen, wo ist das Problem? Klar braucht Olten für all die nötigen Investitionen die geplante temporäre Steuererhöhung gemäss dem Finanzplan. Das tut nicht weh. Wir sind auch so noch längstens unterhalb der Mitte aller Gemeinden, auch wenn dies, nebenbei gesagt, sowieso ein eigenartiger Massstab ist. So wie wir jetzt unterwegs sind, können wir zwar schwarze Zahlen feiern. Aber es bröckelt rundherum und zwar nicht nur der Sandstein, sondern auch die Moral. Das ständige, noch weiter herunterschrauben zu wollen, lässt den Leuten keinen Entwicklungsspielraum mehr. Sie können sich über nichts mehr freuen. Es ist wirklich dringend, dass man im Stadthaus aus dieser Stimmung herauskommt. Wenn man nämlich drin verharrt, passiert es unter anderem, dass der schwarze Peter zwischen den Direktionen herumgeschoben wird. Nehmen wir zum Beispiel das Thema Nachtragskredite. Das sind die Seiten 58 bis 60 im dicken Buch. Da hat man das Gefühl, im Bereich allgemeine Verwaltung, Präsidialdirektion, oder im Bereich Bildung habe man nachträglich aber auch noch gar viel zu bewilligen. Allerdings haben einige dieser Zusatzkosten vor allem mit bauen zu tun. Die Bauaufwendungen verstecken sich aber in anderen Kostenstellen. Im Prinzip ist dies nicht der Rede wert. Aber es wird eben genau dann zum Thema, wenn man zwischen den Departementen mit dem Finger aufeinanderzeigt. Noch ein Stichwort zu den Sozialhilfekosten, das vorhin gefallen ist: Da möchten wir einfach daran erinnern, dass der Kanton Solothurn schon vor etlichen Jahren mit den Ansätzen für die Sozialhilfebedürftigen tiefer unten hineingegangen ist und dies auch immer noch geht, als was die SKOS-Richtlinie empfiehlt. Jetzt zu sagen, schaut einmal, was die anderen Kantone scheinbar Gescheites machen. Wir haben hier schon längstens die Zitrone ausgepresst. Noch zum Thema Firmen anlocken, weil jetzt eben die mittelfristige Perspektive, schon der Rückblick auf das letzte Jahr so aussieht, als ob es den Firmen schlecht ginge. Grundsätzlich ist die Konjunktur nicht schlecht unterwegs. Offensichtlich ist es einigen gelungen, nicht viel Gewinn zu machen oder nicht viel Gewinn ausweisen mussten. Das ist ja die Erklärung. Man darf vielleicht an dieser Stelle auch wieder einmal daran erinnern, dass rund die Hälfte aller Firmen im Kanton – ich gehe davon aus, dass es in der Stadt nicht ganz anders sein wird – 0 Franken 00 Steuern zahlen. Einfach, damit man sich ab und zu daran erinnert. Philippe Ruf hat gesagt, man solle das Richtige tun, damit man Firmen anlocken könne. Dann würden die Firmensteuern auch wieder ansteigen. Es ist ganz gut, wenn man sich dies im Hinblick auf die Steuervorlage 2017 mit dieser Prämisse überlegt. Aktuell haben wir immer noch sehr häufig die Tendenz zu sagen, anlocken ginge dann, wenn man den Firmen noch während 10 Jahren Steuererlass bieten würde. Ja, wenn sie dann kommen, und wir haben trotzdem 10 Jahre lang 0 Franken 00 Steuern. Einfach, damit man dies in den richtigen Relationen sieht. Den Anträgen des Stadtrates zur Jahresrechnung und zum Nachtragskredit stimmen wir Grüne grundsätzlich zu. Je nach Antwort zum Thema Meinungsumschwung bei der Reserveauflösung könnte es aber auch noch Enthaltungen geben.

Tobias Oetiker, Olten jetzt!: Wir haben den Finanzbericht und die Rechnung auch mit Interesse gelesen und bedanken uns für die ausführliche Berichterstattung. Wir bedanken uns auch ganz besonders bei Urs Tanner, der uns dies an der Fraktionssitzung noch erläutert hat. Es ist sozusagen unsere erste Runde. Deshalb haben wir dies besonders

geschätzt. Dass zusätzlich zu der aufgelösten Steuervorbezugsreserve von 9 Millionen immer noch ein Plus von 7 Millionen herauschaut, schön. Fehlende Investitionen, die Felix schon erwähnt hat, schade. Was uns aber besonders beschäftigt hat, ist so, was sagt uns die Rechnung in Bezug auf die Zukunft? Wir werden ja im Herbst wieder ein Budget zu bewilligen haben. Insbesondere die Sache auf Seite 257 mit Eventualverpflichtungen haben uns beschäftigt, weil es dort unten heisst: «Ein Entscheid gegen die Mittellandkantone wird auch für die Stadt Olten zu erheblichen finanziellen Konsequenzen führen. Die Stadt Olten müsste bereits erhaltene und verbuchte Steuern, inklusive Verzugszins, zurückzahlen». Das steht ja eben in einem Finanzbericht, in einer Rechnung, aber leider keine Zahlen. Ich habe mir dann überlegt, ob man dies irgendwie herausfinden könnte. Man müsste ja schätzen können, mindestens, was ist die Streitsumme? Laut Artikel der Solothurner Zeitung vom 15. März 2014 geht es um die Steuern, welche die Alpiq seit dem Jahr 2009 bezahlt hat. Gewinn- und Kapitalsteuereinnahmen wäre so das Maximum. Ich habe versucht, dies einmal auszurechnen. Auf der Website der Stadt habe ich geschaut. Interessanterweise sind die Rechnungen 2009 und 2010 nicht online, währenddem 2007 und 2011 schon online sind. Interessanterweise ist die Rechnung auch in dieser Parlamentssitzung, in der die Rechnung 2009 besprochen wird, nicht im Web. Sie fehlt auch. Aber ich habe mich dann an die Finanzabteilung gewendet und sie gebeten, mir diese Zahlen zu liefern. Das haben sie freundlicherweise gemacht. Ich habe dann eine Grafik daraus gezeichnet. Man sieht hier die Steuereinnahmen der Stadt über die Jahre und zwar der juristischen Personen. Die Balken sind immer die gesamten Steuereinnahmen. Unten ist 0. Ich mache immer von 0 an. Der grüne Bereich unten ist – es sind etwa 20 Millionen – so, was wir immer einnehmen. Es kommen so Grundsteuereinnahmen. Es sind fast immer 20 Millionen. Dann hatte es hier sehr viel zwischendurch. Es geht dann nach unten auf 20 Millionen. Von daher nehme ich an, dass das, was so sehr viel ist, wahrscheinlich von der Alpiq kommt. Jetzt zahlen sie nichts mehr. Wenn man dies zusammenzählt – die roten Balken sind die Steuereinnahmen seit 2009 – kommt man auf 70 Millionen. Ich finde, 70 Millionen sind noch viel. Ich habe noch gewisse Fragen. Wie schätzt der Stadtrat das Risiko ein, dass wir diese 70 Millionen zahlen müssen, respektive mit welchem Betrag rechnet der Stadtrat? Wann wird mit dem Entscheid des Bundesgerichts gerechnet? Müsste man dies dann gleich zahlen, oder könnte man dies abstottern? Wie sieht dies aus? Was sind generell die Folgen für Olten? Wie würde es aussehen, wenn man jetzt einen solchen Betrag abdrücken müsste? Ganz allgemein fehlt uns in der Berichterstattung des Stadtrates die ganze Risikoseite. Ich selber habe kein grosses Unternehmen mit 100 Millionen. Aber ich bin Stiftungsratspräsident einer kleinen Stiftung, die von der eidgenössischen Stiftungsaufsicht überwacht wird. Sie fordert von uns seit Jahren immer eine Risikobetrachtung. Jedes Jahr zusammen mit der Rechnung liefern wir auch, wie wir die Risiken für unsere Stiftung einschätzen. Ich würde mir wünschen, dass die Stadt dies auch machen würde und zwar mit Eintreffenswahrscheinlichkeit, mit Beträgen, die hier als Risiken gesehen werden. Es gibt nämlich noch ein zweites Risiko. Die Steuerreform 2017 ist auch schon erwähnt worden. Ich habe vorhin eine Zahl gehört. 11 Millionen pro Jahr, die uns allenfalls wegbrechen. Das wäre also die Hälfte dieser 20 Millionen, welche die juristischen Personen zahlen. Ich fände es persönlich hilfreich, wenn wir solche Informationen hätten, gerade auch in Bezug auf die Budgetierung und wie wir so mit dem Geld umspringen. Aber die Rechnung an und für sich mit dem Bericht hat uns gefallen. Wir werden dem vermutlich zustimmen.

Muriel Jeisy, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Für uns ist es eigentlich weniger der Zeitpunkt, um zu kritisieren, was wir hier nicht angebracht finden, sondern eher einmal danke zu sagen für die Arbeit, die hier geleistet wurde und auch zeigt, dass die zugegebenermassen schmerzhaften Einschnidungen auf der Einnahmen- und auch auf der Ausgabenseite in den letzten Jahren doch auch bestätigen, dass der Turnaround soweit einmal positiv geschafft sein sollte und wir die Rechnung und den Bericht erfreut zur Kenntnis genommen haben und dafür der Verwaltung, dem Stadtrat und aber auch Urs Tanner für die ergänzenden Informationen und Erläuterungen, gerade auch zu Fragen, die vorher noch gestellt wurden, der er in der FIKO gegeben hat und auch noch in den Fraktionen Rede und Antwort stand. Wir finden es sehr erfreulich, finden jedoch auch, dass man nicht übermütig werden darf, weil eben die dunklen Wolken am Horizont und Risikofaktoren mit der Steuervorlage 2017 und der Eventualverpflichtung, die doch ein gewisses Risiko darstellt, für

uns nicht sehr glücklich ausgehen kann, weiterhin so sein muss, dass man bei den Investitionen nicht gerade übermütig werden darf. Es zeigt doch auch den Rückblick in die vergangenen Jahre, dass wir dort mit den Investitionen deutlich über unseren Verhältnissen gelebt hatten, wo neben den anderen Kritikpunkten, die jetzt hier dem Stadtrat vorgeworfen werden, wegen dieser Vorbezugsreserve, uns mitunter in den ganzen Schlamassel dieses extremen Lochs geritten hat, aus dem wir zuerst einmal wieder herauskommen mussten. Es ist nämlich dort, wie man nachträglich auch noch einmal abgeklärt hat, erwiesenermassen nicht transparent informiert worden, dass man dort durch Auflösung dieser Reserve einen sehr schlechten Rechnungsabschluss frisiert hat. Ich persönlich bin dem Stadtrat sehr dankbar für diese Strategie, dass wir hoffentlich im nächsten Jahr diese Diskussion hier nicht mehr haben werden, weil es nämlich diese Reserve nicht mehr gibt und das Ergebnis vollständig übereinstimmen sollte. Das sind eigentlich die wichtigsten Erkenntnisse, die wir hier sehen. Wir stimmen natürlich sämtlichen Anträgen des Stadtrates einstimmig zu.

Florian Eberhard, Fraktion SP/Junge SP: Zuerst einmal herzlichen Dank allen Beteiligten für die Jahresrechnung und den Verwaltungsbericht. Ich werde mich auf die wichtigsten Punkte beschränken. Die Fraktion SP/Junge SP ist grundsätzlich zufrieden mit der vorliegenden Rechnung. Auch ohne die Auflösung der Reserve liegt aus finanzpolitischer Sicht ein gutes Ergebnis vor. Das Budget ist eingehalten worden, ausser, wie schon gesagt, bei der Sozialregion. Dort bestehen aber auch nur sehr wenige Möglichkeiten, dies direkt zu beeinflussen. An dieser Stelle auch ein Dankeschön für die zusätzlichen Unterlagen, die zu diesem Thema verschickt wurden. Sie bieten relativ viele nützliche Hintergrundinformationen. Die Auflösung der Steuervorbezugsreserve und insbesondere der Zeitpunkt davon hinterlassen auch bei uns ein etwas mulmiges Gefühl. Über diesen geplanten Schritt und die Gründe dafür ist das Parlament beim Budget 2018 kein bisschen informiert worden. Die Begründung, weshalb dies nicht gemacht wurde, ist auf Seite 1 des Berichts doch eher salopp und dadurch auch etwas befremdend formuliert und erweckt ein Stück weit den Anschein eines unfähigen Parlaments, das vor sich selber geschützt werden muss. Die Rechnung ist aus unserer Sicht etwas gar positiv ausgefallen. Der Millionenüberschuss zeigt auf, dass gewisse geplante Leistungen nicht erbracht wurden. Zum wiederholten Mal ist ausserdem weniger investiert worden, als budgetiert war. Unserer Meinung nach sollte nicht nur auf das Verwalten gesetzt werden, sondern auch progressiv vorausgeblickt und der Aspekt der Investition stärker gefördert werden. Es gibt zahlreiche Bereiche, wo definitiv Investitionsbedarf besteht. Auf Seite 7 werden ein paar Grundsätze erklärt. Mit dem erklärten Ziel bezüglich dem Steuersatz sind wir nicht einverstanden. Wieso wollen wir beim Steuerfuss unbedingt bei den untersten Gemeinden bleiben? Sollte man sich nicht an vergleichbaren Gemeinden wie zum Beispiel Grenchen mit 124 % oder Solothurn mit 110 % orientieren? Diese Steuerstrategie sehen wir als nicht förderlich an. Zum Schluss möchten wir uns gerne noch herzlich für die sehr rasche Beantwortung der Fragen, die wir dazu hatten, bedanken. Wir stimmen allen Beschlussesanträgen zu und genehmigen die Rechnung, obwohl doch ein gewisses Unbehagen auch von unserer Seite vorhanden ist.

Reto Grolimund, FdP-Fraktion: Die Jahresrechnung 2017 ist ja ein Rückblick. Wenn wir zurückblicken, haben wir die 7 Millionen Ertragsüberschuss. Wir stehen relativ gut da, auch weil die Pro-Kopf-Verschuldung auf unter die Fr. 2'500.— pro Einwohner reduziert werden konnte. Das betrachten wir als wichtigen Schritt in die richtige Richtung, weil so auch etwas Flexibilität für wirklich notwendige Investitionen in der Zukunft erhöht wird. Wir sind aber natürlich auch nicht um einen kleinen Rückblick herumgekommen. Wie gesagt standen wir relativ gut da, und relativiert wird es halt eben durch den Ausblick. Wir haben die Investitionen in den Schulraum, die anstehen. Wir haben den Bahnhofplatz, der sehr wichtig ist, und wir haben die Investitionen in den Werterhalt, die immer anstehen werden. Neben all dem muss eben die Stadt Olten in den kommenden Jahren noch die Auswirkungen der Steuervorlage 2017 tragen. Wie auch immer dieses Abstimmungsergebnis dann ausfallen wird, haben wir die Entwicklung der Sozialausgaben, die am Steigen sind, wo wir im Verwaltungsbericht der Sozialdirektion auf Seite 268 lesen konnten, dass wir mit den zusätzlichen 4 Millionen in der Sozialregion jetzt eigentlich wieder beim Normalzustand angekommen sind. Klar schlägt dieser Betrag dann nicht 1 : 1 auf Olten durch. Aber es ist sicher ein Ort, wo man von der Stadt her ein Auge darauf werfen muss. Florian hat gesagt,

dass wir dort keine direkten Einflussmöglichkeiten haben. Aber vielleicht bietet sich dort indirekt eine Möglichkeit. Ein Grund zur Euphorie ist halt dieser Abschluss deshalb eben doch nicht. Neben dem finanziellen Rückblick haben wir auch noch die ganzen Verwaltungsberichte drin. An dieser Stelle möchte die FdP schon einmal bei allen Direktionen für das Aufbereiten des ganzen Materials danken. Es ist noch spannend und interessant, wenn man zum Beispiel lesen kann, dass das Hübeli-Schulhaus im letzten Jahr eine Woche lang den Kosmos erforscht hat oder dass 980 Feuerwehreinsatzstunden auf falsche Brandalarme zurückzuführen sind oder dass 240 Rundgänge durch die Stadt Olten angeboten wurden und dies, obwohl Ruedi und Heinz relativ lange Sommerpausen hatten. Die FdP bedankt sich auch bei Urs Tanner, bei Stadtrat Benvenuto Savoldelli für die Präsentation der Jahresrechnung, und wir stimmen allen Anträgen zu.

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Zuerst einmal zu den Investitionen. Wenn Ihr auf Seite 13 der Jahresrechnung geht, wird es ja erklärt, wo die Abweichungen sind, und es ist nicht so, dass man diese Investitionen nicht machen will, sondern die 4 Millionen Unterschied kommen daher, dass sich diese Projekte verzögert haben und die 4 Millionen dann 2018 ausgelöst werden. Von daher haben wir hier auf nichts verzichtet. Wegen der Meinungsschwankung: Wir hatten zuerst geplant, von der Steuervorbezugsreserve die Hälfte 2017 und die Hälfte 2018 aufzulösen. Felix, Du hast ja gesagt, 2017 gar nichts. Das stimmt so nicht, sondern man hätte je die Hälfte auslösen wollen. Wir haben dann auch abgeklärt, ob es einen Einfluss auf den Finanz- und Lastenausgleich hat, ob man alles im gleichen Jahr auflöst, und es hat keinen Einfluss. Dann zahlen wir deshalb nicht mehr, und wir sind halt zum Schluss gekommen, dass man das Ganze 2017 auflöst, damit man hier einmal einen Schnitt hat und nicht immer über das Gleiche diskutieren will. Meinungsumschwünge kann es geben. Man lernt auch dazu. Es kann sein, dass sich die Situation ändert, und es ist ja immer so, dass ich dies nicht allein entscheide, sondern wir sind ein Gremium, und wir entscheiden dies im Gremium und schauen Vor- und Nachteile an. Da hat es keine Nachteile gegeben. Dann wollten wir nicht einsehen, wieso man es nicht machen sollte. Wegen der 70 Millionen, die hier berechnet wurden: Das werden effektiv die Steuern gewesen sein, welche die Alpiq gezahlt hat. Ich muss vielleicht hier noch dazu sagen, dass es ab dem Jahr 2009 sein wird. Das wird auch in Zukunft weitergehen, wenn das Bundesgericht jetzt zum Schluss kommt, man verteilt dies anders. Man muss auch noch sagen, wir sind nicht Partei bei diesem Bundesgerichtsverfahren. Der Kanton Wallis und die Alpiq sind hier Partei. Steuereinschätzungen macht der Kanton Solothurn. Wir bekommen die Zahlen vom Kanton und müssen sie dann umsetzen. Wir können also hier überhaupt nichts tun. Wir können auch gar keine Prognose abgeben, wie hoch dies sein wird. Das kann bis zu einem zweistelligen Millionenbereich kommen, vielleicht auch ein etwas höherer. Das weiss man nicht. Es ist sehr schwierig, wenn man nicht am Verfahren beteiligt ist, eine Prognose abgeben zu müssen. Was die Risikobetrachtung anbelangt, machen wir es ja meistens in der Rechnung und auch im Budget, dass man auf gewisse Risiken hinweist. Aber HRM2 sieht dies nicht vor. Wir können hier nicht Rückstellungen für Risiken machen, wo wir nicht wissen, wie hoch sie ausfallen. Das ist bei HRM2 nicht vorgesehen. Deshalb machen wir es eigentlich nur in Wort und Schrift und nicht mit konkreten Zahlen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir gehen durch das Buch, wie wir es im üblichen Rahmen tun. Gibt es noch Voten von Einzelsprechern zum Gesamten, also nicht zu einzelnen Teilen?

Heinz Eng: Es ist immer so gewesen, es ist immer so gewesen, heisst es im Solothurner Liedchen. Gut, wir sind hier nicht in Solothurn. Wir sind hier in Olten. Es ist halt immer wieder «gäng wie gäng». Wir haben wieder einen guten Rechnungsabschluss, und es ist wieder ein Gejammer. Der Stadtrat mimt den sterbenden Schwan, zeigt die Wolken, die am Himmel hängen. Das wissen wir alles. Das ist ja neu. Das ist schon vor einem Jahr, vor zwei Jahren so gewesen. Tobias hat noch von den Steuererträgen vor 10 oder 15 Jahren und wie sie sich entwickeln gesprochen, alles rückgerichtet. Ich habe nicht verstanden, was Du genau sagen wolltest. Ich möchte hier eigentlich auch nicht länger werden. Ich möchte einfach sagen, dass wir vergessen haben, jemandem danke zu sagen. Das sind die Wichtigsten. Das habe ich letztes Jahr schon gesagt. Es sind die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt

Olten. Ich bitte Dich, Andrea, dies ins Protokoll zu nehmen. Alles andere kannst Du wieder herausnehmen. Danke den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern der Stadt Olten. Wenn man nämlich die Zahlen anschaut, 1,7 Millionen mehr. Das ist jetzt eigentlich der Bogen. Sie glauben scheinbar an Olten. Sie glauben mehr an Olten, als gewisse Politikerinnen und Politiker oder der Stadtrat. Sonst wären sie nämlich je nachdem auch weggezogen und hätten gedacht, die Wolken, die es hier gibt, und der Tsunami, der kommt. Es bleibt doch niemand auf einem sinkenden Schiff. Ich möchte nicht auf Zweckoptimismus machen. Besten Dank allen. Das ist okay. Sie haben aber auch ihren Lohn in der Verwaltung. Wenn ich morgen zu meinem Chef gehen und sagen würde, Du, in zwei, drei Jahren könnte es dann ich weiss nicht was alles. Dann wird er sagen, das kannst Du doch den Kunden nicht sagen. Sonst bist Du hier fehl am Platz. Man muss auch einen gewissen Optimismus haben. Man muss Motivation hineinbringen und sich den Herausforderungen stellen. Das bringen wir zustande. Die Situation der Stadt Olten war nie einfach, nicht letztes Jahr, nicht vor fünf oder zehn Jahren und wird es auch nicht in fünf Jahren sein. Aber wir haben es immer geschafft. Zudem noch einmal auch an den Stadtrat: Ihr müsst natürlich auch etwas aus Euch herauskommen, einen gewissen Optimismus und vor allem Motivation versprühen. Die Stadt Olten ist die wichtigste wirtschaftliche Stadt im ganzen Kanton. Wir haben am meisten Einwohner. Das müsst Ihr halt auch einmal in die Waagschale werfen. Es ist vorhin schon gesagt worden. Immer das Duckmäuserische von übergeordneten Stellen, was weiss ich nicht alles. Wenn der Kanton Solothurn hier irgendetwas loslässt, muss man halt einmal sagen, Burschen, so und so. Wir sind auch noch jemand. Schaut auch für uns. Ich will hier nicht gross Polemik machen. Es gibt einfach ein Wort am Schluss. Noch einmal merci den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern der Stadt Olten.

Daniel Probst: Die Motivationsrede von Heinz kann ich natürlich nicht toppen. Aber ich möchte noch kurz einen Aspekt aufgreifen, wo mich vorhin Benvenuto betreffend Steuervorlage angesprochen hat. Ich stimme ihm hier voll und ganz zu. Der Solothurner Kompromiss, den ja die Sozialpartner, die Gewerkschaften und Wirtschaftsvertreter, mit den Gemeinden zusammengeschlossen haben, sieht eben vor, dass man Gemeinden voll ausfinanziert. Wir wissen, dass es den Gemeinden wie Olten, aber auch Grenchen und andere sehr schwierig ist, dies auszugleichen. Deshalb hatten wir dies in unserem Vorschlag so vorgesehen. Die Regierung sieht dies im Moment noch anders. Aber ich glaube, wir haben viel Leute im Saal oder auch viele Kantonsräte aus der Stadt Olten. Ich habe vorhin kurz gezählt. Wir stellen mit Abstand die grösste Fraktion im Kantonsrat. Es sind 11 Kantonsrätinnen und Kantonsräte aus der Stadt Olten, die Olten vertreten, und ich glaube, es liegt an ihnen und zwar fast von allen Parteien, in ihren Fraktionen zu schauen, dass es entsprechend im Sinne von Olten auch in die Vernehmlassung kommt. Dort müssen sie Olten auch vertreten. Die Regierung sieht eine komperative Steuerstrategie vor, keine Tiefsteuerstrategie. Mit den 12,9 %, wo übrigens Olten selber noch bestimmen kann, ob sie dies einhalten möchte, ob sie höher oder tiefer sein möchte. Das ist nicht festgeschrieben. Wenn Olten findet, man kann dies am Anfang nicht stemmen, kann man auch leicht höher einsteigen. Da ist man von allen Kantonen, einfach als Vergleich, heute auf Platz 13. Es ist nicht so, dass wir dort topp wären. Man ist mit den 12,9 gerade noch knapp in der vorderen Hälfte. Wenn man 16 nehmen würde, wären wir viertletzte. Dann hätte man eine Investition, die eigentlich nichts bringen würde, weil die Unternehmungen genau gleich weggehen. Ich glaube, dort liegt es an den Kantonsrätinnen und Kantonsräten, dass sie sich für Olten einsetzen. Dafür sind sie im Kanton auch gewählt. Dann auch an Martin Wey als Vorstandsmitglied beim Verband Solothurner Einwohnergemeinden, auch zusammen mit François Scheidegger und anderen Schwergewichten, dass sie entsprechend auch bei der Eingabe der Gemeinden dafür sorgen, dass die Gemeinden voll ausfinanziert werden. Von der Wirtschaft und den Gewerkschaften kommt dort sicher auch Unterstützung.

Felix Wettstein: Ich bin einer dieser 11. Ich kann einem Punkt beipflichten, was Daniel jetzt gerade gesagt hat. Auch so, wie die Regierung dies jetzt vorgeschlagen hat, würde dies für die Stadt Olten nicht zu 11 Millionen Rückgang bei den juristischen Personen führen können. Was die Regierung vorschlägt, ist eine Transferzahlung des Kantons zur Abfederung an die Gemeinden und zwar so, dass keine Gemeinde mehr als um 5 % der bisherigen Steuereinnahmen krebzen müsste. Das bewirkt, dass der Kanton gemäss heutiger

Berechnung allein dafür 40 Millionen aufwerfen muss, nebst den 48 Millionen, wo er schon einen Taucher macht, sofern man tatsächlich von heute rund 22 % auf nachher rund 13 % Gewinnsteuerbelastung bei den juristischen Personen zurückgehen will. Einfach, damit man hier die Relationen richtig hat. Der Kanton nimmt heute von den juristischen Personen im Schnitt der letzten fünf Jahre etwa 120 Millionen ein, und er würde nachher gerade noch 46 Millionen einnehmen. Darin eingerechnet ist eben, dass er 40 Millionen in die Gemeinden hinüberschiebt, um die Abfederung zu machen, die ich vorhin gerade erwähnt habe. Aber das sind die Verhältnisse, von den wir reden. Das sind die gleichen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, das es in den Kanton reisst, nachher ausbaden müssen. Wir sind die gleichen. Die Gemeinden können sich dann vielleicht schadlos halten oder werden höchstens zu 5 % krebzen müssen. Aber der Kanton krebzt zu 65 %. Das muss man sich einfach einmal vergegenwärtigen.

Dr. Arnold Uebelhart: Jetzt haben wir etwas über die Reformen geredet, die kommen sollen. Aber eigentlich müssen wir ja noch ganz kurz etwas zur Rechnung sagen. Danke ist gesagt worden. Muriel hat gemeint, man solle jetzt nicht zu viel kritisieren. Freude herrscht. Ich habe etwas Mühe mit dem Ganzen. Entweder enthalte ich mich. Es ist eigentlich nicht so mein existenzialistisches Vorgehen. Ich bin gerne dafür oder dagegen. Ich stelle einfach fest, die Rechnung ist jetzt 16 Millionen. Vorgesehenes Budget 3 Millionen. Wir haben die Teile der Restreserve jetzt aufgelöst, und die Begründung haben wir auf Seite 3 unten gesehen. Florian hat dies kommentiert. Wir haben das Budget 2017 und 2018 des Langen und Breiten beraten. Zum Beispiel im November 2017 war ja 0 ein Thema, und dann muss dies innert kurzer Zeit aufgehoben worden sein, dass es jetzt in der Rechnung 2017 erscheint. Ich habe nachgeschaut. Es gibt halt auch rechtliche Vorgaben. Berichterstattung, Budget, HRM 2. Alle reden davon. Ich bin nicht Fachmann. Aber ich kann lesen. Wichtig ist: «Das Budget enthält zwingend einen kommentierenden Bericht über das Ergebnis des Budgets, voraussichtliche Veränderungen des Bilanzüberschusses oder Bilanzfehlbetrags, die wesentlichen Änderungen gegenüber dem letzten Budget und der letzten Jahresrechnung». Wenn man dies anschaut, muss ich einfach sagen, das Durchgezogene, wie Benvenuto auch noch so schnell erklärt hat, ist eigentlich nicht in Ordnung. Nach diesen Vorgaben ist es ein Vorgehen, das nicht in Ordnung ist. Ich habe mich wirklich gefragt, wen ich hier fragen könnte, ob man noch einmal darauf zurückkommen müsste, ob dies rechtens ist. Diese Zielvorgabe ist nicht eingehalten. Dies zum Punkt 1. Bei Punkt 2 habe ich auch keine Antwort erhalten. Das ist Seite 48. Wie gesagt, ich bin nicht Finanzler. Da heisst es Beteiligungsspiegel. Mich hätte jetzt natürlich interessiert, ob HRM2 eigentlich Finanz- oder Verwaltungsvermögen ist. Da sehe ich beispielsweise Städtische Betriebe 14 Millionen Franken. Das war schon in der vorhergehenden Rechnung und derjenigen davor so. Dann habe ich gefragt, aber Gottfried Stutz, wenn ich meine kleine Buchhaltung so vorgebe, weiss ich nicht, ob ich durchkomme. Ich stelle einfach fest, dass wir hier ein Anlagevermögen von 60 Millionen haben usw. Das ist jetzt einfach eine Frage, die ich habe. Ist es in Ordnung, so etwas auszuweisen oder nicht? Das ist mein Unbehagen zu diesem Ganzen, wo ich Mühe habe.

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Der Beteiligungsspiegel ist Verwaltungsvermögen, und Du musst nicht den effektiven Wert nehmen, wie jetzt zum Beispiel die sbo Wert hat, sondern Du hast einfach das Donationskapital, das wir eingezahlt haben. So wird es jedes Jahr auch in der Bilanz aufgenommen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir gehen zuerst durch die Seiten 25 bis 277, wo die Details enthalten sind. Am Schluss gehen wir durch die Seiten 1 bis 21 und kommen so zum Bericht und Antrag. Ich gehe etwa in Zwanziger-Schritten durch, achte aber etwas darauf, wo die neuen Kapitel anfangen.

Luc Nünlist: Entschuldigung, wenn ich unterbreche. Aber Noldi hat zwei Fragen gestellt und eine Antwort erhalten. Gäbe es zur zweiten nicht auch noch eine Erläuterung? Die erste Frage wären die wesentlichen Veränderungen und Erklärungen.

Dr. Arnold Uebelhart: Die erste Frage war, ob dies rechtlich gemäss den HRM2-Prinzipien in Ordnung ist, denen wir auch unterstehen, was Berichterstattung des Budgets beinhaltet. Da war meine Meinung, es ist nicht in Ordnung, dass die zwischendurch – es muss ja fast innert weniger Tage passiert sein – herumgeschoben wird. Hier konntest Du nicht antworten. Die zweite Frage hast Du auch etwas eigenartig beantwortet. Ja, es ist einfach so. Wenn ich in der Praxis einen Apparat habe, sagt sie, nein, ich muss den Wert eingeben. Offenbar ist dies hier möglich. Aber wir wissen ja, es ist manchmal in den höheren Sphären anderes möglich als bei uns einfachen Leuten.

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Noch einmal zu diesem Beteiligungsspiegel. Das ist Verwaltungsvermögen, und da musst Du nicht jedes Jahr den effektiven Wert in die Bilanz nehmen, sondern Du nimmst es so hinein, wie Du es effektiv auch gezahlt hast. Zum Beispiel bei den Städtischen Betrieben ist es das Donationskapital, die 14 Millionen, die wir zur Verfügung gestellt haben. Das bleibt so. Das musst Du nicht aufwerten, und das musst Du nicht abwerten. Das machst Du nur beim Finanzvermögen. Zur anderen Frage: Selbstverständlich sind wir rechtlich auf der sicheren Seite. Wir erklären jede Abweichung, und wir erklären auch, wieso wir nur die Hälfte, die ganzen Reserven aufgelöst haben. Ich stelle Dir eine Gegenfrage, Noldi. Wenn wir jetzt mit 50 Millionen Steuereinnahmen planen und plötzlich kommen 100, haben wir dann etwas falsch oder widerrechtlich gemacht?

Dr. Arnold Uebelhart: Nein, Du hast nichts falsch gemacht. Es kommt eben plötzlich. Hier ist es anders. Die Beträge waren bekannt. Sie waren auch bekannt, als man budgetiert hat. Das ist nicht ein plötzliches Ereignis. Vorgesehen war ja, dass man es splittet, wie Felix gesagt hat, und dann geht es plötzlich. Ich weiss ja nicht, was die Gründe sind. Ich habe mir natürlich überlegt, die Begehrlichkeit, wo wir ein ewiges Begehren haben, zu unterbinden. Ich habe gedacht, es ist vielleicht mit dem Finanzausgleich. Ich weiss es wirklich nicht.

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Wir haben ja die Erklärung abgegeben. Wieso soll an dieser Erklärung noch etwas nicht gut sein?

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir kommen jetzt zur Detailberatung. Ihr könnt immer noch bei der Detailberatung Fragen zu diesen Themen stellen.

DETAILBERATUNG

Seiten 25 bis 37

Keine Wortmeldungen

Seiten 37 bis 60

Keine Wortmeldungen

Seiten 60 bis 80

Keine Wortmeldungen

Seiten 81 bis 100

Seite 95, 3425, Schützenmatte

Luc Nünlist: Ich halte mich kurz, muss aber trotzdem etwas ausholen. Wir haben auch schon darüber gesprochen. Die Schützi ist einer der kulturellen Leuchttürme der Stadt Olten und hat 2017 doch mehrfach von sich zu reden gegeben. Der Geschäftsführer ist in eine Überarbeitung gerutscht. Die Leistungsvereinbarung ist nach zehn Jahren nicht erneuert worden und ist schlussendlich gleichwohl, und das muss man auch sagen, eigentlich gerne als funktionierendes Beispiel eines kulturellen Betriebs in der Stadt Olten angeführt worden. Dass diese Leistungsvereinbarung nicht erneuert wurde, ist aufgrund unserer Quellen aus

dem näheren Umfeld der Schützi darauf zurückzuführen, dass ein Dissens zwischen Stadt und Schützi bestanden hat und zwar namentlich in Bezug auf das Unterhaltsbudget. Die dem Parlament vorliegende Rechnung, jetzt hier vor uns, Posten 3425, hat für diesen Unterhalt Hochbauten, Gebäude, einen Budgetbetrag von Fr. 15'000.— und davon rund Fr. 5'000.— ausgeschöpft. Für uns oder für mich stellt sich etwas die Frage, ob dieser Betrag für eine Liegenschaft in dieser Grössenordnung realistisch ist, wenn sie dann auch entsprechend rege genützt wird, wie dies bei der Schützi definitiv gegeben ist. Laut Schützi ist im April 2017 ein Budget vorgeschlagen worden, und es liegt mir jetzt hier vor. Es erscheint mir meinem Ermessen nach eigentlich auch sehr vernünftig. Bei diesem Budget teilt sich der Aufwand in drei Teile. Das sind einerseits Aufwendungen für Sicherheit, so Sachen wie Serviceabonnemente von Liften und Kontrollen von Notschlössern und Panikschlössern und solchen Sachen, zweitens allgemeine Gebäude, Unterhalt und Reparaturen und drittens Sommerrevisionen. Die externen Kosten für die Aufwendungen dieser Sicherheitsposten sind Fr. 4'760.—. Im Rechnungsbetrag hier haben wir Fr. 4'830.—, bleiben also für den ganzen Gebäudeunterhalt und für die Sommerrevision und alle internen Kosten noch Fr. 70.—. Das scheint mir reichlich knapp und nicht realistisch. Da können wir lediglich eine Frage stellen. Aber ich hätte im Hinblick auf das Budget 2019 gerne die neue Leistungsvereinbarung und eine Auflistung des Unterhaltsbudgets für das Jahr 2020 vorliegend, damit wir nächstes Mal hier vielleicht etwas Nägel mit Köpfen machen könnten. Wir behalten uns sicher vor, in dieser Angelegenheit auch noch einen Vorstoss zu lancieren, damit wir hier noch vor dem Budget Klarheit haben können, dass wir dies vielleicht nicht mehr haben und dem neuen Betreiber ein gemachteres Nestchen übergeben können. Ich möchte beliebt machen, dass wir etwas Sorge zu diesen Leuchttürmen tragen, über die wir ja in der Stadt glücklicherweise verfügen und sie nicht unnötig zu Grabe sparen. Besten Dank.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Merci, Luc. Hattest Du noch eine konkrete Frage?

Luc Nünlist: Wenn, dann, warum ist dieser Unterhaltsposten so tief? Ist dies realistisch? Alle meine Quellen sprechen dagegen.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Wir hatten diese Fragestellungen eigentlich schon an der letzten Parlamentssitzung im Rahmen von Fragestellungen diskutiert und ausgeführt. Es ist so, dass die Fr. 15'000.—, wie sie im Budget stehen, eigentlich vorgesehen sind, um den Unterhalt zu machen. Es ist aber auch klar die Meinung des Stadtrates, dass der Unterhalt durch den Hauseigentümer, sprich Stadt, erfolgt und nicht durch den Vermieter. Von daher wäre durchaus auch die Möglichkeit gewesen, bei der Baudirektion die entsprechenden Kosten bzw. auch die Auslagen zu beantragen. Wir vom Stadtrat sind der Meinung, dass die Federführung des Unterhalts eben bei der Stadt ist und nicht beim Verein als solchem. Im Übrigen sind vom Budget her keine Kürzungen erfolgt. Es sind immer noch die gleichen Beträge. Auch die Leistungsvereinbarung, die im Moment faktisch weitergeführt wird, hat noch den gleichen Bestand. Wir haben übrigens auch ein Schreiben des neuen Vorstands, des neuen Präsidenten, vorliegend, der die Leistungsvereinbarung mit der Stadt zeitnahe bereinigen möchte.

Seiten 100 bis 120

Keine Wortmeldungen

Seiten 121 bis 140

Keine Wortmeldungen

Seiten 141 bis 160

Keine Wortmeldungen

Seiten 161 bis 180

Keine Wortmeldungen

Seiten 181 bis 200

Keine Wortmeldungen

Seiten 201 bis 220

Keine Wortmeldungen

Seiten 221 bis 240

Keine Wortmeldungen

Seiten 241 bis 260

Tobias Oetiker: Ich habe schon in meinem ersten Votum mehrere Fragen bezüglich der Eventualverpflichtung an den Stadtrat gestellt, relativ zurückhaltende Antworten nicht einmal auf alle Fragen. Deshalb stelle ich meine Frage jetzt noch einmal. Wann wird mit dem Entscheid des Bundesgerichts zu dieser Sache gerechnet? Wie lange hat die Stadt Zeit, um das Geld zu zahlen, und was macht Olten, wenn es zahlen muss? Was passiert konkret?

Stadtrat Benvenuto Savoldelli: Ich sage es noch einmal. Wir sind nicht Partei dieses bundesgerichtlichen Verfahrens. Wir können hier überhaupt keinen Einfluss nehmen. Das Bundesgericht wird entscheiden und gestützt auf diesen Entscheid wird es einen Revisionsgrund geben, wo der Kanton dann neue Veranlagungen machen muss, aufgrund deren bestimmt wird, was wir zugute haben und zurückzahlen müssen. Dann gehe ich davon aus, dass man 30 Tage Zeit haben wird, dies zurückzuzahlen. Aber wir können dazu nichts sagen. Ich sage es noch einmal. Wir sind nicht Partei dieses Verfahrens.

Seiten 260 bis 278

Keine Wortmeldungen

Seiten 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21

Keine Wortmeldungen

Seiten 22 und 23, Beschluss und Antrag

Beschluss

1. Nachtragskredite: einstimmig zugestimmt

2.1 Allgemeiner Haushalt

Christian Werner: Ich habe kurz eine Frage. Wie lautet der Antrag bei Ziffer 2.1? Wir haben beispielsweise auch bei Ziffer 2.2 keinen Antrag. Ich bin eigentlich der Meinung, dass der nächste Antrag erst in Ziffer 3 kommt und wir uns es wahrscheinlich jetzt sparen können, dass wir hier Ziffer für Ziffer durchexerzieren.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wenn niemand etwas dagegen hat, habe ich nichts dagegen, dass wir dies so machen. Wenn es aber einen Antrag hat, dass jemand zu einem einzelnen Antrag etwas sagen oder einen einzelnen Posten nicht genehmigen möchte,

müsste er oder sich natürlich jetzt melden. Wenn sich niemand meldet, bin ich einverstanden, dass wir durchgehen und genehmigen Ziffer 2 gesamthaft mit Ziffer 3.

Dr. Arnold Uebelhart: Zum Beispiel bei 2.5 sind Genehmigungen vorgesehen, zum Beispiel muss man Sozialregion Olten 2.4 genehmigen. Ich weiss jetzt nicht, ob dies in Ordnung ist. 2.6 idem.

Felix Wettstein: Wenn ich Christian richtig verstanden habe, und das teile ich, kann man bei 2.3 weiterfahren, weil die Meinungsäusserung zu 2.3 2.1 und 2.2 enthält.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir machen es so und fahren jetzt bei 2.3 weiter.

Christian Werner: Mir scheint es nicht ideal formuliert zu sein. Ich stelle einfach fest, und es ist auch kein Antrag, den ich stelle, dass es gar keine Anträge gibt. Ich meine, bei 2.3 gibt es einfach eine Feststellung, dass das Prüfungsorgan geprüft habe und was sie beantragen. Aber wir haben keinen formellen Antrag des Stadtrates an das Parlament. Ich bin der Meinung, wenn wir keinen formellen Antrag haben, können wir auch keine Abstimmung durchführen. Sonst beschliessen wir einfach irgendetwas ins Blaue hinaus. Dann weiss nämlich gar niemand, was er beschliesst, wenn er die Hand erhebt.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: 2.3 heisst das Prüfungsorgan, die Rechnungsprüfungskommission prüft und beantragt dem Stadtrat und dem Gemeindeparlament, sie zu genehmigen.

Simone Sager: Wir können sonst noch fünf Minuten hin und her diskutieren, über welche Punkte wir abstimmen wollen. Wir ziehen es doch jetzt einfach durch. Dann ist es erledigt. Je länger wir diskutieren, hätten wir dies schon lange gemacht. Bitte fang an.

Urs Knapp: Bei allem Respekt vor dem Juristen. Wir haben bei 2.3 einen klaren Antrag der Rechnungsprüfungskommission. «Beantragt dem Stadtrat» – das wurde bereits gemacht – «und dem Gemeindeparlament, die Jahresrechnung» - das ist 2.1 und 2.2 – «zu genehmigen».

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich sehe es auch wie Urs Knapp und würde vorschlagen, dass wir es so machen und durchgehen.

Dieter Ulrich: Wenn ich es richtig verstehe, wird die Genehmigung der Rechnung vom Stadtrat unter 3. beantragt. Es liegt alles vor. Wir können abstimmen.

Dr. Christoph Fink: Auch wenn es sprachlich nicht immer ganz perfekt formuliert ist, aber gemeint ist eigentlich immer zu jedem Punkt. Es ist ein Antrag an das Parlament zur Genehmigung. Wenn wir beispielsweise sagen, wir sind sowieso mit allem einverstanden, könnte man dies auch global machen und gleich zu Punkt 3 gehen. Aber ich bin eigentlich der Meinung, dass es besser ist, wenn wir Punkt für Punkt durchgehen. Es gibt sicher einige Differenzierungen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich habe am Anfang gesagt, dass wir, wenn es Anträge gibt, dass wir Punkt für Punkt durchgehen, ob dies jetzt ganz korrekt ist oder nicht – Punkt für Punkt durch, und ich schlage vor, dass wir bei 2.3 weiterfahren und nachher Punkt für Punkt abstimmen und am Schluss zu 3. kommen.

Christian Werner: Gleichwohl noch ganz kurz. Ich will nicht päpstlicher als der Papst sein. Aber ich finde es auch falsch, wenn man sagt, jetzt ziehen wir es einfach durch und machen es, wenn wir gar keine formellen Anträge haben. Wir sind hier immerhin der Gesetzgeber und das Parlament der Stadt Olten. Irgendeinen Beschluss muss man ja nachher protokollieren. Ich möchte einfach festhalten, dass wir in der Vergangenheit immer Ziffer für Ziffer Anträge hatten, «ist zu genehmigen». Hier haben wir formell nur zwei Anträge. Das schleckt keine Geiss weg. Das kann ich jetzt auch nicht ändern, und ich will nicht weiter

kompliziert tun. Aber es ist nach meinem Dafürhalten formell sehr schlecht gemacht und anders, als wir es in den Vorjahren hatten.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich schlage vor, dass wir jetzt, nachdem der Antrag gestellt wurde, trotzdem Punkt für Punkt durchgehen. Nächstes Jahr wäre es sicher zu prüfen, damit es klarer ist, was genau genehmigt werden muss.

Beschluss

- 2.3 Mit 33 : 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird zugestimmt.
- 2.4 einstimmig zugestimmt
- 2.5 einstimmig zugestimmt
- 2.6 einstimmig zugestimmt

Gesamtbeschluss

Der Antrag des Stadtrates wird mit 34 : 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen genehmigt.

Gemäss Bericht und Antrag

Mitteilung an
Direktion Finanzen und Dienste
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 95

Taxireglement, Totalrevision/Genehmigung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen nachfolgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Die Taxiverordnung wurde am 20. März 1997 durch das Gemeindeparlament beschlossen (SRO 214/214.1). Seit mehreren Jahren nehmen die Gesuche für Taxikonzessionen in der Stadt Olten zu. Die Gesuche können aufgrund fehlender Taxistandplätze nicht bewilligt werden. Der Stadtrat hat daraufhin am 15. November 2010 ein Taximoratorium eingeführt, das bis heute verlängert wurde, und der Ausarbeitung einer neuen Taxiverordnung, welche das Moratorium ablösen soll, zugestimmt.

Laut bestehender Taxiverordnung liegt die Erteilung einer Taxikonzession in der Zuständigkeit des Stadtrats von Olten. Gemäss Art. 4 der aktuellen Taxiverordnung dürfen Konzessionen nur an Personen erteilt werden, die handlungsfähig sind, einen guten Leumund besitzen und für eine einwandfreie Geschäftsführung Gewähr bieten. Diese Voraussetzungen sind sehr liberal und werden in den meisten Fällen von Antragstellenden erfüllt. Aus Sicht der Taxiführenden werden die Wartezeiten wegen der zunehmenden Zahl von Taxifahrzeugen am Bahnhofplatz immer länger und die Parkplatzsituation immer prekärer. Das führt dazu, dass die 8 Taxistandplätze oft überbelegt sind und Taxifahrzeuge auf der Bahnhofstrasse ausserhalb der Standplätze warten müssen. Diese Situation ist aus sicherheits- und verkehrstechnischen Gründen nicht akzeptierbar. Eine weitere Problematik ist die zum Teil fehlenden Sprach- und Ortskenntnisse der Taxifahrenden.

Seit der operativen Einführung des Fachbereichs Taxi sind bei der Abteilung Ordnung und Sicherheit vermehrt Klagen von Kunden bezüglich Auftreten der Taxifahrer bis hin zu Meldungen über offenbar überhöhte Preise eingegangen. Auch laufen diverse Strafverfahren gegen einzelne Taxilenker und/oder Halter. Die Verfahrensführung wird durch die aktuelle Taxiverordnung markant erschwert. Diese ist zu ungenau formuliert, enthält zu viele Lücken und erlaubt es nur bedingt, eine konsequente und zielführende Kontrolle durchzuführen. Zudem ist es nicht möglich, die Konzessionen den aktuellen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen (Beschränkungen).

Zielsetzung des neuen Taxireglements ist es, die Qualität der Dienstleistungen mittels strengerer Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung zu sichern. Des Weiteren soll der fehlenden Sprach- und Ortskenntnis mittels einer städtischen Taxichauffeurbewilligung vorgebeugt werden. Die strengerer Voraussetzungen erlauben griffige Sanktionierungsmöglichkeiten, um Verstösse von fehlbaren Taxihaltern und Lenkern konsequent und rasch ahnden zu können. Mit einem modernen und zeitgemässen Taxireglement wird das Qualitätsbild der Taxidienstleistung in der Stadt Olten markant gesteigert, was wiederum einen positiven Einfluss auf das Image der Stadt Olten haben wird.

Weiter soll das neue Taxireglement für die Polizei Kanton Solothurn ein klares und griffiges Instrument sein, um die polizeilichen Kontrollen auf dem Stadtgebiet durchführen zu können.

Nach Sichtung diverser Taxireglemente (Aarau, Solothurn, Zofingen, Luzern) wurde als Grundlage das Reglement von Luzern als Vorlage für den neuen Entwurf des Taxireglements von Olten ausgewählt. Mit Protokollauszug vom 19. Februar 2018 erteilte der Stadtrat die Freigabe des Entwurfs für das neue Taxireglement der Stadt Olten zur Vernehmlassung/Taxikonferenz bei den Taxibetreibern.

Am 22. März 2018 fand die Taxikonferenz statt, an der mit einer Ausnahme sämtliche Taxibetreiberinnen bzw. Taxibetreiber teilnahmen. Dabei wurde den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern der Entwurf des neuen Taxireglements abgegeben und sie wurden dazu eingeladen, ihre Vernehmlassung bis am 12. April 2018 einzureichen.

Bis am 12. April 2018 haben von insgesamt 14 Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern fünf eine Vernehmlassung eingereicht:

- Alpha Taxi Becker
- Aare Taxi Siegrist GmbH
- SAN-TAXI
- AAA Ring Taxi & Transport GmbH
- ABC Taxi, Kurt Soland

Nach der Verarbeitung der Anträge der Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber erteilte der Stadtrat mit Protokollauszug vom 23. April 2018 die Freigabe des überarbeiteten Entwurfs zur Vernehmlassung bei den Parteien und der Polizei Kanton Solothurn.

Am 24. April 2018 wurden 11 Parteien (FDP, Die Liberalen Olten, SP Stadt Olten, CVP Stadt Olten, SVP Stadt Olten, Grüne Region Olten, EVP Olten, Grünliberale Olten, Junge SP Region Olten, Olten jetzt!, Junge Grüne Stadt Olten, Jungsozialisten Kanton Solothurn) sowie die Polizei Kanton Solothurn eingeladen, ihre Vernehmlassung zum neuen Taxireglement der Stadt Olten bis am 11. Mai 2018 einzureichen.

2. Ergebnisse der Vernehmlassung bei den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern

Alpha Taxi Becker

Der Taxibetreiber Alpha Taxi Becker hält fest, dass in Art. 6 (Taxikonzessionen) Abs. 1 die Frist von vier Jahren zu kurz sei. Beispielsweise bei einem Investment in ein neues Fahrzeug sei aus unternehmerischer Sicht ein längerer Finanzierungszeitraum notwendig. Eine Unterteilung der Konzessionen in Kategorie I und II (Art. 6 Abs. 2) sei nicht notwendig, lediglich die Konzession II sei nötig.

Zu Art. 7 (Konzessionsvoraussetzungen) Abs. 2 b hält er fest, dass in der aktuellen Konzession der 24-Stunden-Service gemeinsam gewährleistet sei. Dies soll wieder ergänzt werden, da ein alleiniger Service praktisch nicht umsetzbar sei.

Weiter möchte er in Art. 12 (Öffentliche Taxistandplätze) Abs. 2 die Ergänzung, dass jeweils nur ein Taxi pro Unternehmen gleichzeitig warten darf, damit alle Taxi einen Platz an offiziellen Standorten haben können (maximal zwei Taxi pro Unternehmen).

Um für den Kunden eine klare Tarifstruktur zu gewährleisten, schlägt er in Art. 14 (Tarife) vor, dass es nur noch einen Tarif gebe und nicht mehr zwischen Tag und Nacht unterschieden wird. Ausserdem schlägt er vor, einen Mindest-Tarif beim Laden von offiziellen Standplätzen einzuführen bspw. CHF 15.00 pro Fahrt. Dem Gast muss vor

Fahrertritt kommuniziert werden, dass, wenn er weniger als CHF 15.00 auf der Uhr hat, trotzdem CH 15.00 zahlen muss.

SAN-TAXI

Der Taxibetreiber San-Taxi ist der Meinung, dass nicht genügend Gründe für ein neues Reglement vorliegen. Das alte Reglement sei noch immer brauchbar. Zum Beispiel stehe im Reglement von 1997 eindeutig ein sehr wesentlicher Punkt: *«Die Taxikonzession ist persönlich und nicht übertragbar»*. Er findet es nicht in Ordnung, dass die Konzessionen neu befristet werden: Wer korrekte und saubere Arbeit leiste, sollte seine Arbeit immer wieder weiterführen dürfen. Wer nicht korrekt arbeite, dürfe seine Konzession schnell, zum Beispiel nach fünf Monaten verlieren. Wenn man alle vier Jahre einen Antrag stellen müsse, könne man keine Investitionen vornehmen und habe man keine Sicherheit. Zusätzlich beantragt er, dass Art. 7b (Gewährleistung eines 24-Stunden-Service) gestrichen wird, da kein einziger Betrieb diese Voraussetzungen garantieren könne. Einzig die Änderung betreffend neuer städtischer Taxilampe finde er sehr gut.

Allgemein habe die Branche in den letzten sieben Jahren an Attraktivität und Professionalität verloren und das Image der Stadt Olten habe darunter gelitten. Die fehlerhaften Konzessionäre sollen entsprechend bestraft oder ihnen die erteilte Konzession entzogen werden.

AAA Ring Taxi & Transport GmbH

Der Taxibetreiber AAA Ring Taxi & Transport GmbH teilt mit, dass er bis auf Art. 6 (Taxikonzessionen) keine Einwände/Ergänzungen anzubringen habe. Die KMU's seien auf die B-Konzession, respektive neu «Taxikonzession I» angewiesen und er hoffe, dass im neuen Reglement dies weiterhin so existiere.

Aare Taxi Siegrist GmbH

Der Taxibetreiber Aare Taxi Siegrist GmbH bewertet positiv, dass die Absicht besteht, dem Wildwuchs im Taxigeschäft Einhalt zu gebieten.

Zwei Punkte bewertet er als negativ; einerseits sei die Beschränkung der Taxikonzession auf vier Jahre für ihn und insbesondere für seine Angestellten inakzeptabel. Er könne die Leute nicht wirklich langfristig binden, da er immer in Sorge sein müsse, die Konzession nach vier Jahren zu verlieren. Es sei äusserst unangenehm, dass man als Arbeitnehmer/Arbeitgeber eine Beschränkung habe.

Der zweite Punkt sei das Ausbleiben einer Erklärung zu den unterschiedlichen Tarifen. (Gross-/Klein-Taxitarif) Man gehe davon aus, dass dies in einer separaten Verordnung abgehandelt werde, aber ihm wäre es ein Anliegen, dies auch im Reglement klarzustellen.

ABC Taxi

Der Taxibetreiber ABC Taxi hält fest, dass das Ziel sein sollte, ein kunden-, chauffeur-, betriebs- und behördenfreundliches Reglement zu erstellen.

Die Bedingungen und Auflagen an Taxifahrzeuge, Taxifahrerinnen und Taxifahrer sowie Marktzugangsvorschriften für das Taxiwesen seien mit Bundesrecht geregelt. Das neue Taxireglement solle sich deshalb auf zusätzliche Vorschriften für Standplatztaxis beschränken. Diese Vorschriften sollen einen geregelten Betrieb und qualitativ gute Taxidienstleistungen an und ab den städtischen Taxistandplätzen sicherstellen.

Das Taxigewerbe sei als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten müsse. Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften könne die Anzahl Taxifahrzeuge nicht

grundsätzlich limitiert werden. Hingegen können Bewilligungen zur Benützung von städtischen Taxistandplätzen kontingentiert werden.

Das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (BGBM) vom 6. Oktober 1995 beeinflusse die Regulierung im Taxiwesen massgebend. Die Wettbewerbskommission (WEKO) habe dazu für das Taxiwesen die Empfehlung Nr. 611-0010 vom 27. Februar 2012, Marktzugang für ortsfremde Taxidienste am Beispiel der Marktzugangsordnungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie der Städte Zürich und Winterthur, herausgegeben. Zusammengefasst ergebe sich daraus Folgendes: Es gelte der Grundsatz, dass alle Marktzugangsvorschriften in der Schweiz als gleichwertig zu betrachten seien; Ortsansässige wie auch auswärtige Taxihalter und Taxifahrer seien gleich zu behandeln. Ausweise (soweit vorhanden) seien gegenseitig anzuerkennen. Eine Bewilligung dürfe nicht mit dem Wohnsitz verknüpft werden. Ebenso seien besondere Vorschriften für Standplatztaxis zulässig.

Diese Vorgaben beeinflussen die ortsfremden und die ortsansässigen Taxibetriebe mit B-Bewilligung. Die beiden Taxibetriebe unterscheiden sich grundsätzlich nur durch ihre geografische Herkunft: Beide erbringen die gleichen Taxidienste und beide dürfen die städtischen Standplätze nicht benützen. Allerdings unterscheiden sie sich in den Bewilligungsarten. Während nämlich die ortsansässigen Betriebe eine umfassende B-Bewilligung benötigen, dürfen ortsfremde Taxibetriebe ihre Dienste auch ohne Bewilligung erbringen. Die aktuelle Bewilligungspraxis entspreche somit nicht den Anforderungen des Binnenmarktgesetzes.

Polizeiliche Kontrollen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung von Taxifahrerinnen und Taxifahrern, seien in der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (Verkehrszulassungsverordnung, VZV [SR 741.51]) enthalten. Die Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit sei mit der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981 (ARV 2 [SR 822.222]) geregelt und eine Aufgabe der Polizei.

Auch die Kontrolle des sogenannten «Wischens», liege im Aufgabenbereich der Polizei. Hier gelte mit Art. 33 Bst. d Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11) vom 13. November 1962 ebenfalls Bundesrecht. Demnach sei das fortgesetzte Herumfahren in Ortschaften untersagt. Der wichtigste Punkt im Taxigewerbe Olten sei Art. 33 Bst. d VRV. Diese Verordnung solle sofort umgesetzt werden mit Kontrollen und Abgabe des städtischen Taxikennbalkens.

Bedingt durch die knappen personellen Mittel (80 % des Fachverantwortlichen) seien die Kontrollen zur Einhaltung und Durchsetzung des Taxireglements nicht im nötigen Umfang ausgeführt worden. Diese Situation sei im Taxigewerbe bemerkt worden, wodurch einzelne Vorschriften nicht eingehalten wurden. Insbesondere beim Standplatz am Bahnhof sei es folglich zu Reklamationen gekommen, weil sich einzelne Taxihalter und Taxifahrer nicht reglementskonform verhalten würden. Die Vorschriften eines neuen Reglements könnten mit einem vernünftigen Aufwand konsequent kontrolliert und durchgesetzt werden.

Das Taxigewerbe sei grundsätzlich als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten müsse. Wie bereits erwähnt, müsse der Marktzugang für ortsfremde Taxis offen sein. Ihre Dienstleistungen unterscheiden sich jedoch nicht von den ortsansässigen Taxibetrieben, welche dafür aber zurzeit noch eine B-Bewilligung brauchen. Auf die B-Bewilligung für städtische Taxihalter sollte deshalb konsequenterweise verzichtet werden.

Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften könne die Anzahl Taxifahrzeuge nicht grundsätzlich limitiert werden. Hingegen könnten die Bewilligungen zur Benützung von städtischen Taxistandplätzen kontingentiert werden. Diese Begrenzung würde aber verlangen, dass die Bewilligungen periodisch – etwa alle fünf Jahre – in einem submissionsähnlichen Verfahren öffentlich ausgeschrieben werden. Der Aufwand für das

wiederkehrende Submissionsverfahren wäre erheblich. Bereits die Auswahl von selektiven Vergabekriterien stosse an Grenzen und lasse viel Spielraum für Beschwerden von abgewiesenen Taxihaltern zu. Neben den Anforderungen an die Taxihalter müsse zusätzlich auch ein Vergabeschlüssel definiert werden, welcher die Anzahl Bewilligungen pro berücksichtigten Betrieb regle.

Bisher sei mit einer A-Bewilligung auch die Anforderung an die Taxihalter verbunden, einen 24-stündigen Fahrdienst zu gewährleisten. Heute lösten Taxihalter diese Auflage, indem sie direkte Anrufumleitungen ihrer Mobiltelefone auf andere Taxifahrer oder Taxibetriebe einrichteten. Diese Auflage verfehle heutzutage somit ihre regulative Wirkung und biete keine Gewähr mehr für einen betrieblich organisierten tatsächlichen 24-stündigen Fahrdienst. Deshalb sei es nicht nötig, dies im Reglement zu verankern. Die Gewährleistung eines 24-Stunden-Service am Standplatz Bahnhof mit sieben Plätzen lasse es auch nicht allen Konzessionären zu dies anzubieten und sei finanziell nicht zu verkraften.

Wer also in der Stadt Olten seine Taxidienste anbieten wolle, könne dies künftig ohne städtische Taxikonzession und entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben tun. Dieses Bundesrecht zu kontrollieren, sei Aufgabe der Polizei. Für die Benützung der städtischen Taxistandplätze müsse allerdings eine Standplatzbewilligung vorliegen, die mit zusätzlichen Vorschriften verbunden sei.

Änderungsanträge:

Art. 7 Konzessionsvoraussetzungen:

- a) Handlungsfähigkeit,
- b) Einwandfreier Leumund,
- c) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung,
- d) Dreijährige Festanstellung in einem Taxibetrieb Olten ohne Beschwerden von Kunden, Chauffeuren und Taxihaltern.

Art.8 Entzug

Der Stadtrat kann Taxihalterinnen oder Taxihaltern und Taxifahrerinnen oder Taxifahrern verbieten, Taxidienstleistungen ab den städtischen Taxistandplätzen anzubieten oder auszuführen, wenn sie

- a) wiederholt oder in schwerwiegender Weise gegen das Taxireglement oder dessen Ausführungserlasse verstossen haben,
- b) strafrechtlich verurteilt worden sind für eine Straftat, welche für die Tätigkeit als Taxihalterin bzw. Taxihalter oder Taxifahrerin bzw. Taxifahrer von Bedeutung ist,
- c) auf andere Weise eine erhebliche Gefahr für die sichere und ordnungsgemässe Ausübung des Taxigewerbes darstellen.

Das Verbot ist in der Regel zu befristen. Im Wiederholungsfall oder bei Vorliegen einer schwerwiegenden Gefahr für die sichere Ausübung des Taxigewerbes kann ein unbefristetes Verbot verfügt werden.

Strafbestimmungen

Wer diesem Reglement oder den sich darauf stützenden Ausführungserlassen zuwiderhandelt, wer insbesondere

- a) Tarifvorschriften missachtet,
- b) städtische Taxistandplätze benützt, ohne über die erforderliche Taxi-Standplatzbewilligung zu verfügen,
- c) die Benützungsregeln für städtische Taxistandplätze verletzt,
- d) das Taxi nicht ordnungsgemäss ausrüstet,
- e) die Beförderungspflicht verletzt.

Nach seinem Dafürhalten sei das neu vorgestellte Taxireglement nicht zeitgemäss und zielgerecht und er sehe daher keine Verbesserung zum bisherigen Reglement.

Nachdem die Konzessionäre der Revision keine grundsätzliche Absage erteilt haben und nur einzelne Bestimmungen kritisierten, diese aber dann kontrovers, wurde die Vorlage nur minimal geändert, indem der 24-Stunden-Dienst nur von juristischen Personen mit Taxikonzession II angeboten werden muss. In dieser Form erfolgt alsdann der Versand an die Parteien zur Vernehmlassung.

3. Ergebnisse Vernehmlassung bei den Parteien / Polizei Kanton Solothurn

Innert gesetzter Frist haben sich die EVP Olten-Gösgen, die SP Olten, die Junge SP Region Olten, die SVP Olten, Die FDP, Die Liberalen Olten, die CVP Olten und die Grünen Region Olten zur Vernehmlassung geäußert.

Zu den Anträgen der Parteien sind unter den jeweiligen Stellungnahmen Kommentare in kursiver Schrift aufgeführt.

EVP Olten

Die EVP Olten teilt mit, dass aus ihrer Sicht bei dieser Revision die veränderten Umstände berücksichtigt und das Reglement zeitgemäss angepasst wurde. Sie sind der Meinung, dass damit die Situation der Taxifahrerinnen und Taxifahrer entschärft und verbessert werde.

SVP Stadt Olten

Die SVP begrüsst, dass das Taxireglement aus dem Jahr 1997 einer Totalrevision unterzogen wird. Für die SVP sei es wichtig, dass das Taxireglement die hiesigen Taxiunternehmen nicht vom Markt verdränge. Sie erwartet, dass die Stadt bei der Ausgestaltung des Taxireglements eine freiheitliche Lösung wählt. Eine Überregulierung lehnt sie kategorisch ab. Die SVP schlägt vor, dass eine weitergehende Liberalisierung des Taximarkts geprüft werde, bevor das vorliegende Taxireglement verabschiedet wird. So wäre eine Ablösung der Konzessionspflicht durch eine einfache Polizeibewilligung mit Fähigkeitsnachweis prüfenswert. Sie sieht es auch als unerlässlich, dass die Gesetzgebung den neuen technologischen Möglichkeiten (z.B. Uber) Rechnung trage und nicht versucht werde, neue Technologien aufzuhalten. Nach ihrer Auffassung könne man neue Technologien nicht verbieten, man könne ihren Durchbruch höchstens verschieben oder in die Illegalität verbannen. Die Leute würden die neuen Möglichkeiten der geografischen Ortung verbunden mit der ständigen Erreichbarkeit nutzen.

Eine Abschottung des Taximarkts lehnt sie dezidiert ab. Gleichzeitig gelte es, die hiesigen Taxiunternehmen auf diesem Weg mitzunehmen und das neue Taxireglement so auszugestalten, dass sie langfristig die Chance haben, im Markt zu bestehen. Diese Unternehmen bezahlen bei uns Steuern und leisten einen wertvollen Dienst.

Die klare Definition des Taxibegriffs in Art. 2 sei ein Fortschritt. Sie stellt klar, dass es eine Kategorie von Fahrten gibt, welche stärker reguliert und kontrolliert werde, und diese Fahrzeuge im Gegenzug als offizielle Inhaber die «Taxi-Lampe» tragen dürfen. Wer auf die Lampe verzichtet, werde hingegen auch nicht über die nationale Gesetzgebung hinaus reguliert, wodurch ein offener Marktzugang sichergestellt sei.

Art. 4 entspreche den Empfehlungen der WEKO und stelle den Marktzugang ortsfremder Taxis sicher und entspreche so auch dem Binnenmarktgesetz. Damit werde sichergestellt, dass der Wettbewerb durch die Regulierung nicht über Gebühr behindert wird.

Die in Art. 6 zeitlich beschränkte Vergabe der Taxikonzession stellt für die SVP eine massive Behinderung der Taxiunternehmen dar. Ein Zeitraum von vier Jahren sei für die Taxiunternehmen zu kurz bemessen, um die getätigten Investitionen zu amortisieren. Für die

Angestellten sei es ebenfalls problematisch, wenn sie alle vier Jahre erfahren, ob sie noch weiterarbeiten können. Für die langfristige Planung dieser Unternehmen stelle das ein grosses Hindernis dar. Da der Entzug der Konzessionen bei Zuwiderhandlung der Vorgaben in Art. 8 jederzeit möglich ist, erachtet sie die Befristung auf vier Jahre als unnötig.

Wenn eine Taxikonzessionärin bzw. ein Taxikonzessionär nach Ablauf der Konzessionsdauer die Konzessionsvoraussetzungen weiterhin erfüllt, steht der Erteilung einer neuen Konzession nichts im Weg, da diese nicht limitiert werden. Für die langfristige Planung wird die zeitlich beschränkte Vergabe der Taxikonzession auf 5 Jahre erhöht.

Weiter werde in Art. 7 verlangt, dass Taxiinhaber mit einer Konzession 2 einen 24-Stunden-Service anbieten müsse. Dies sei insbesondere wichtig, wenn der restliche ÖV nicht funktioniert oder es grössere Störungen im SBB-Verkehr gibt.

Der 24-Stunden-Dienst muss nur noch von Konzessionären, welche als juristische Person organisiert sind, gewährleistet werden, da diese mehrere Fahrzeuge bzw. Taxibalken erwerben und aufgrund des Verbots der Konzessionsübertragung nur diese Taxichauffeuser bzw. Taxichauffeure anstellen können.

Sie steht einer Prüfung, die gemäss Art. 9 alle zehn Jahre zu bestehen ist, sehr skeptisch gegenüber. Gleichzeitig begrüsst sie, dass ein Mindestmass an lokalen Kenntnissen sowie die Kenntnisse der deutschen Sprache verlangt werde. Sie geht davon aus, dass die zu absolvierende Prüfung effizient und ohne grossen finanziellen Aufwand vollzogen wird. Es sei auch zu begrüssen, wenn man diese Kosten den Konzessionären bei Bestehen erlassen könnte.

Eine institutionalisierte Prüfung wird es nicht geben. Hingegen muss die Antragstellerin bzw. der Antragsteller bei nicht deutscher Muttersprache ein Deutschzertifikat, mindestens Niveau B1 vorlegen. Falls sich die fehlende Ortskenntnis im Nachhinein herausstellt, kann zudem die Bewilligung entzogen oder mit Auflagen verbunden werden.

In Art. 14 werden die Konzessionskosten geregelt. Die SVP sieht den Wert von festen Taxistandplätzen in der Zukunft als abnehmend. Darum erachtet sie es als unerlässlich, die Kosten der Konzession erheblich zu senken. Sonst gebe es kaum mehr Anreize für die Unternehmen, einen 24-Stunden-Fahrdienst anzubieten. Im Interesse der hiesigen Taxiunternehmen sollen die Standplatzkosten möglichst tief gehalten werden, um sie nicht gegenüber der auswärtigen Konkurrenz zu benachteiligen.

Die Konzessionsgebühren werden neu im Gebührenreglement mit einer Spannweite festgelegt. Eine Erhöhung bzw. Reduktion ist aber nicht vorgesehen, da Standplätze gemäss Auskunft der Taxikonzessionärin bzw. Taxikonzessionäre weiterhin sehr beliebt sind.

Die in Art. 16 genannten Sanktionen unterscheiden sich kaum von jenen des alten Reglements. Die Realität habe gezeigt, dass der drohende Gang vor den Friedensrichter kaum abschreckende Wirkung zeige und sich dadurch illegale Taxistände regelrecht etabliert haben. Der Vollzug des Reglements scheine in der Vergangenheit auf Seiten der Polizei Kanton Solothurn tiefe Priorität genossen zu haben. Dies müsse sich ändern. Denn das beste Reglement entfaltet seine Wirkung nur, wenn es auch gelebt und vollzogen werde.

Für die in kommunalen Reglementen vorgesehenen Sanktionen ist rechtlich nur der Friedensrichter zuständig. Das neue Reglement gibt der Polizei Kanton Solothurn bessere Möglichkeiten für den Vollzug. Zudem ist der Entzug der Konzession bzw. der Bewilligung, welche neu bei jedem gröberen Verstoss verfügt werden kann, eine harte und somit wirkungsvolle Sanktion.

SP Stadt Olten/Junge SP Region Olten

Die SP Olten/Junge SP Region Olten stellen fest, dass es sinnvoll gewesen wäre, neben einem Entwurf des Reglements auch einen Entwurf des Berichts der Vernehmlassung

beizulegen. Dadurch wäre ersichtlich gewesen, von welchen Überlegungen sich der Stadtrat habe leiten lassen. Auch würde aus den Erläuterungen zu einzelnen Artikeln klar, was gemeint sei und wie diese auszulegen sind. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würden sich dann einige Fragen, welche in der Vernehmlassung aufgeworfen werden, nicht stellen.

Da der Ingress fehle, können sie nicht nachvollziehen, was unter einer Taxibetriebskonzession und einer Taxichauffeurbewilligung verstanden werde. Sie finden im Reglement auch keine entsprechenden Definitionen. Soweit dies für sie ersichtlich sei, werden lediglich diejenigen Taxidienstleistungen geregelt, welche durch ein als Taxi gekennzeichnetes Fahrzeug erbracht werden (Art. 2). Aus ihrer Sicht sei es unerlässlich, dass sämtliche entgeltliche bzw. gewerblich erbrachte Dienstleistungen dem Taxireglement unterstellt würden, wobei für „gemeinnützige“ Taxidienstleistungen (z.B. Fahrten des Roten Kreuzes) eine separate Regelung vorzusehen sei. Insbesondere „alternative Geschäftsmodelle“ wie z.B. Uber müssten in das Reglement miteinbezogen werden. Sozialversicherungsrechtlich gesehen gelten Uber-Fahrer als Angestellte. Somit sei davon auszugehen, dass Uber ein Arbeitgeber ist und damit denselben rechtlichen Bestimmungen unterstehen soll wie die klassischen Taxi-Unternehmen. Es sei ihnen aufgefallen, dass die Direktbetroffenen (Taxiunternehmen, Gewerbeverband, Taxifahrer, Gewerkschaften) nicht zu Vernehmlassung eingeladen worden wurden. Deren Meinung wäre aber für die weitere Behandlung dieses Geschäfts wertvoll.

In den Art. 4 und 9 werden die Taxibetriebskonzession und die Taxichauffeurbewilligung erklärt. Mit der Konzession soll gewährleistet werden, dass hinter jedem Taxi, welches mit einem städtischen Taxibalken Taxidienstleistungen anbietet, ein seriöses Unternehmen (juristische Person oder Einzelfirma) steht. Die Bewilligung zielt hingegen auf die Seriosität der einzelnen Chauffeuse bzw. des einzelnen Chauffeurs ab.

Die Unterstellung sämtlicher Taxidienstleistungen wurde geprüft und verworfen, da durch uns schlicht nicht kontrollierbar. Aus diesem Grund erhalten die Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber, welche eine Konzession lösen, gewisse Vorteile wie die Möglichkeit, die öffentlichen Taxistandplätze anzufahren, Erwähnung auf der städtischen Homepage sowie den städtischen Taxibalken als Qualitätssiegel.

Die Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber wurden bereits im März 2018 zur Orientierung und Vernehmlassung eingeladen. Ihre Eingaben sind oben erwähnt und wurden teilweise berücksichtigt.

Zu Art. 2

Die SP/Junge SP Region Olten schlägt vor, dass sämtliche entgeltlichen bzw. gewerblichen Taxidienstleistungen dem Reglement unterstellt werden. Nur so sei sichergestellt, dass auch alternative Geschäftsmodelle (z.B. Uber) geregelt seien.

Taxidienstleistungen unterstehen der freien Marktwirtschaft und können nur beschränkt durch die Gemeinde geregelt werden. Insbesondere ortsfremde Taxis, welche von ausserhalb Personen in Olten abladen oder aufnehmen, um sie ausserhalb von Olten zu transportieren, können gemäss WEKO, aufgrund des Binnenmarktgesetzes (BGBM, SR 943.02), nicht weiter als die bundesrechtlichen Vorschriften eingeschränkt werden.

Zu Art. 7 Abs. 2 lit. b

Es sei nicht klar, weshalb der 24-Stunden-Service allein für juristische Personen gelten soll.

Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten, da dieser aufgrund der Konzessionsvoraussetzungen keine Angestellte hat und somit die Arbeits- und Ruhezeitverordnung [ARV2] bei einem 24-Stunden-Dienst nicht einhalten kann.

Zu Art. 16 Abs. 1

Der Verweis betreffend die Bussenhöhe auf die Friedensrichterkompetenz sei nicht nutzerfreundlich. Zudem gelten dann entsprechende Änderungen automatisch für die Stadt Olten. Aus Gründen der Transparenz sei es sinnvoll, hier eine eigene Regelung aufzustellen.

Wie oben erwähnt kann die Stadt nicht weitergehen als friedensrichterliche Kompetenz. Hingegen ist der Entzug der Konzession und auch der Bewilligung wahrscheinlich als effizienteste Strafe zu qualifizieren.

Zu alt Art. 11 Abs. 3

Weshalb braucht es diese Bestimmung nicht mehr? Kann ein Taxifahrer weiter als Taxichauffeur tätig sein, wenn er die Stelle bei einem Taxiunternehmen kündigt. Was ist mit Taxichauffeuren, welche nicht bei einem Taxiunternehmen angestellt sind?

Der einzige Grund für diese Bestimmung war, dass der Arbeitgeber auf der Taxichauffeurbewilligung aufgeführt war. Da der Arbeitgeber nicht mehr aufgeführt wird, ist die Rückgabe hinfällig. Eine angestellte Taxichauffeuse bzw. angestellter Taxichauffeur, der sich selbstständig machen will, braucht eine Konzession.

Zu alt Art. 13–15

Weshalb braucht es diese Bestimmungen nicht mehr? Sie dienen der Qualitätssicherung. Gerade alt Art. 14 Abs. 1 sei wichtig, da ja Kunden wählen dürfen, von wem sie eine Taxidienstleistung beziehen. Es sei deshalb wichtig, dass die entsprechenden Fahrzeuge gekennzeichnet sind.

Als Hauptkennzeichen gilt neu der Oltner Taxibalken. Die Firmenbezeichnung/Auftritt ist der Taxibetreiberin bzw. dem Taxibetreiber überlassen.

Zu alt Art. 20

Es sei sinnvoll, wenn unzufriedene Kundinnen und Kunden sich bei der Bewilligungsbehörde melden können. Dafür sei es notwendig, dass die entsprechende Behörde im Reglement aufgeführt werde.

Unzufriedene Kundinnen und Kunden haben sich primär an den Dienstleistungserbringer zu wenden. Unter Art. 3 ist die Aufsichtsbehörde genannt. Der Vollzug wird aus gesetzestechnischen Gründen in der Geschäftsordnung des Stadtrats geregelt (vgl. Art. 20).

Zum Schluss halten sie fest, dass sie es als zwingend notwendig erachten, dass das Taxireglement auch «alternative Geschäftsmodelle» (z.B. Uber) reglementiere. Nur so können in diesem Bereich die Kundinnen und Kunden vor schlechten Dienstleistungen, die betroffenen Unternehmen von einer unzulässigen Konkurrenz und die Taxichauffeuren und Taxichauffeure vor missbräuchlichen Arbeitsbedingungen bzw. Ausbeutung geschützt werden.

Siehe Ausführungen weiter oben. Des Weiteren ist der Schutz vor missbräuchlichen Arbeitsbedingungen und Ausbeutung nicht Zweck des Taxireglements und bereits auf Bundesrecht abschliessend geregelt.

FDP.Die Liberalen Olten

Die FDP.Die Liberalen Olten hält einleitend fest, dass Taxireglemente meistens mit dem Ziel erlassen werden, Sicherheit und Qualität sicherzustellen. Eine nicht ortsansässige Person

soll sich beispielsweise darauf verlassen können, dass bei einer Fahrt in einem örtlichen Taxi ein gewisses Mass an Qualität und Sicherheit gewährleistet sei.

Bei einer Person, die via Telefon, Internet oder App eine Fahrt bestelle, handle es sich jedoch nicht um Laufkundschaft, die vor schlechten Dienstleistungen geschützt werden müsse; das seien vielmehr mündige Konsumentinnen und Konsumenten, die eine bewusste Wahl getroffen haben.

Zur Gewährleistung der Strassensicherheit gebe es eine national regulierte Prüfung für den professionellen Personentransport. Diese beinhalte Zusatztheorie und eine zusätzliche praktische Prüfung. Insofern könne man eine lokale Regulierung des professionellen Personentransports nicht mit Sicherheitsargumenten begründen. Der eigentlich einzige Grund, das Taxiwesen lokal zu regulieren sei, dass konzessionierte Taxis gewisse von der Stadt garantierte Privilegien geniessen (z.B. die Nutzung öffentlicher Standplätze, die Benutzung spezieller Fahrspuren oder die Erwähnung in der städtischen Kommunikation).

Der Basler Regierungsrat und Sicherheitsdirektor Baschi Dürr habe im Grossen Rat gut zusammengefasst:

«Aber ganz grundsätzlich ist jedem Betrieb erlaubt, egal wie er sich nennt, was sein Branding ist, dass er sagen kann, ich möchte diese Privilegien, dann unterstelle ich mich diesem Taxigesetz, muss entsprechend gewisse Auflagen erfüllen, oder ich möchte das eben nicht und dann gehe ich eben auch nicht unter dieses Taxigesetz. »

Aus Sicht der FDP.Die Liberalen Olten sei der vorliegende Entwurf für ein neues Taxireglement im Grundsatz liberal und zeitgemäss sowie auf die nationale Gesetzgebung abgestimmt. Zentral sei für sie die klare Definition des Taxibegriffs in Art. 2. Damit sei sichergestellt, dass es eine Kategorie von Taxis gebe, welche stärker reguliert und kontrolliert werde — im Gegenzug dürfen diese Fahrzeuge als staatliches «Gütesiegel» den städtischen Taxikennbalken tragen. Wer auf diese Kennzeichnung verzichte, werde hingegen nicht über die nationale Gesetzgebung hinaus reguliert; dadurch sei die Wahlfreiheit für Konsumentinnen und Konsumenten wie auch für Taxihalter sichergestellt.

Positiv sei ebenfalls Art. 4, der gemäss den Empfehlungen der Wettbewerbskommission (Weko) über den «Marktzugang für ortsfremde Taxidienste» formuliert sei und Wahlmöglichkeiten gebe:

Die grundsätzliche Stossrichtung des vorgeschlagenen Taxireglements stimme und verdiene die volle Unterstützung der FDP.Die Liberalen Olten. Bei der Umsetzung bestehe dagegen noch hie und da in verschiedenen Artikeln ein Optimierungsbedarf. Ihre entsprechenden Kommentare und Verbesserungsvorschläge seien nachfolgend pro Artikel aufgelistet, ausgehend von dem ihnen zugestellten Entwurf 11 vom 16. April 2018.

Zu Art. 1

Im Zweckartikel stehe, das Reglement wolle «ökologisch orientierte Taxidienstleistungen» fördern. An keiner anderen Stelle im Reglement werde erwähnt, was darunter zu verstehen ist und wie dieses Ziel erreicht werden soll.

Antrag:	
Zweck neu:	«ökologisch orientierte Taxidienstleistungen» – streichen

Der ökologische Aspekt könnte bei einer Limitierung der Konzessionen als Auswahlkriterium gelten. Da jedoch keine Limitierung vorgesehen ist, kann auch der Begriff «ökologisch» aus dem Zweckartikel gestrichen werden.

Zu Art 3

Im Sinne einer stufengerechten Verwaltungsorganisation soll die Aufsicht über das Taxiwesen nicht dem Stadtrat unterliegen, sondern dem Präsidium (Abteilung Ordnung und Sicherheit). Der Stadtrat kann so als erste «Eskalationsstelle» dienen.

Antrag: Art. 3 Abs. 1 neu:	Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium.
----------------------------------	---

Die Überlegungen sind nachvollziehbar. Der Antrag wird übernommen. Aufsicht untersteht der Direktion, Vollzug wird durch die Abteilung sichergestellt (vgl. Art. 20, I).

Zu Artikel 4:

Der Rahmen für eine Bewilligungspflicht und die Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung werden bisher zu wenig klar umschrieben. Die bestehende Formulierung passe zudem besser in Art. 9.

Abtrag: Art. 4 Abs. 1 neu:	Taxibewilligungen werden erteilt, wenn der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin (natürliche oder juristische Person) den Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz hat und gestützt auf eine Prüfung der persönlichen und betrieblichen Verhältnisse davon ausgegangen werden kann, dass der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin in der Lage ist, einen einwandfreien Taxiservice anzubieten. Bei juristischen Personen wird geprüft, ob die geschäftsführende Person zur Führung eines Taxibetriebs geeignet ist. Das vorliegende Taxireglement regelt die Einzelheiten
----------------------------------	---

Die Voraussetzungen für die Taxikonzession und die Taxichauffeurbewilligung sind einzeln aufgeführt und ausreichend vorgegeben. Konzession zielt auf Unternehmen, Bewilligung auf Chauffeuren bzw. Chauffeure (vgl. dazu die Ausführungen weiter oben).

Zu Art. 6

Die vorgeschlagene Formulierung enthalte Unklarheiten über die Konzessionsvergabe und die Konzessionsdauer.

Die Unterscheidung in Taxikonzession I und Taxikonzession II sei nicht mehr zeitgemäss. Sie benachteilige Taxiunternehmen, welche rund um die Uhr ihre Dienstleistungen anbieten und sie fördere die «Rosinenpickerei» unter den konzessionierten Taxis.

Gerade die KMUs wünschen explizit die Unterscheidung der Konzessionen, da diese mehrere Taxis gleichzeitig im Einsatz haben, jedoch nicht alle die öffentlichen Taxistandplätze bedienen. Die Pflicht, einen 24-Stunden-Dienst anzubieten, wurde von keiner Taxibetreiberin bzw. keinem Taxibetreiber als negativ bewertet. Es ist davon auszugehen, dass damit gutes Geld verdient werden kann.

Es sei unklar, nach welchen Kriterien der Stadtrat die Anzahl der Konzessionen vergeben will. Hier sei eine Orientierung an den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Standplätze erwünscht: Dies würde auch dazu führen, dass die Stadt die Zahl der Standplätze dem vorhandenen Bedarf anpassen müsste, sofern der entsprechende Bedarf (z.B. sichtbar an der Zahl der Konzessionen) sich verändern würde. Damit würden die konzessionierten Taxis noch stärker als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots positioniert.

Im Sinne der Marktfreiheit wird die Anzahl der Konzessionen nicht limitiert. Daher wird das Reglement, Art. 6 Abs. 3 dahingehend geändert, dass der Stadtrat keine Anzahl Konzessionen festlegt. Die Anzahl der Taxistandplätze soll hingegen mengenmässig wie auch hinsichtlich Standorte erhöht werden

Antrag: Art. 6	ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten (eventuell Aufteilung in zwei Artikel):
Abs. 1	Die Anzahl der Konzessionen wird vom Stadtrat festgelegt und orientiert sich an den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Standplätzen sowie an den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die erste Vergabe findet per 1. Januar 2019 bzw. spätestens drei Monate nach Rechtskraft des Taxireglements statt. <i>Vgl. oben</i>
Abs. 2	Die Vergabe von Taxikonzessionen erfolgt durch den Stadtrat im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung. <i>Die Ausschreibung dient aufgrund der fehlenden Limitierung der Konzessionen nicht der Auswahl mittels Zuschlag, sondern der Bekanntmachung, dass die Konzessionen neu beantragt werden können. In diesem Sinne wird die Bekanntmachung regelmässig öffentlich publiziert.</i>
Abs. 3	Liegen mehr Gesuche vor, als bewilligt werden können, so erfolgt die Bewilligungserteilung insbesondere unter Berücksichtigung folgender Kriterien, geordnet nach Priorität: a) Bereitschaft und Befähigung, Taxidienstleistungen während 24 Stunden anzubieten; b) Gewährleistung eines vorschriftsgemässen und kundenfreundlichen Betriebs; c) Vermeidung der Monopolstellung eines einzelnen Taxibetriebs. <i>Es ist keine Limitierung mehr vorgesehen.</i>
Abs. 4	Taxikonzessionen werden jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren vergeben. <i>Wird übernommen (Art. 6 Abs. 1) und dient der Institutionalisierung der regelmässigen Überprüfung der Voraussetzungen und somit der Sicherstellung der Gültigkeit des Qualitätssiegels.</i>
Abs. 5	Sofern die Zahl der bewilligten Konzessionen nicht ausgeschöpft ist oder bestehende Konzessionen frei werden, kann der Stadtrat auch innerhalb einer 5-Jahres-Periode weitere Konzessionen erteilen. Auch diese Konzessionen laufen bis zum Ende der definierten 5-Jahres-Periode. <i>Es ist keine Limitierung mehr vorgesehen.</i>
Abs. 6	Die Taxikonzession ist persönlich, ohne Einwilligung des Stadtrats nicht übertragbar und lautet auf die Halterin bzw. den Halter. Sie erlöscht mit dem Tod oder mit dem Verlust der Rechtspersönlichkeit der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers.

	<i>Es kann Sinn machen, dass während der Laufzeit der Konzession eine Übertragung als angebracht erscheint, nämlich bei geringem Taxibestand, auf Aufgabe einer Konzession infolge Alter o.ä. bzw. Erlöschen infolge Tod.</i>
Abs. 7	Die Taxikonzession ermächtigt zum Erbringen von Taxidienstleistungen von öffentlichen Taxistandplätzen aus. Die Inhaberin bzw. der Inhaber einer Taxikonzession hat keine Ansprüche auf einen garantierten öffentlichen Standplatz. <i>Ist in Art. 6 geregelt.</i>
Abs. 8	Die Taxikonzession ermächtigt zur Benützung von speziellen Strassenabschnitten, die sonst dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sind (zum Beispiel Busspuren). <i>Dieser Absatz ist nicht notwendig, da Ausnahmen für Taxis explizit signalisiert und markiert werden müssen. Eine Erweiterung der Privilegien ist nicht ausgeschlossen, muss aber im Einzelfall genauestens geprüft werden.</i>
Abs. 9	Der Stadtrat informiert in geeigneter Weise die interessierte Öffentlichkeit über die Inhaber einer Taxikonzession und über deren Kontakte (zum Beispiel auf Orientierungstafeln, in Publikationen zur Förderung von Tourismus und Geschäftsreisen sowie im Internet). <i>Eine Information über die Konzessionärinnen und Konzessionäre auf der städtischen Homepage ist vorgesehen.</i>
Abs. 10	Die Taxikonzession ist gebührenpflichtig. Bei der Gebührenfestlegung wird auch berücksichtigt, wie stark sich ein Taxiunternehmen für einen 24-Stunden-Service verpflichtet. Eine stärkere Verpflichtung wird mit tieferen Gebühren honoriert. <i>Eine Reduktion der Konzessionsgebühren bei Anbieten eines 24-Stunden-Services, bzw. bei energieeffizientem Fuhrpark wurde geprüft, zugunsten der einfachen Handhabung des Reglements aber verworfen.</i>

Zu Art. 7

Die Konzessionsvoraussetzungen seien teilweise schwammig und nicht nachvollziehbar formuliert. Was heisst «einwandfreier Leumund»? Was heisst «keine Überschuldung»? Die Voraussetzung, dass nur juristische Personen einen 24-Stunden-Service sicherstellen müssen und Einzelfahrer nicht, fördere die Rosinenpickerei durch einzelne Taxifahrer und benachteiligt die Taxiunternehmen. Ein 24-Stunden-Service sei eine Dienstleistung im Sinne von Service Public. Wenn die Stadt diese wirtschaftlich wohl nicht lohnende Dienstleistung zwingend einverlange, müsse sie den Service Public abgelden — wie das in anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs üblich sei.

Alternativ soll der Stadtrat, wie in Art. 6 vorgeschlagen, die Bereitschaft zum freiwilligen 24-Stunden-Betrieb mit entsprechenden Rahmenbedingungen fördern — mit einer Priorisierung bei der Zuteilung von Konzessionen, mit tieferen Gebühren usw.

Antrag: Art. 7	ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten – Verzicht auf 24-Stunden-Vorschrift: <i>Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten (Arbeits- und</i>
-----------------------	---

	<i>Ruhezeitverordnung [ARV2]). Der 24-Stunden-Service wurde im Rahmen der Vernehmlassung der Taxibetreiber nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Lediglich deren Umsetzung. Um einen 24-Stundendienst im Sinne von kundenorientierten Taxidienstleistungen zu gewährleisten, werden diejenigen, die es können (juristische Personen), dazu verpflichtet. Es ist nicht anzunehmen, dass ein solcher unrentabel ist.</i>
Art. 7 neu	Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller für eine Taxikonzession muss folgende Anforderungen erfüllen: a) Fristgerechter Eingang des Antrags b) Handlungsfähigkeit c) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung <i>Der einwandfreie Leumund wird primär mittels Strafregisterauszug, die Überschuldung primär mittels Betreibungsregisterauszug überprüft. Bei Hinweisen, dass die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, werden weitere Untersuchungen folgen. Dies entspricht der gängigen Praxis und wird so weitergeführt.</i>

Zu Art. 8

Absatz b in Punkt 1 sei unklar formuliert. Wann ist eine Konzession «ungenügend» genutzt?

Antrag: Art. 8 Abs. 1b neu	«die Konzession nicht oder ungenügend genutzt wird» – ersatzlos streichen. <i>Die Anzahl der Konzessionen wird nicht limitiert, daher wird der Antrag übernommen.</i>
----------------------------------	--

Zu Art. 9

Hier könne die bisherige Bestimmung von Art. 5 eingefügt werden.

Antrag: Art. 9 Abs. 1 neu	Wer mit einer Taxibetriebskonzession Taxifahrten ausführt, benötigt eine Taxichauffeurbewilligung. <i>Bei Art. 9 geht es um die Voraussetzungen zum Erhalt einer Konzession, nicht um die Bewilligungspflicht. Diese ist zusammen mit der Konzessionspflicht in Art. 4 und 5 unter dem Titel allgemeine Bestimmungen geregelt.</i>
---------------------------------	---

Zu Art 10

Im vorliegenden Entwurf würden teilweise Verhaltensregeln formuliert, die nicht messbar seien und deren Formulierungen altbacken wirken. Die Bestimmungen über die Preisangabe gehören in Art. 14.

Der Verstoss gegen die Verhaltensregeln ist nicht in jedem Fall überprüfbar. Dennoch kann ohne Weiteres, auf Hinweis der Kundschaft, auf einen Verstoss geschlossen und somit Sanktionen verfügt werden. Bis anhin besteht keine Möglichkeit, soziales Fehlverhalten der

Chauffeure zu ahnden. Mit der Einführung eines Qualitätssiegels muss aber auch diese Komponente berücksichtigt werden.

Antrag: Art. 10	Ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten:
Abs. 1	Die Chauffeurbewilligung ist für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen. <i>Ist bereits in Art. 10 Abs. 2 festgelegt.</i>
Abs. 2	Im Rahmen der Beförderungspflicht sind Taxifahrer und Taxifahrerinnen verpflichtet, Kunden und Kundinnen aufzunehmen. <i>Die Beförderungspflicht ist bereits in Art. 10 Abs. 4 geregelt.</i>
Abs. 3	Keine Beförderungspflicht besteht für Personen, die in ihrer Urteilsfähigkeit erheblich eingeschränkt sind, namentlich Alkoholisierte sowie unter Betäubungsmittel- oder Medikamenteneinfluss Stehende. <i>Ist bereits in Art. 10 Abs. 4 umgesetzt.</i>
Abs. 4	Die Kunden und Kundinnen sind auf dem für sie günstigsten Weg an das gewünschte Ziel zu bringen. <i>Ist bereits in Art. 10 Abs. 4 geregelt.</i>
Abs. 5	Fahrten zu widerrechtlichen Zwecken dürfen nicht ausgeführt werden. <i>Ist mit dem Vorbehalt von eidg. und kant. Strafbestimmungen in Art. 17 Abs. 3 geregelt</i>

Zu Art. 11

Punkt c in Abs. 2 sei unnötig. Es sei nicht einsichtig, warum ein erfahrener Taxichauffeur, der aus welchen Gründen auch immer weniger als 50 Stunden in Olten arbeite, seine Chauffeurbewilligung verlieren soll. Ein Taxichauffeur, der die übergeordneten kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften sowie die Anforderungen gemäss Art. 9 erfülle, dürfe nicht wegen fehlender Taxistunden in Olten ausgeschlossen werden. Das könne sonst zum Beispiel auch Teilzeitarbeitende beeinträchtigen.

Antrag: Art. 11 Abs. 2 c)	Ersatzlos streichen. <i>Wird übernommen.</i>
---------------------------------	---

Zu Art. 12

Hier soll die Anpassung an die Änderungsvorschläge in Art. 6 vorgenommen werden.

Antrag:	Teilweise Formulierung.
---------	-------------------------

Abs. 1 neu	Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung bestimmt der Stadtrat Ort und Anzahl der öffentlichen Taxistandplätze sowie deren Aufhebung. Die Standplätze werden entsprechend signalisiert. <i>Dies muss nicht auf Gesetzesstufe reglementiert werden. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass öffentliche Taxistandplätze dort erstellt werden, wo auch entsprechende Bedürfnisse bestehen und die räumlichen Verhältnisse dies zulassen. Auf der anderen Seite werden solche, die nicht benutzt werden, auch wieder aufgelöst.</i>
Abs. 2 neu	Die öffentlichen Taxistandplätze dürfen nur von konzessionierten Taxis angefahren werden. <i>Gemäss Art. 6 Abs. 3 sind nur Taxikonzessionen II berechtigt, die Taxistandplätze anzufahren. Die Unterscheidung der Konzessionen wird von den Taxibetreibern gewünscht (vgl. Ausführungen weiter oben).</i>
Abs. 3 neu	Ungeachtet der Aufstellung haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis. 4 Der Stadtrat kann weitere Bestimmungen in einer Platzordnung erlassen. <i>Ist bereits in Art. 12 Abs. 3 und 4 geregelt.</i>

Zu Art. 14

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollen alle Bestimmungen über die Preisgestaltung und die Preisbekanntgabe in einem Artikel zusammengefasst werden.

Antrag:	Art. 14 sei grundlegend wie folgt zu überarbeiten:
Abs. 1 neu	Der Stadtrat setzt, nach Anhörung der Konzessionsinhaber, die jeweils gültigen maximalen Taxitarife fest und gibt sie diesen bekannt.
Abs. 2 neu	Die Tarife für Taxifahrten sind im Rahmen der vom Stadtrat festgesetzten maximalen Taxitarife grundsätzlich frei.
Abs. 3 neu	Die Tarife sind im Taxifahrzeug gut sichtbar für die Fahrgäste anzubringen.
Abs. 4 neu	Zur Berechnung des Fahrpreises muss die Taxiuhr verwendet werden, sofern vorgängig mit dem Fahrgast keine andere Vereinbarung getroffen wird.
Abs. 5 neu	Dem Fahrgast muss jederzeit und gut sichtbar der aktuell zu bezahlende Fahrpreis inklusive aller Steuern, Abgaben und Zusatzkosten angezeigt werden, sofern vorgängig nicht eine pauschale Abgeltung vereinbart wurde.

Mit der Definition «maximal» in Art. 15 Abs. 1 ist bereits festgehalten, dass die Taxibetreiber weniger verlangen dürfen und auch Pauschalen zulässig sind.

Grüne Region Olten

Die Grünen Region Olten sind der Meinung, dass der neue Entwurf gegenüber dem bisherigen Reglement eine verbesserte Übersicht und klarere Bestimmungen biete. Allerdings seien nach wie vor viele Anforderungen an die Taxibetriebe und die Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure zu allgemein formuliert, so dass ihre Durchsetzung einen erheblichen administrativen Aufwand erfordere (siehe dazu die Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung zum Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen der Stadt Basel der ASTAG).

Die im Zweck genannte ökologische Orientierung des Reglements sei wenig umgesetzt. Das Reglement solle sich auch zum Transport von Kindern (Mitführen von Kindersitzen) und Menschen mit Behinderung (Möglichkeit, einen Rollstuhltransport anzubieten) äussern. Wünschenswert wären gendergerechte Bezeichnungen.

Die ökologische Orientierung ist mangels weiterführender Regelung gestrichen (vgl. Ausführungen weiter oben).

Kinder unter einer gewissen Grösse bzw. gewissen Alters dürfen nur mit entsprechender Vorrichtung (Kindersitz) transportiert werden. Es ist den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern überlassen, diesen Markt zu erschliessen und sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil zu erarbeiten. Da für Kinder zwischen 1–6 Jahre mindestens 3 verschiedene Kindersitze nötig sind, ist eine Verpflichtung, solche dabei zu haben, unverhältnismässig.

Hinsichtlich Behindertentransport kann auf die bestehenden Angebote wie bspw. Invamobil verwiesen werden. Wenn diese unter dem städtischen Taxibalken fahren wollen, unterstehen sie automatisch dem Reglement. Eine gesonderte Vorschrift im Sinne, dass die Betreiber behindertengerechte Taxidienstleistungen anbieten müssen, erscheint als unverhältnismässig.

Zwecks Transparenz für das Taxigewerbe wären klare Aussagen über die gesetzlichen Grundlagen und Bezüge wünschenswert: Siehe z.B.:

Gesetzliche Grundlagen der Taxiverordnung der Stadt Basel	http://www.gesetzessammlung.bs.ch/frontend/versions/4132
Preisbekanntgabevorschrift	https://www.so.ch/verwaltung/volkswirtschaftsdepartement/amt-fuer-wirtschaft-und-arbeit/arbeitsbedingungen/preisbekanntgabevorschrift/
Hinweise zur Regelung der Freigabe von Busstreifen für Taxis durch den Kanton	https://www.so.ch/startseite/aktuell/news/freigabe-von-busstreifen-fuertaxis/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&chash=e84cf8f9bc318cc4e0903c421b8db72b

Das Reglement müsse zusätzliche Themen umfassen wie: Rechte der Fahrgäste, Beförderungspflicht (kurze Taxifahrten dürfen nicht verweigert werden), Zahlung mit Kreditkarten, Umgang mit Fundgegenständen. Man könne z.B. den bisherigen Art. 15 entsprechend anpassen und erweitern.

Die Verhaltensregeln für Taxichauffeuren bzw. Taxichauffeure sowie die Beförderungspflicht sind in Art. 10 geregelt.

Die Möglichkeit der Zahlung mit Kreditkarten obliegt dem Dienstleistungserbringer.

In Art. 720 ZGB ist der Umgang mit Fundgegenständen geregelt.

Taxidienste wie z.B. Uber würden nicht unter dieses Reglement fallen, da die Transportfahrzeuge nicht speziell gekennzeichnet seien. Es sei wünschenswert, dazu einen

Hinweis ins Reglement aufzunehmen wie z.B.: «Wer gewerbliche Transportdienste im Raum Olten erbringt, muss die geltenden Arbeitsrechte einhalten».

Wie bereits erwähnt, soll mit dem Taxireglement die Qualität der Taxidienstleistungen gewährleistet werden und diese mit einem Qualitätssiegel (städtischer Taxibalken) manifestieren. Jeder, der nach eidgenössischem und kantonalem Recht Taxidienstleistungen erbringen darf, kann sich um eine Konzession bemühen und von dem Qualitätssiegel profitieren. Eine Kontrolle aller Anbieter von gewerbsmässigem Personentransporte ist nicht möglich.

Die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Vorschriften ist durch Bundesrecht abschliessend geregelt und soll nicht Gegenstand des Taxireglements sein (Vermischung von den zu schützenden Interessen).

Zu Art. 9 Taxichauffeurbewilligung

Es sei nicht klar, wer diese Taxichauffeurbewilligung durchführe und was die genauen Anforderungen sind. Die Voraussetzungen seien kantonal gleich und könnten einheitlich von diesem geschaffen werden. Die kantonale Prüfung (z.B. Kanton Aargau) beinhalte ebenfalls eine Basistheorieprüfung, bei der die Sprachkenntnisse geprüft werden (Berufsmässiger Personentransport mit Motorfahrzeugen der Kategorien B5).

Genderkonforme Bezeichnungen seien hier z.B. Taxifahrerinnen und Taxifahrer, Taxiführer und Taxiführerinnen.

Antrag:	Vorschlag zur Präzisierung der Ablehnung von Bewilligungen wie sie in der Verordnung über das Taxiwesen der Stadt Zürich gewählt wurde:
Abs. a neu	Der Taxiausweis wird insbesondere dann nicht erteilt, wenn die Bewerberinnen oder Bewerber in den letzten fünf Jahren vor der Einreichung des Gesuchs wiederholt wegen Verfehlungen im Zusammenhang mit der Berufsausübung im Taxigewerbe verzeigt oder verurteilt wurden oder keine Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung bieten.“

Die Erteilung der Taxichauffeurbewilligung sowie deren Voraussetzungen werden in Art. 9 Abs. 2 definiert.

Eine spezielle Taxichauffeurprüfung ist nicht vorgesehen. Deutschkenntnisse (für Personen ohne deutsche Muttersprache) müssen mittels Deutschzertifikat, mindestens Niveau B1, belegt werden. Bei Hinweis auf mangelnde Ortskenntnis kann durch Konsultation des Stadtplanes schnell Klarheit geschaffen werden. Des Weiteren können bei Beschwerden über mangelnde Ortskenntnisse entsprechende Sanktionen ergriffen werden (vgl. auch Ausführungen weiter oben).

Zu Art. 10 Verhaltensregeln

Wünschenswert wären sichtbare preisrelevante Informationen (Grundtaxe, Fahrttarife, Zuschläge für Mehrpersonen, Kinder, Nacht, Wartezeit, Gepäck usw.)

Diese werden in der Tarifordnung vom Stadtrat festgelegt und müssen im Taxi gut sichtbar befestigt werden.

Zu Art. 11 Ablauf und Entzug

Die Gründe für den vorzeitigen Entzug der Bewilligung gelten sicher gleicherweise auch für die Erneuerung nach Ablauf der zehn Jahre. Die Verordnung ARV 2 regle die verlangten Aufzeichnungen (Fahrtenbuch) und gebe auch detaillierte Vorgaben über die Auskunftspflicht und bieten beste Infos, um über einen Entzug der Taxichauffeurbewilligung zu entscheiden. Verletzungen der Verhaltensregeln (besonders Punkt 1 und 4 von Art. 10) seien sehr schwierig auf ihre Objektivität hin zu beurteilen und nur bei wiederholten Vorkommnissen für Entscheidungen brauchbar.

Die Regelung über das Verhalten kann in Kombination mit der Entzugsmöglichkeit ein sehr griffiges Instrument sein, wenn mehrere Vorkommnisse von der Kundschaft gemeldet wird.

Zu Art. 13 Betriebsvorschriften

Hier könnten Vorschriften für die Ausrüstung mit Kindersitzen und für Behindertentransporte gemacht werden. Vorschlag: Alle diese Transporte sollten per Vorbestellungen ausgeführt werden können (Mitnehmen der geforderten Kategorien von Kindersitzen bzw. Transportmöglichkeit der Rollstühle). Mindestanforderung sei aus unserer Sicht, dass mindestens ein Taxiunternehmen mit den entsprechenden Teilen bzw. Verlademöglichkeiten ausgerüstet sei und die anderen Taxiunternehmen darüber informiert sind.

Der Umfang der Angebote soll den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern überlassen bleiben.

Art. 15 Taxikonzessionsgebühren (neu)

Hier könnte ein Anreiz für eine ökologische Orientierung dieses Taxireglements durch Tarifiereduktionen für energieeffiziente Fahrzeuge geschaffen werden. In der Taxiverordnung der Stadt Zürich Art. 23 heisst es:

„² Wenn Inhaberinnen oder Inhaber einer Betriebsbewilligung nachweisen, dass sie während des ganzen Kalenderjahrs Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen gefahren sind, wird ihnen ein Teil der Gebühr rückvergütet. Bei Inkrafttreten der Verordnung beträgt die Rückvergütung für benzin- oder gasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A oder für dieselbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A, die mit Partikelfiltern oder einer gleichwertigen Abgasminderungstechnologie ausgerüstet sind, 50 % der vollen Gebühr. Für Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A mit Elektro- oder Hybridantrieb werden 75 % der vollen Gebühr rückvergütet. Alle anderen Fahrzeuge erhalten keine Rückvergütung.

³Der Stadtrat wird ermächtigt, diese Regelungen künftigen Verschärfungen anzupassen.“

Die Grünen Region Olten schlagen vor, eine einfachere Variante dieser Tarifiermässigung mit nur einer Kategorie vor:

Antrag: Art. 15 neu	<i>Wenn Inhaberinnen oder Inhaber einer Konzession nachweisen, dass sie während des ganzen Kalenderjahrs ausschliesslich mit Fahrzeugen der Energieeffizienzklasse A mit Elektro- oder Hybridantrieb gefahren sind, werden 75 % der vollen Gebühr rückvergütet.</i> <i>Der Anreiz über Gebührenhöhe energieeffiziente Fahrzeugflotte zu fördern wurde geprüft und zugunsten der einfachen Umsetzung des Reglements verworfen.</i>
------------------------	--

CVP Olten

Die CVP Olten begrüsst die Totalrevision des Taxireglements. Der vorliegende Entwurf 11 sehe aber stellenweise eine zu enge Regulierung vor.

Zu Art. 1

Das neue Taxireglement könne nicht als Instrument dienen, das Taxiwesen auf seinen Bedarf zu beschränken oder andere wünschbare Ziele zu erreichen. Der Artikel soll lauten:

Antrag: Art. 1 neu	Dieses Reglement bezweckt die Sicherstellung eines geordneten Taxiwesens im Gebiet der Stadt Olten.
-----------------------	---

Die ökologische Ausrichtung wurde gestrichen.

Das Reglement soll das Taxiwesen regeln und die Taxikundin bzw. den Taxikunden bestmöglich schützen. Insofern braucht es mindestens zwei Ziele. Zudem enthält ein Zweckartikel immer Ziele die beim Vollzug berücksichtigt werden.

Da keine Limitierung der Konzessionen mehr vorgesehen ist, bezieht sich der Bedarf auf die Menge und Standorte der öffentlichen Taxistandplätze.

Zu Art. 3 Abs. 2

Die mit dem Vollzug betraute Behörde soll vom Stadtrat gewählt werden:

Antrag: Art. 3 Abs. 2 neu	Die mit dem Vollzug betraute Behörde wird vom Stadtrat gewählt. Sie hat das Recht...
---------------------------------	--

Nicht der Stadtrat wählt die Behörde, sondern das Parlament durch Genehmigung der Revision der Geschäftsordnung des Stadtrats (vgl. Art. 20, Abs. 1)

Zu Art. 6

Es soll konsequent das Wort Taxibetriebskonzession (statt stellenweise Taxikonzession) angewendet werden.

Nach Überprüfung wird im Reglement konsequent das Wort Taxikonzession angewendet.

Zu Art. 7 Abs. 1

Die Taxikonzession I ist gemäss Art. 6 Abs. 2 eine Konzession, die den Inhaber dazu ermächtigt seine Taxidienstleistungen nur von privatem Grund zu erbringen. Der Inhaber darf zum Erbringen seiner Dienstleistungen somit nicht die öffentlichen Taxistandplätze benützen.

Aufgrund dieser Einschränkung darf an die Erteilung einer Taxikonzession I keine weiteren erheblichen Anforderungen gestellt werden. Die CVP Olten hält darum lit a, d, und e als Anforderung für die Taxikonzession I als unnötig.

Um den in Art. 1 erwähnten Zweck zu erfüllen ist es unabdingbar, dass sämtliche Konzessionen (I und II) gewisse Qualitätsanforderungen erfüllen. Nur so kann gewährleistet werden, dass der städtische Taxibalken als Qualitätssiegel wahrgenommen wird.

Art. 7 Abs. 2

Als zusätzliche Anforderungen gegenüber der Taxikonzession I müssen die Antragsteller der Taxikonzession II lit. d und e (von Art. 7 Abs. 1) erfüllen.

Anstelle von lit. b soll die «alte» Regelung mit dem Pikettdienst beibehalten werden.

Es obliegt den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern, wie der 24-Stunden-Service umzusetzen ist.

Die CVP Olten stellt die Frage weshalb die Gewährleistung eines 24-Stunden-Services nur von den juristischen Personen zu erbringen sei.

Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten (Arbeits- und Ruhezeitverordnung [ARV2]).

Zu Art. 8. lit. b

Streichen; da die Konzession nur für 4 Jahre erteilt wird.

Art. 8 lit. b wird ersatzlos gestrichen.

Art. 9 lit. d

Streichen; es ist nicht ersichtlich was der Inhalt dieser Prüfung sein soll.

Es gibt keine Prüfung. Die Voraussetzungen gelten aber weiterhin. Die Überprüfung kann sowohl vor als auch nach der Erteilung der Bewilligung erfolgen.

Zu Art. 10

Die hier formulierten Verhaltensregeln lehnt die CVP Olten ab. Die mit dem Vollzug beauftragte Behörde kann sie kaum kontrollieren und durchsetzen. Die Bestimmungen über die dem Fahrgast entstehenden Kosten sind aber notwendig:

- Abs. 1: streichen
- Abs. 2: 1. Satz streichen
- Abs. 3: streichen
- Abs. 4: streichen

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass diese notwendig sind, damit die Kontrollbehörde ihre Kontrollfunktion wahrnehmen kann. Vgl. auch Ausführungen weiter oben.

Zu Art. 14

Die Anhörung der Konzessionsinhaber ist aus Sicht der CVP Olten nicht immer zwingend notwendig. Zudem soll der Stadtrat auch weitere Punkte regeln können wie etwa die Entschädigung für ein bestelltes aber dann nicht benutztes Taxi etc. Der Stadtrat setzt die Maximaltarife und weitere Bestimmungen über die Preisgestaltung fest. Er kann dazu die Konzessionsinhaber anhören.

Die bestehende Tarifordnung gilt vorerst unverändert weiter. Darin sind auch Sachverhalte wie oben erwähnt geregelt. Ansonsten macht die Kann-Vorschrift Sinn und wird übernommen.

4. Erwägungen des Stadtrates und Fazit der Vernehmlassungen

Das Taxireglement soll, wie im Zweckartikel formuliert, ein geordnetes Taxiwesen gewährleisten, das kundenfreundliche Dienstleistungen anbietet. Dazu werden städtische Taxibalken eingeführt, die als Qualitätssiegel verstanden werden sollen. Jeder, der die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, wird einen solchen Taxibalken erhalten. Stellt sich im Nachhinein aber heraus, dass gegen das Reglement oder gestützt darauf ergangene weitere Erlasse verstossen wird, kann mit dem neuen Reglement gegen den fehlbaren Chauffeur oder Betreiber vorgegangen und das Qualitätssiegel entzogen werden. Diese wahrscheinlich strengste Massnahme ermöglicht die effiziente Durchsetzung der Vorschriften und somit das Erreichen der im Zweckartikel formulierten Ziele, ohne einen grossen Verwaltungsapparat aufbauen zu müssen, da die fehlbaren Gewerbetreibende in der Regel durch die verärgerte Kundschaft gemeldet werden. Bei Stichhaltigkeit der Vorwürfe, insbesondere, wenn sich diese häufen, kann die zuständige Behörde die vorgesehenen Sanktionen ergreifen. Gleichzeitig wird mit diesem Ansatz nicht unnötig in die Handels- und Gewerbefreiheit eingegriffen, sprich grösstmögliche Wirtschaftsfreiheit gewährleistet.

Folgende Artikel wurden ergänzt oder übernommen:

1. Der ökologische Aspekt im Zweckartikel 1 wird mangels griffiger Instrumente zur Durchsetzung, weggelassen.

2. Vergabe der Taxikonzessionen

Falls die Taxikonzessionärin bzw. der Taxikonzessionär am Ende der Konzessionsdauer die Voraussetzungen weiterhin erfüllt, steht einer Erneuerung der Konzession nichts im Weg, insbesondere auch weil auf eine Limitierung verzichtet wird. Für die langfristige Planung wird die Geltungsdauer der Konzession in Art. 6 Abs. 1 auf 5 Jahre erhöht. Mangels Limitierung der Konzession II gibt es auch keine Vergabe, sondern lediglich eine Bekanntmachung, dass neue Konzessionen ausgestellt würden.

3. Aufsicht

Die Aufsicht muss nicht zwingend dem Stadtrat unterliegen. Die Überlegungen können nachvollzogen werden. Art. 3 Abs. 1 heisst daher neu: *«Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium»*.

4. Konzessionen

Es wird die Möglichkeit geschaffen, Taxikonzessionen im Ausnahmefall zu übertragen. Dafür braucht es die Genehmigung des Stadtrats (Art. 6 Abs. 1).

Im Sinne der Marktfreiheit wird die Anzahl der Konzessionen nicht limitiert. Art. 6 Abs. 3 wird dahingehend geändert, dass der Stadtrat keine Anzahl Konzessionen festlegt.

5. Ungenügende Nutzung der Konzession

Die Anzahl der Konzessionen wird nicht limitiert, daher ist diese Formulierung überflüssig. Art. 8 Abs. 1 wird gestrichen.

6. Chauffeurbewilligung

Auf die Einführung einer speziellen Prüfung wird verzichtet. Die zuständige Behörde hat aber die Möglichkeit, bei Hinweisen auf Fehlen der Voraussetzungen, diese zu verweigern, womit der Antragssteller Gegenbeweispflichtig wird. Art. 9 Abs. 2 Buchst. d wird gestrichen.

Eine Taxichauffeuse bzw. ein Taxichauffeur, der die übergeordneten kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften sowie die Anforderungen gemäss Reglement erfüllt, soll nicht wegen fehlender Taxisstunden in Olten ausgeschlossen werden. Die Überlegungen sind nachvollziehbar. Art. 11 Abs. c wird gestrichen.

7. Verhaltensregeln

Da dem Fahrgast bereits der aktuell zu bezahlende Fahrpreis gut sichtbar anzuzeigen ist, ist es sinnvoll, auch die Tarife gut sichtbar zu befestigen. Art. 10 Abs. 2 wird entsprechend ergänzt: *«Die Tarife sind für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen»*.

Das tadelige Verhalten, welches Beförderungspflicht zum Erlöschen bringen soll wird ersetzt durch Unzumutbarkeit. Die Beförderungspflicht wird flankiert von einem Mindesttarif, um die Taxibetreiber vor schikanösen Fahraufträgen zu schützen (Art. 15 Abs. 2: 12 Fr.).

8. Gebühren

Die Gebühren werden neu in der Gebührenordnung mittels einer Spannweite geregelt. Es ist nicht vorgesehen diese zu erhöhen.

9. Tarife

Die Festlegung der Maximaltarife obliegt dem Stadtrat. Die Anhörungspflicht der Konzessionärinnen und Konzessionäre wird durch eine Kann-Vorschrift ersetzt.

5. Taxireglement der Stadt Olten

vom

das Gemeindeparlament der Stadt Olten, gestützt auf Art. 21 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten vom 28. September 2000¹, beschliesst

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1
Zweck
Dieses Reglement bezweckt die Sicherstellung eines geordneten und bedarfsgerechten Taxiwesens im Gebiet der Stadt Olten und fördert kundenfreundliche und qualitativ hochstehende Taxidienstleistungen.

Art. 2
Geltungsbereich
Dieses Reglement gilt für Taxidienstleistungen in der Stadt Olten, die als Taxi erkennbar oder als solche gekennzeichnet, Fahrten ausführen.

Art. 3
Aufsicht und Vollzug
¹ Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium.
² Die mit dem Vollzug betraute Behörde hat das Recht, zwecks Kontrolle über die Einhaltung dieser Vorschriften, Dokumente zu verlangen und einzusehen. Sie kann die Polizei Kanton Solothurn zu Hilfe beiziehen.

Art. 4
Konzessionspflicht
¹ Für das Anbieten von Taxidienstleistungen auf dem Stadtgebiet von Olten braucht es für jedes eingesetzte Fahrzeug eine Konzession, die der Stadtrat gewährt.
² Ortsfremde Taxibetriebe ohne städtische Konzession, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgaben der gesetzlichen Vorschriften:
a) Kundschaft auf Bestellung hin in der Stadt Olten aufzunehmen und an einen beliebigen Zielort zu transportieren,
b) Kundschaft in der Stadt Olten abzusetzen und auf dem direkten Rückweg neue Kundschaft auf Begehren hin, aufzunehmen und an einen Zielort ausserhalb der Stadt Olten zu transportieren.

Art. 5
Bewilligungspflicht
Wer mit einer Taxikonzession Taxifahrten ausführt, benötigt eine Taxichauffeurbewilligung.

¹ SRO 111

II. Taxikonzessionen

Art. 6

Taxikonzessionen

¹ Die Taxikonzession ist auf fünf Jahre befristet, persönlich, ohne Einwilligung des Stadtrats nicht übertragbar und lautet auf die Halterin bzw. den Halter. Sie erlöscht mit dem Tod oder mit dem Verlust der Rechtspersönlichkeit der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers. Sie ist gebührenpflichtig.

² Die Taxikonzession I ermächtigt zum Erbringen von Taxidienstleistungen von privatem Grund aus. Die Konzession wird auf Antrag gewährt, wenn die Gesuchstellerin bzw. der Gesuchsteller die notwendigen Voraussetzungen erfüllt.

³ Die Taxikonzession II ermächtigt zudem zum Erbringen von Taxidienstleistungen von öffentlichen Taxistandplätzen aus. Die Konzession wird auf Antrag gewährt, wenn die Gesuchstellerin bzw. der Gesuchsteller die notwendigen Voraussetzungen erfüllt.

⁴ Die Inhaberin bzw. der Inhaber einer Taxikonzession II hat keine Ansprüche auf einen garantierten Standplatz.

⁵ Die Laufzeiten der Taxikonzessionen I und II werden gleichgesetzt.

Art. 7

Konzessionsvoraussetzungen

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller für eine Taxikonzession muss folgende Anforderungen erfüllen:

¹ Taxikonzession I:

- a) Fristgerechter Eingang des Antrags;
- b) Handlungsfähigkeit;
- c) Einwandfreier Leumund des Antragstellenden bzw. Zeichnungsberechtigten bei einer juristischen Person;
- d) keine Überschuldung;
- e) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung.
- f) Besitz mindestens eines als Taxi zugelassenen Fahrzeugs.

² Taxikonzession II:

- a) Voraussetzungen von Abs. 1;
- b) Gewährleistung eines 24-Stunden-Service von juristischen Personen auf den vom Stadtrat bestimmten öffentlichen Standplätzen.

Art. 8

Entzug

¹ Die Taxikonzession kann vor Ablauf der Geltungsdauer entzogen werden, wenn:

- a) die erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 7 nicht mehr erfüllt sind;
- b) die Gebühr für die Taxikonzession nicht fristgerecht bezahlt wird.

² In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Konzessionsentzug angedroht oder die Konzession nachträglich mit Auflagen verbunden werden.

III. Taxichaufferebewilligungen

- Art. 9**
Taxichaufferebewilligung
- ¹ Die Taxichaufferebewilligung ist befristet auf 10 Jahre.
- ² Die Taxichaufferebewilligung wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- a) Einwandfreier Leumund
 - b) ausreichende Orts- und Deutschkenntnisse (mindestens Niveau B1);
 - c) Erfüllung der Voraussetzungen für den berufsmässigen Personentransport;
- Art. 10**
Verhaltensregeln
- ¹ Taxichauffeuren bzw. Taxichauffeure erbringen ihre Dienstleistungen jederzeit seriös, anständig und korrekt und vermeiden jegliche Art der Konfrontation.
- ² Das Taxi ist in einem sauberen Zustand zu halten. Die Chaufferebewilligung sowie die geltenden Tarife sind für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen. Dem Fahrgast muss jederzeit und gut sichtbar der aktuell zu bezahlenden Fahrpreis, inkl. Steuern, Abgaben und dergleichen angezeigt werden.
- ³ Es ist verboten, zwecks Anwerben von Kundschaft:
- a) herumzufahren (Wischen);
 - b) Personen abzusuchen;
 - c) Personen zuzurufen;
 - d) auf öffentlichen Parkplätzen zu stehen.
- ⁴ Jedem Fahrwunsch ist auf dem für den Fahrgast günstigsten Weg Folge zu leisten. Bei unzumutbarem Verhalten des Fahrgasts, darf eine Fahrt abgelehnt oder unterbrochen werden.
- Art. 11**
Ablauf und Entzug
- ¹ Nach Ablauf von zehn Jahren oder wenn die Berufsausübung während drei Jahren unterbrochen wurde, ist die Taxichaufferebewilligung zu erneuern.
- ² Die Taxichaufferebewilligung wird vor Ablauf der Gültigkeitsdauer von der zuständigen Behörde entzogen, wenn:
- a) die erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 9 nicht mehr erfüllt sind;
 - b) gegen die Verhaltensregeln gemäss Art. 10 verstossen wird;
 - c) bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Bestimmungen dieses Reglements, der Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen der ARV 1 und 2;
 - d) die Anordnungen oder Weisungen der Behörden nicht befolgt werden.
- ³ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Entzug der Taxichaufferebewilligung angedroht und die Bewilligung nachträglich mit Auflagen verbunden werden.

IV. Taxistandplätze

- Art. 12**
Öffentliche
Standplätze
- ¹ Der Stadtrat bestimmt Ort und Anzahl der öffentlichen Taxistandplätze sowie deren Aufhebung. Sie werden entsprechend signalisiert und/oder markiert.
- ² Die öffentlichen Taxistandplätze dürfen nur von Taxis mit Taxikonzession II angefahren werden.
- ³ Ungeachtet der Aufstellung haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis.
- ⁴ Der Stadtrat kann weitere Bestimmungen in einer Platzordnung erlassen.

V. Betriebsvorschriften

- Art. 13**
Betriebsvorschriften
- ¹ Als Taxis sind nur Fahrzeuge zugelassen, die von einem kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und zugelassen worden sind.
- ² Das Erbringen von konzessionierten Taxidienstleistungen ist nur mit dem städtischen Taxikennbalken zulässig.
- ³ Dieser wird von der Stadt gegen ein Depot zur Verfügung gestellt und ist von der Konzessionsinhaberin bzw. dem Konzessionsinhaber gut sichtbar zu montieren.

- Art. 14**
Gebühren
- Die Konzessionsgebühren werden in der Gebührenordnung der Einwohnergemeinde Olten (SRO 711) geregelt.

- Art. 15**
Tarife
- ¹ Der Stadtrat setzt die jeweils gültigen maximalen Taxitarife fest und gibt diese bekannt. Er kann dazu die Konzessionsinhaberinnen und Konzessionsinhaber anhören.
- ² Zur Abfederung der Beförderungspflicht wird ein Mindesttarif für jede Taxifahrt festgelegt. Dieser darf unter-, jedoch nicht überschritten werden und ist, analog der Chauffeurbewilligung und den Tarifen, für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen und zu kommunizieren.

VI. Schlussbestimmungen

- Art. 16**
Mitteilungspflicht
- Änderungen der für die Erteilung der Konzession oder Bewilligung notwendigen Daten müssen innert 14 Tage der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.

- Art. 17**
Sanktionen
- ¹ Widerhandlungen gegen Vorschriften dieses Reglements oder gestützt darauf ergangene Verordnungen, Weisungen und Verfügungen werden mit Busse im Rahmen der Friedensrichterkompetenz bestraft.
- ² Weitergehende Massnahmen wie beispielsweise Entzug der Konzession oder Chauffeurbewilligung bleiben vorbehalten.
- ³ Ebenso vorbehalten bleiben die Strafbestimmungen in den einschlägigen Erlassen des eidgenössischen und kantonalen Rechts.

- Art. 18**
- ¹ Gegen Verfügungen der zuständigen Behörde kann innert 10 Tagen

Beschwerde schriftlich und begründet beim Stadtrat Beschwerde erhoben werden.
² Gegen Verfügungen des Stadtrats kann innert 10 Tagen schriftlich und begründet beim zuständigen kantonalen Departement Beschwerde erhoben werden.

Art. 19
Inkrafttreten
¹ Das vorliegende Taxireglement ersetzt die Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 vollständig.
² Das Reglement tritt nach der Genehmigung durch das Gemeindeparlament in Kraft.
³ Die bei Inkrafttreten dieses Reglements bestehenden Taxikonzessionen sind längstens bis 31. Dezember 2018 gültig.

Art. 20
Zu ändernde
Erlasse
¹ Die Geschäftsordnung des Stadtrats von Olten (SRO 122) wird wie folgt ergänzt:
a. Art. 26 Abs. 2 Buchst. I:
- Taxiwesen
² Die Gebührenordnung der Einwohnergemeinde Olten (SRO 711) wird wie folgt geändert:

a. §32 Taxiwesen:

¹ Konzession I pro Jahr	600.00–1'000.00
Konzession II pro Jahr	1'200.00–1'500.00
² Chauffeurbewilligung	50.00–100.00
³ Konzessionsantrag*	200.00–300.00

* Diese wird bei Erhalt der Konzession an die
1. Konzessionsgebühr angerechnet

Beschlussesantrag an das Gemeindeparlament

I.

1. Dem Erlass des Taxireglements der Stadt Olten (Totalrevision der Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 [SRO 214]) wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I. 1 dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

- - - -

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

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Dr. Christine von Arx: Wir haben das Taxireglement in der GPK länger diskutiert. Es ging dabei weniger um das System, das diesem zugrunde liegt, als dass die Konzessionen ausgeschrieben werden, sich jeder bewerben kann und eigentlich auch jeder eine Konzession erhält, der die Voraussetzungen erfüllt. Das wurde nicht in Frage gestellt. Die GPK hat sich mehr mit Detailfragen auseinandergesetzt, zum Beispiel, ob es den Begriff Ökologie im Zweckartikel braucht, was die Taxikonzession und die Chauffeurbewilligung denn eigentlich sind, wie es sich mit der Dauer der Konzession verhält, zum Beispiel auch die Formulierung in Artikel 7 Absatz 2 betreffend 24-Stunden-Service von juristischen Personen, was damit genau gemeint ist, oder ob es reservierte Standplätze für Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie geben soll. Hilfreich war bei diesen Diskussionen, dass der Rechtskonsulent anwesend war und uns etwas durchlotsen konnte. Wir haben dort auch gelernt, dass es zum Beispiel keine nationalen oder kantonalen Über-Bestimmungen gibt und dass es für dieses Geschäftsmodell eigentlich auch schwierig ist, gesetzliche Vorschriften zu machen, weil man für gewerbsmässige Personentransporte grundsätzlich alle notwendigen gesetzlichen Bestimmungen erfüllen muss. Was wir auch etwas herausgespürt haben, ist, dass es für die Prüfung der Deutschkenntnisse und die Ortskenntnisse, die beide nur bei Reklamationen geprüft werden, noch etwas schwammig ist, wie man hier beim Stadtrat genau vorgehen will. Wir haben auch kurz angeschaut, ob man die alten Artikel 14 und 15 eigentlich weiterhin braucht. Es sind Bestimmungen, sagen wir etwas zum Schutz der Kunden. Sie fallen aber nicht einfach weg, sondern sind an anderen Stellen geregelt. Als Ergebnis unserer längeren Beratung sind dann diese zwei bekannten Artikel herausgekommen, und die GPK hat mit diesen zwei Umformulierungsanträgen der Totalrevision des Taxireglements zugestimmt.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Kurz zur Ergänzung. Danke vielmals, Christine, für die Ausführungen. Es waren tatsächlich diese Punkte, wo man darum gerungen hat. Es hat sich auch gezeigt, dass man vielfach Taxi fährt und eigentlich, wenn man in ein Taxi steigt, welche entsprechenden Rahmenbedingungen es gibt. Es erstaunt auch nicht, dass das Reglement, von 1997 datiert ist, und seither ist im Taxiwesen tatsächlich einiges gelaufen bzw. nicht gelaufen. Es hat immer wieder auch Anläufe gegeben, gewisse Veränderungen zu machen. Der Druck auf die Standplätze ist sicher auch gestiegen, und in diesem Zusammenhang hat ja der Stadtrat auch ein Moratorium beschlossen. Das war aber nicht die

Lösung. Wir haben verschiedene Rückmeldungen erhalten, einerseits von Taxiunternehmungen, seien es die grossen ansässigen oder kleinen, aber auch von Kundschaft, von den Bürgern, und es hat sich gezeigt, dass hier die Meinungen durchaus auch auseinandergehen können, wie ein solches Taxiwesen geregelt werden soll, wie stark reglementiert werden soll. Soll man dies möglichst liberal halten? Soll man es restriktiv halten? Der Stadtrat hat dann auch beschlossen, dass man eine relativ grosse Vernehmlassungsrunde macht, zuerst einmal mit den Taxiunternehmungen. Man hat dann eine Taxikonferenz durchgeführt. Es war sehr interessant, als die verschiedenen Taxiunternehmungen ihre Anliegen präsentiert haben, und sie gehen wirklich ganz weit auseinander. Das ist auch verständlich. Es hat alteingesessene Taxiunternehmungen, die mehrere Fahrzeuge und auch mehrere Angestellte haben, bis zu einem Einzelunternehmen. Wir haben sie dann auch eingeladen, Vernehmlassungen abzugeben. Diese haben wir im Bericht und Antrag dargestellt. Ihr seht auch dort, dass ganz verschiedene Rückmeldungen erfolgt sind, je nach Situation und je nachdem, wie man in diesem Bereich aufgestellt ist. Auch die Parteien hatten Gelegenheit, die entsprechenden Rückmeldungen zu machen. Es war nicht ganz einfach, schlussendlich einen Gesamtrahmen zu schaffen, wo man alle befriedigen kann. Aber der Stadtrat ist der Meinung, dass man jetzt mit diesem Reglement durchaus eine Regelung hat, die regelt, was notwendig ist, nicht mehr, damit man in diesem Sinne möglichst auch eine gewisse Liberalisierung zulässt. Wichtig war dem Stadtrat einfach auch, dass der Kunde im Vordergrund ist. Er soll schlussendlich auch profitieren können bzw. die Gewähr haben, dass der Taxidienst gut vollzogen wird. In diesem Zusammenhang möchte ich unter uns die Abteilung der Stadt begrüssen, die sich eigentlich am längsten mit diesem Taxiwesen befasst hat. Das ist die Abteilung Ordnung und Sicherheit. Wir sind gerne bereit, miteinander auf einzelne Fragen, wenn es sie gibt, Antworten zu geben, Franco Giori, zusammen mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieser Abteilung. Ich denke, wenn das Parlament dem zustimmen wird – vielleicht gibt es noch zusätzliche Anträge, Abänderungen – haben wir ein Reglement, das schlussendlich auch, was die Kontrollierbarkeit, Durchsetzbarkeit anbelangt, auf einem relativ vernünftigen Niveau ist. Wir bauen auch nicht wahnsinnig grosse Kontrollinstanzen auf. Wir versuchen dies wirklich möglichst light durchzuführen und trotzdem den Finger darauf zu halten, damit dieses Taxiwesen schlussendlich unseren Bürgerinnen und Bürgern auch gerecht wird. Zu den Anträgen der GPK kann ich sagen, dass sich der Stadtrat ihnen durchaus einstimmig anschliessen kann. Soweit meine Ausführungen zu diesem Geschäft.

Matthias Borner, SVP-Fraktion: Wir hatten in der Vergangenheit hier ja ab und zu das Gefühl, dass man auf Seiten des Stadtrates dem Gemeindeparlament wenig Mitwirkungsmöglichkeiten gegeben und die Meinung nicht angehört oder nicht rechtzeitig informiert hat. Nicht bei diesem Geschäft. Man sieht anhand dieser Vernehmlassung, dass die parlamentarische Vertretung der Bevölkerung funktioniert, und ich möchte mich bei allen beteiligten Kräften bedanken, die sich hier aktiv eingebracht haben, aber auch beim Stadtrat, weil er die breite Vernehmlassung ermöglicht hat. Wenn man die Statistik der Schweizer Städte anschaut, fällt auf, dass Olten bei den Personenwagen pro 1'000 Einwohner von über 170 Städten die Stadt mit dem sechstiefsten Wert ist. Weiter hat unsere Stadt einen der höchsten Anteile an über 75-Jährigen. Zusätzlich ist Olten die Stadt mit der höchsten GADichte in der ganzen Schweiz. Aufgrund dieser Daten hat kaum eine andere Stadt ein so grosses Interesse, eine gute Lösung auszuarbeiten, wie Olten. Die Bedürfnisse an die Mobilität werden sich weiter ändern, und unsere Stadt hat die Voraussetzungen, ja sogar regelrecht Anspruch, hier eine Vorwärtsstrategie anzugehen. Das geltende Taxireglement ist aus dem Jahr 1997. Darum begrüssen wir, dass man diese Revision jetzt angegangen ist, und empfinden den vorliegenden Vorschlag auch als moderne und liberale Umsetzung. Wir hätten es eigentlich begrüsst, wenn man die Konzessionspflicht aufgehoben und einfach eine polizeiliche Bewilligung mit Fähigkeitsnachweis eingeführt hätte. Die Fokussierung auf die Taxistände ist nicht gerade ein Blick in die Zukunft. Ich denke, dass die Taxistände massiv an Bedeutung verlieren werden. Die Leute werden das Taxi dort bestellen, wo sie sind oder abgeholt werden wollen. In vielen Grossstädten weltweit ist dies schon so. Deshalb werden wir bei der materiellen Behandlung des Reglements einen Antrag zur Senkung der Konzessionsgebühren stellen. Was uns auch stört, ist die zeitliche Begrenzung. Man hat

beim vorliegenden Geschäft die Frist zwar auf fünf Jahre erhöht. Aber wir empfinden es als hinderlich für die Planungssicherheit der Taxiunternehmen, wenn sie nur eine zeitlich begrenzte Bewilligung erhalten. Auch ein Punkt ist die Einführung des Mindestansatzes pro Fahrt von Fr. 12.—. Wir müssten eigentlich schon mehr Daten haben. Wie viele Fahrten gibt es für einen Betrag unter Fr. 12.—? Das wissen wir nicht. Andererseits kann man dem Taxifahrer keine Transportpflicht auferlegen, wenn er Defizitärfahrten ausrichten muss. Wir machen uns einfach Sorgen, welche Leute es sind, die dann von diesem Mindestansatz betroffen sind. So kurze Fahrten werden wohl eher von älteren Leuten gebucht, die beispielsweise nicht mehr Autofahren können oder wollen und einkaufen gehen müssen. So könnte es sein, dass man die Alltagskosten von älteren Leuten, die nicht viel Geld haben, erhöht. Das wollen wir nicht. Seid Euch bewusst, dass die Taxiunternehmen Arbeitsplätze schaffen und zahlen hier auch Steuern. Wir haben mehr Handhabung und können den Austausch auch relativ einfach pflegen. Zu ihnen müssen wir Sorge tragen. Weiter nehmen die Taxis auch Leistung von der Stadt wahr. Die Taxis stellen sicher, dass es auch Transportmöglichkeiten gibt, wenn die SBB nicht mehr fährt, zwischen 2 und 5 Uhr morgens. Man muss unsere Taxiunternehmen unterstützen und auch begleiten, weil es im Interesse unserer Stadt ist. Die Fraktion wird diesem Reglement zustimmen.

Simon Muster: Auch wir von der Fraktion SP/Junge SP nehmen das Taxireglement grundsätzlich an. Wir begrüssen ausdrücklich, wie Matthias schon gesagt hat, dass eine so gross angelegte Vernehmlassung stattgefunden hat. Besonders freuen wir uns darüber, dass auch alle Jungparteien in Olten einbezogen wurden. Das führt zu mehr Vertrauen und zu einer grösseren Akzeptanz der Vorlage. Die einzelnen Änderungen sind im Grossen und Ganzen nachvollziehbar. Allerdings möchten wir von der Fraktion SP/Junge SP darauf aufmerksam machen, dass wir es schade finden, dass dieser ökologische Aspekt aus dem Zweckartikel gestrichen wurde. Zwar trifft es zu, dass uns das System, das Olten jetzt gewählt hat, keine Mechanismen zur Überprüfung zur Verfügung stellt. Aber das ist auch bei der Qualität und Freundlichkeit der Fall. Der Zweckartikel kann aus unserer Sicht schon gestrichen werden. Aber dass man in keiner Form an sonstigen Stellen den Umweltsachen Achtung schenkt, finden wir etwas schade. Zum Beispiel hätte es die Möglichkeit gegeben, wie Zürich oder St. Gallen im Tarifreglement Reduktion für ökologische Fahrzeuge hineinzuschreiben. Der Antrag ist ja von der grünen Fraktion in die Vernehmlassung gestellt worden. Leider erfolglos. Auf der anderen Seite ist in unserer Fraktion durchaus auch diskutiert worden, ob Menschen, die Taxi fahren, nicht umweltfreundlicher handeln, als solche die selbst bei der kleinsten Fahrt, eben zum Beispiel, um einkaufen zu gehen, ihr Auto bemühen. Wir sind uns einig, dass wir im Taxireglement gerne mehr ökologische Anliegen gesehen hätten, sind uns aber auch bewusst, dass das Taxireglement jetzt nicht der zentralste Ort ist, um griffige umweltfreundliche Massnahmen zu platzieren. Da aber der Stadtrat, zum Beispiel im Gegensatz zu Luzern, den Weg des freien Markts gewählt hat, stellen wir nach der materiellen Behandlung den Antrag, dass die Stadt eine freiwillige Zertifizierung von ökologischen Autos gewährleistet. Als Beispiel können München oder Düsseldorf dienen, die ein solches Label bereits seit 2010 oder 2017 haben oder Liestal, wo die ansässige FdP-Fraktion 2008 im Einwohnerrat einen ähnlichen Vorschlag eingereicht hat. Autos würden dann wie in Luzern in verschiedene Schadstoffklassen eingeteilt werden, und Fahrerinnen und Fahrer können freiwilliger ein Auto bei der Stadt einstufen lassen. Wer in der besten Kategorie ist, bekommt von der Stadt einen Kleber, der den Fahrgästen klar signalisiert, dass es ein besonders umweltfreundliches Auto ist. So wird der freie Markt nicht limitiert, sondern das ökologische Bewusstsein von Fahrgästen gefördert und hoffentlich ein Anreiz für Fahrerinnen und Fahrer geschaffen, damit sie sich ein umweltfreundlicheres Fahrzeug anschaffen und sich so einen Marktvorteil verschaffen. Unsere Fraktion stimmt aber der Totalrevision einstimmig zu.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP: Für unsere Fraktion kann ich mitteilen, dass wir dieser Vorlage einstimmig zustimmen. Die CVP und EVP haben selber auch an der Vernehmlassung teilgenommen und ein paar Vorschläge eingebracht, die teilweise übernommen wurden. Wir stimmen dieser Vorlage zu, obwohl wir stellenweise so unsere leisen Vorbehalte haben, beispielsweise inwiefern die Stadt Olten die Qualität der

Taxidienstleistungen überprüfen kann. Natürlich sind wir dafür, dass die Taxis eine hohe Qualität aufweisen. Hingegen sind wir dagegen, dass die Stadt Olten auch noch umweltfreundliche Taxis auszeichnen soll. Auch hier sind wir natürlich dafür, dass die Taxis umweltfreundlich sind. Aber da können sich die Taxiunternehmer selber anpreisen und dem Publikum, den Kunden darlegen, inwiefern sie umweltfreundlich sind. Sie müssen den Anspruch selber rechtfertigen. Sie können sich auch als familienfreundlich, behindertenfreundlich oder frauenfreundlich etc. ausloben. Für das alles braucht es keine Labels. Insgesamt sind wir also bereit, das Reglement dem Praxistext zu unterwerfen.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Herzlichen Dank für die Vorlage des aktuellen Taxireglements. Es ist pragmatisch, vernünftig und schlank. Uns gefällt auch die Lösung mit den Taxibalken für konzessionierte, seriöse städtische Taxis. Modern ist auch, dass dies nicht fahrzeuggebunden ist. Ich freue mich auch sehr, dass es mehr Standplätze gibt, insbesondere auch beim Bahnhof auf der Seite Richtung Fachhochschule. Wir sind mit diesem Taxireglement einverstanden, natürlich mit den von der GPK vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen.

David Plüss, FdP-Fraktion: Zuerst einmal ein Dank an den Stadtrat und die Verwaltung für die Erarbeitung dieses Reglements und die umfassende Vernehmlassung. Für uns ist selbstverständliche eine liberale Lösung wichtig. Der gewerbliche Personentransport muss grundsätzlich möglich sein, wenn es nicht ein Taxi ist und ist auch an anderen Stellen geregelt. Wer jedoch klar ersichtlich einen Taxidienst anbieten will, muss sich diesem Reglement unterstellen und ein entsprechendes Qualitätsniveau garantieren. Das erscheint uns besonders wichtig, weil zum Beispiel ortsfremde Personen auf gewisse Qualität angewiesen sind. Das neue Reglement regelt unserer Meinung nach die wichtigsten Punkte, ohne unnötige Auflagen zu machen. In diesem Sinne können wir diesem Reglement als Fraktion zustimmen.

Laura Schöni, Olten jetzt!: Auch wir von Olten jetzt! bedanken uns ganz herzlich bei der Stadt für die grosse Transparenz, die sie bei diesem Prozess der Vernehmlassung gezeigt hat und dass wirklich alle Beteiligten einbezogen wurden finden wir sehr vorbildlich und wünschen uns dies auch in weiterer Zukunft. Wie Simon Muster für die Fraktion SP/Junge SP schon gesagt hat, fehlt auch uns etwas der ökologische Anreiz in diesem Ganzen, und wir begrüßen die Stossrichtung, die sie mit umweltfreundlichen Fahrzeugen, die gekennzeichnet werden, machen, sehr, die sie in ihrem Antrag stellen werden. Allgemein finden wir sonst, dass technische Entwicklungen etwas zu wenig berücksichtigt werden. Wenn man schaut, wie Matthias Borner vorhin schon gesagt hat, werden die Taxistandplätze auch unserer Meinung nach immer mehr an Wichtigkeit verlieren, weil die Leute an Ort und Stelle jetzt subito ein Taxi haben wollen. Das ist zum Beispiel mit einer App wunderbar möglich. Dort hätte man dies auch noch etwas berücksichtigen können. Ansonsten danken wir dem Stadtrat und den Leuten, die dies ausgearbeitet haben sehr. Merci.

Simon Muster: Ich möchte nur kurz etwas sagen. Du hast vorhin gesagt, sie können sich auch als frauenfreundlich oder ökologisch anpreisen. Aber ein Unternehmen kann sich als alles anpreisen. Von daher würde die Zertifizierung, die gewissen Standards entspricht, ohne dass man einfach darauf schreibt Greentaxi und es ist hinten gleichwohl Diesel sehr wahrscheinlich doch noch recht viel Sinn machen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wir gehen das Reglement Seite für Seite durch. Ich bitte Euch aufzupassen und dass Ihr, wenn die Punkte kommen, wo Ihr einen Antrag stellen möchtest, dies sofort macht. Ich möchte noch voraussagen, dass der Stadtrat die Anträge der GPK übernimmt, und sie sind damit Gegenstand des Antrags des Stadtrates. Über sie müssen wir nicht separat abstimmen. Hingegen wenn Ihr jetzt Anträge stellt, müssen wir natürlich darüber abstimmen.

Urs Knapp: Ich hoffe, ich konnte Dir folgen. Du meinst, bei Artikel 7 könne man schon etwas sagen. Ich hätte dort eine Frage zur Vernehmlassung. Auch sehr gut finde ich es, dass man eine breite Vernehmlassung gemacht hat. Da ist unter anderem auch die Frage gekommen, ob es eine oder zwei Taxikonzessionen braucht, eine 24-Stunden-Vorschrift oder nicht. Der Stadtrat schreibt jetzt in seinen Antworten: «Gerade die KMUs wünschen explizit die Unterscheidung der Konzessionen». Wenn man die Vernehmlassung anschaut, die auf Seite 12 abgedruckt ist, lese ich etwas Anderes. Dort gibt es mindestens zwei Taxiunternehmen, die sagen, sie brauchen diese Unterscheidung nicht. Noch extremer ist es bei der 24-Stunden-Pflicht. Der Stadtrat hat geschrieben: «Die Pflicht, einen 24-Stunden-Dienst anzubieten, wurde von keiner Taxibetreiberin als negativ bewertet». Wenn ich aber lese, hat Alpha Taxi Becker gesagt: «ein alleiniger Service praktisch nicht umsetzbar sei». Suntax hat gesagt: «Die Gewährleistung eines 24-Stunden-Betriebs kann gestrichen werden, da kein einziger Betrieb diese Voraussetzung garantieren kann». ABC-Taxi schreibt: «Die Gewährleistung eines 24-Stunden-Services am Standplatz Bahnhof sei finanziell nicht zu verkraften». Ich frage mich jetzt hier einfach. Drei von fünf Taxiunternehmen, welche eine Vernehmlassung gemacht haben, haben beim 24-Stunden-Betrieb gesagt, das geht nicht. Der Stadtrat schreibt: «Es gibt keine grundsätzlichen Einwände». Vielleicht bin ich jetzt auf dem Holzweg. Ich verstehe dies nicht. Von daher wäre eigentlich Interpretationshilfe gegeben.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Urs, besten Dank für die Frage. Auch diese Frage war in der GPK tatsächlich ein Thema. Man hat insbesondere wegen des Missverständnisses, das entstehen könnte, auch von der GPK formell einen Antrag gestellt, dass dies dort neu juristisch nach vorne geschaltet wird. Das war der Grund, dass man insbesondere die Formulierung eben anders gewählt hat. Es geht ja darum, dass man auf juristische Personen beschränkt, die dann 24-Stunden-Betrieb machen müssen. Diejenigen, die keine juristische Person sind, Einzelfirmen, müssen dies nicht gewährleisten. Man hat auch lange diskutiert, inwiefern dies notwendig ist oder nicht. Merci vielmals. In Artikel 7 steht ja die Präzisierung «Die Gewährleistung eines 24-Stunden-Services auf dem vom Stadtrat bestimmten öffentlichen Standplatz. Dies gilt nur für juristische Personen». Das heisst, zum Beispiel eine Einzelfirma, gerade auch Firmen, die ein Taxi haben, sind dem nicht unterworfen. Dann haben wir den 24-Stunden-Service natürlich auch explizit dort, wo ein Standplatz verlangt wird, und was nicht ausgeschlossen ist – das steht nicht explizit drin – aber man kann es zu Protokoll geben im Vollzug, dass sich mehrere zusammenschliessen und den 24-Stunden-Betrieb sicherstellen können. Das möchten wir auf jeden Fall nicht ausschliessen. Bei der Taxikonferenz ist nämlich genau auch diese Frage gekommen. Dann haben wir gesagt, wenn sich die Taxiunternehmungen schlussendlich zusammenschliessen können, können sie auch einen 24-Stunden-Betrieb gewährleisten, und damit können sie auch die Taxikonzession 2 erlangen.

Urs Knapp: Meine Frage ist nicht beantwortet. Warum schreibt der Stadtrat mit Bezug auf die Vernehmlassung der Taxikonzession etwas, was einfach nicht stimmt? Wenn der Stadtrat schreibt «Die Pflicht, einen 24-Stunden-Dienst anzubieten, wurde von keiner Taxibetreiberin als negativ bewertet». Weiter vorne auf Seite 12 der Auswertung der Vernehmlassung, die Ihr selber gemacht, steht das Gegenteil. Das war eigentlich meine Frage. Warum macht man eine Vernehmlassung? Man ist im Antrag mindestens sehr unpräzise.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: An und für sich hat sich wirklich niemand gegen den 24-Stunden-Betrieb ausgesprochen. Man kann ja nicht dagegen sein. Aber man hat sich insbesondere auch dagegen ausgesprochen, dass man verpflichtet wird, dies zu machen. Dann war eben die Frage, und das konnte man klären, dass sich auch die Einzelfirmen zusammenschliessen und dies entsprechend gewährleisten können. Aber vielleicht kann mich Franco Giori diesbezüglich noch kurz unterstützen. Wir wollen präzise sein.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Franco, kannst Du bitte diesen Knoten lösen?

Franco Giori: Bei den drei Stellungnahmen gegen einen 24-Stunden-Service handelt es sich um Einzelbetriebe. Genau diese Einzelbetriebe wurden deshalb von dieser 24-Stunden-Service-Auflage ausgenommen. (Sie können diese Auflage als Einzelbetrieb mit einem Fahrzeug infolge Ruhezeitregelung nicht erfüllen). Damit sind die Einzelbetriebe also nicht betroffen. Im Reglement wurde ihrem Anliegen somit entsprochen. Zudem können Einzelfirmen, wenn sie trotzdem einen 24-Stunden-Service anbieten wollen, sich mit weiteren Firmen zusammentun und auch einen 24-Stunden-Service, gemeinsam anbieten.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Urs, bist Du zufrieden mit der Antwort?

Urs Knapp: Meine Frage bezieht sich ja nicht auf 24. Auf den Seiten 2 und 3 haben wir die Vernehmlassungen der Taxibetriebe abgedruckt. Jetzt sind mindestens drei gegen die 24-Stunden-Pflicht, und der Stadtrat sagt, niemand habe dagegen Einsprache erhoben. Das ist einfach nicht korrekt.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich habe das Gefühl, wir können diesen Knoten nicht vollständig lösen.

Dr. Arnold Uebelhart: Ich hätte noch gerne Herrn Giori gefragt. Eigentlich habe ich mir vorgestellt, dass sie eine Art Dienst machen. Ob dies möglich ist? Man könnte zum Beispiel – ich weiss nicht, wie dies geht – eine Art Nummer haben. Bei den Ärzten ist es ja auch so. Da hat man Dienst, damit nicht alle immer Dienst machen müssen. Dann könnte auch einmal jemand mit einem Einzeltaxi an diesem Dienst teilnehmen. Aber das ist nicht so gemeint. Einfach juristische Personen müssen 24 Stunden anwesend. Bur, Aare-Taxi. Ist dies richtig?

Franco Giori: Es ist so, dass sich drei Einzelunternehmen zusammentun und diesen Service auch bieten könnten. Das hat Herr Wey vorhin gesagt.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ist jetzt der Knoten etwas mehr gelöst. Ist zu diesem Thema, zu Artikel 7 noch das Wort gewünscht?

Seite 6, Artikel 13

Simon Muster: Der Antrag zu Artikel 13, den Ihr alle erhalten habt, wäre neu Ziffer 4. «Die Stadt bietet eine Plakette an, welche umweltfreundliche Fahrzeuge klar ersichtlich kennzeichnet. Taxichaffeure und –chauffeuren können diese bei der Stadt beantragen und ihr Fahrzeug einstufen lassen. Der Stadtrat legt dazu Näheres fest».

Matthias Borner: Ich habe einfach ein kleines Problem. Meine erste Frage ist, warum dies in Artikel 13 über Betriebsvorschriften steht. Die zweite Frage ist, dass ich finde, die Praktikabilität dieses Antrags nicht gegeben ist, wenn sie jetzt diese Kennzeichnung hat oder nicht. Euer Ziel ist ja eigentlich, dass die Leute, die gerne in ökologischen Autos fahren, diese präferieren können. Aber wenn wir Taxis haben, wo hintereinander gefahren wird, denn sie haben eine feste Hierarchie, und dann plötzlich jemand das hinterste Auto als erstes nimmt, geht es schon wieder los. Ich habe eigentlich im Prinzip nichts dagegen, wenn man ökologische Autos fördert. Für unsere Stadt ist dies gut. Der Weg mit diesem Antrag bringt in meinen Augen nichts. Ich habe auch ein wenig Angst. Dann möchte man dies testen. Am Schluss hat man eine neue Fachstelle, die dies noch untersucht, damit man sie in verschiedenen Kategorien einteilen kann. Für mich ist bei diesem Antrag einfach zu wenig Fleisch am Knochen. Ich fände, es gäbe bessere Wege, dass man beispielsweise sagt, dass ab einer gewissen Ökostufe oder bei einem gewissen Antrieb, den sie drin haben, die Konzession dafür günstiger ist. So könnte man sie fördern. Das wäre eher ein Weg, den ich gut finde. Mit dem Anliegen bin ich eigentlich einig. Aber den Antrag kann ich so nicht unterstützen.

Laura Schöni: Zur Frage, ob man jetzt wählen kann, welches Taxi man nehmen will, weiss ich, da ich Velo fahre, nicht, wie es ist, wenn man bei den Taxis anstehen muss. Wir haben

auch nach einem Mittel gesucht, etwas einfach, günstig, leicht umzusetzen, wo vor allem Wirkung für die Kundschaft hat, damit sie sehen, das ist ein umweltfreundliches Fahrzeug – das ist immer etwas heikel zu sagen – und das ist auch, dass sie es auf den ersten Blick erkennen. Das ist auch unser erster Kritikpunkt an diesem Antrag. Umweltfreundlich. Wir würden eher sagen, dass es erneuerbare Energieträger sein sollen, die dieses Fahrzeug betreiben. Umweltfreundlich, was ist das? Das ist für uns einfach nicht eindeutig formuliert. Das fehlt uns dort, und wir finden, Einstufung ist nicht notwendig, weil es ein zusätzlicher Aufwand ist, der entsteht. Entweder wird ein Fahrzeug mit erneuerbaren Energien betrieben oder nicht. Grundsätzlich zu den Plaketten: Wir finden dies eine sehr elegante Lösung. Unsere Formulierung wäre: «Die Stadt bietet eine Taxi-Öko-Plakette an» – jetzt sind wir halt wieder beim Ökologischen – «mit der Fahrzeuge, die mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden, klar ersichtlich gekennzeichnet werden können».

Michael Neuenschwander: Mit dem Risiko, dass ich bei den Grünen fast als Verräter gelte, kann ich diesen Antrag auch nicht unterstützen. Warum nicht? Die ganze ökologische Geschichte – wir haben dies ja auch in den Vernehmlassungen schon gesehen – hat auch bei uns zu Diskussionen geführt, ob man eine Regelung übernehmen soll, wie dies beispielsweise in Zürich ist. Das wird dauernd von der Realität überholt. Das ist im Fluss und es ist ein Dschungel. Ich habe einmal ein Beispiel gebracht, irgendeinen Tesla oder etwas, der voll mit erneuerbarer Energie, mit Solarstrom, fährt. Ist dies jetzt der Weisheit letzter Schluss oder eben nicht? Es kann sein, dass es dort morgen schon wieder eine bessere Lösung gibt und ein solcher Tesla auch schon wieder hinten runterfällt, egal, ob es ein Tesla oder sonst etwas ist. Auf jeden Fall: Wenn man ein schlankes Taxireglement haben will, sollte man eigentlich genau solche Sachen auch nicht drin haben. Jemand muss es nämlich kontrollieren, und es wäre eine städtische Einrichtung, die dies kontrollieren müsste, was für mich auch unnötigen Aufwand verursacht. Es ist tatsächlich so, dass sich jeder Unternehmer für etwas anpreisen kann. Ich bin auch nicht dafür, dass man, nur, weil jemand sagt, ich habe gerade eine ökologische Kiste, ihm die Konzessionsgebühren reduziert, überhaupt nicht, weil sie dies für diese Dienstleistung und bei Konzession 2 je nachdem für den Standplatz, die sie erbringen, zahlen. Darum würde ich vorschlagen, dass man jetzt solche Anträge weglässt und es tatsächlich den Leuten selber überlässt, mit welchem Gerät man nachher chauffiert werden will.

Simon Muster: Ich versuche gerade, ein paar Sachen miteinander aufzunehmen. Erstens, was Olten jetzt! gesagt hat, ist mir auch bewusst. Aber erstens gibt es solche Einstufungen und zweitens sind sie ja nicht fix. Nirgends in meinen Antrag steht, dass erneuerbare Energien in der Einstufung nicht umweltfreundlicher sein können. Ihr habt jetzt erneuerbare Energien gemacht. Ihr reduziert. Ihr schliesst das Fenster. Ich lasse es viel offener. Es kann ja durchaus sein, dass herauskommt, dass eben genau der Tesla nicht umweltfreundlicher ist und ein anderer Brennstoff umweltfreundlicher wäre. Von daher lasse ich es viel offener. Zweitens der ganze bürokratische Ansatz. Man hat sich an Luzern orientiert. Sie machen dies. Sie haben ja eine Limitierung. Sie haben nicht das Modell gewählt, das wir haben. Aber sie limitieren ja auch. Wenn zwei Fahrer die gleiche Punktzahl haben, ist unter anderem eine der Einstufungen, wie umweltfreundlich ist das Auto. Man hat sich an Luzern orientiert. Dann kann man ja auch noch kurz fragen, ob man diese Tabelle haben kann. Viele grosse Städte machen dies. Wir wären hier noch revolutionär. Wir wären eher etwas im Rückstand. Ich finde, man sollte das Taxireglement, was Michael gesagt hat, nicht überladen. Da bin ich einverstanden. Deshalb haben wir einen solchen Antrag gestellt, weil er sparsam ist, weil er eben nicht genau auf die Konzessionen oder das Tarifreglement geht, wie Ihr gefordert habt, sondern es ist wirklich noch viel niederschwelliger. Die Leute können freiwillig gehen. Sie können ihr Auto einstufen lassen. Ein freier Markt funktioniert auch nur, wenn der Kunde Transparenz hat. Wenn jeder draufschreibt, ich bin superumweltfreundlich und frauenfreundlich und dieses und jenes, ist dies nicht freier Markt und nicht transparent. Damit würde man von der Stadt aus gewähren, dass man in einem Thema, das extrem wichtig ist, zumindest eine gewisse Transparenz schafft.

Christian Werner: Ich schliesse mich inhaltlich sehr gerne dem Sprecher der Grünen an, und das kann ich nicht an jeder Sitzung sagen. Diese Einschätzung würde ich voll und ganz teilen, was das Materielle anbelangt. Ich habe noch einen zusätzlichen Punkt. Das ist ein formeller Punkt. Jetzt werden einige wahrscheinlich wieder die Hände werfen und sagen, jetzt kommt er schon wieder mit einem solchen formalistischen Anliegen. Matthias Borner hat es kurz angesprochen. Das ist jetzt genau ein solches Beispiel, wo wir Gesetzgeber sind. Dieses Reglement hat Gesetzescharakter, den wir hier beschliessen, und ein Gesetz muss vom systematischen Aufbau her Sinn machen. Matthias Borner hat es kurz angesprochen. Artikel 13 lautet Betriebsvorschriften. Es geht dort um Vorschriften, und Vorschriften sind Voraussetzungen, die zwingend eingehalten sein müssen, damit Du überhaupt am Start bist und mitmachen kannst. Man müsste beispielsweise Absatz 1 lesen. Er besagt, dass nur Fahrzeuge zugelassen werden, die von der MFK geprüft und zugelassen wurden. Das ist eine Betriebsvorschrift. Absatz 2 sagt, dass nur Taxidienstleistungen erbracht werden dürfen, wenn dieser Taxibalken besteht. Das ist eine Betriebsvorschrift. Das heisst, die Anbieter, die dies nicht erfüllen, werden gar nicht zugelassen. Was die SP jetzt hineinschmuggeln will, ist mitnichten eine Betriebsvorschrift. Es geht um irgendeine Plakette, die man allenfalls beziehen könnte. Aber es geht nicht um eine Betriebsvorschrift. Wenn wir jetzt Absatz 4 in die Betriebsvorschriften hineinschreiben, ist dies als Gesetzgeber einfach unschön. Wenn schon, müsste man einen zusätzlichen Artikel machen, aber sicher nicht einen Absatz 4 in einen Betriebsvorschriftenartikel hineinschreiben, wenn es nichts mit der Betriebsvorschrift zu tun hat. Aus inhaltlichen Gründen, aber auch aus formellen Gründen komme ich zum Schluss, dass dieser Antrag sicher abzulehnen ist.

Daniel Probst: Ich glaube, allein schon die lange Diskussion zeigt, dass es nicht ein praktikabler Vorschlag ist, der hier von der jungen SP kommt. Wir haben es vorhin gehört. Es ist auch viel im Fluss, und es gibt immer wieder neue Erkenntnisse, was überhaupt ein umweltfreundliches Auto ist. Das heisst auch, man kann diese Etikette einfach einmal nehmen. Man müsste es regelmässig überarbeiten. Diese Etikette müsste jährlich wieder beantragt werden. Es kann nämlich sein, dass es neue Erkenntnisse gibt. Vielleicht ist ein Auto nicht mehr so umweltfreundlich wie das andere. Ich habe mich auch etwas schlaue gemacht. Es gibt nämlich einen Ratgeber für Leute, die umweltfreundliche Autos fahren wollen. Ich finde, die umweltfreundlichen sind diejenigen, die keines haben. Das sind nämlich diejenigen, die Velo fahren wie Laura oder diejenigen, die das Taxi nehmen und nur dann ein Auto brauchen, wenn sie es benötigen. Von daher haben wir dort eigentlich schon die Leute, die umweltfreundlich sind. Was ist ein umweltfreundliches Auto? Man kann auf das CO2 gehen. Man kann auf Stickoxyd gehen. Man kann auch sagen, ein ganz alter Mercedes, der seit 15 oder 20 Jahren fährt, ist umweltfreundlich. Er ist einmal gebaut worden und fährt immer noch. Stichwort graue Energie. Wenn man nämlich alle zwei Jahre ein umweltfreundliches Auto fährt, ist es schlechter, als wenn man eines 15 Jahre lang fährt. Berücksichtigt man dies noch? Ich habe nachgeschaut. Die umweltfreundlichsten Autos sind heute diejenigen, die mit Biogas fahren, Gasfahrzeuge. Ich weiss nicht, ob es im Sinne des Erfinders ist, wenn man dies macht. Es sind immerhin fossile Fahrzeuge, und bei den Elektrofahrzeugen stellt sich die Frage mit der Batterie und so weiter und so fort. Ich glaube, wir müssen uns überlegen, was der Nutzen ist, wenn wir dies aufnehmen. Wie viele Personen steigen dann um oder wählen ein Taxi anders aus gegenüber dem ganzen Aufwand, der Bürokratie, die wir hier schaffen, dass man jährlich eine solche Liste macht, jährlich herausgibt und überarbeitet? Was sind die neuesten Entwicklungen und so weiter und so fort? Man kann für ökologische Anliegen offen sein. Aber hier ist es definitiv der falsche Ort. Halten wir dieses Reglement schlank.

Luc Nünlist: Ich möchte beliebt machen, dass wir auch nicht zu sehr aus einer Mücke einen Elefanten machen. Ich glaube, eine neue Fachstelle für die Energieeffizienz von Taxis steht nicht im Raum, und ich meine, es gibt wirklich relativ einfach verständliche Tabellen zur Schadstoff- oder Emissionskategorisierung des ASTRA. Das steht ja dann im Fahrzeugausweis. Es braucht nicht acht Personen, die dies beurteilen. Das kann man einfach abschreiben und sagen, okay, das ist in der Top 3-Kategorie. Das ist gut. Es gibt einen grünen Kleber. Dann sieht der Konsument es nachher relativ einfach. Das wäre dann

im Sinne des freien Marktes. Ja, ich weiss, was ich hier kaufe. Das ist auch nicht so verkehrt. Ob man dies jetzt hier abschliessend bestimmen muss, was die energieeffizienteste Variante ist oder die fossilen Brennstoffe oder nuklear, das machen wir heute Abend nicht. Aber ich glaube, es wäre einfach.

Dr. Christine von Arx: Zum Standort, also wo kommt unser Vorschlag hin? Klar ist Artikel 13 Absatz 4 neu vielleicht nicht die eleganteste Lösung. Aber es kommt sicher nach Artikel 13 bei den Gebühren und Tarifen vor den Schlussmitteilungen, weil es dort etwas gemischt ist. Es hat auch keinen Obertitel. Daran soll es nicht scheitern. Wir beantragen gerne einen Artikel 13a. Das ist eine Detailfrage. Auf solche Schauplätze zieht man sich zurück, wenn man inhaltlich nicht mehr zu sagen hat. Wegen der Reihenfolge der Kunden: Es ist tatsächlich so. Ich wähle das Taxi, das ich will, und das ist nicht das erste in der Reihe. Ich mache dies in Olten so, ich mache dies in Liestal so. Ich mache dies überall so. Es steht auch im Reglement. Es ist mein Recht. Bei der Lösung der Konzessionsgebühr wird übersehen, dass das Taxiunternehmen eine Konzession und einen Balken erhält. Aber diesen Balken kann man auf verschiedene Autos montieren, also bringt es einem ja nichts, wenn man die Konzessionsgebühr senkt, weil man ja am Schluss nicht weiss, welches Fahrzeug jetzt hauptsächlich verwendet wird und ob nur eines verwendet wird. Diese Lösung hat einfach diesen Nachteil. Es würde dann auch verunmöglichen, dass jemand sein Fahrzeug innerhalb der Konzessionsdauer wechselt. Er kann ja ein umweltverträglicheres oder ein weniger umweltverträgliches Fahrzeug anschaffen. Zum Änderungsvorschlag von Olten jetzt!: Wir reden bewusst von umweltfreundlich und nicht von energiearm, weil umweltfreundlich der umfassendere Begriff ist. Wir haben auch extra aufgenommen, dass der Stadtrat die Details regeln soll. Dort soll er sich genau Gedanken darüber machen, und es ist ihm überlassen, was umweltfreundlich heisst, welche Abstufungen es geben soll. Wenn man in zwei Jahren plötzlich herausfindet, dass eben erneuerbare Energie nicht das Alleinseligmachende ist, weil man zum Beispiel die graue Energie mitberücksichtigen muss, steht es ihm frei, dies in seinen Ausführungsbestimmungen so zu berücksichtigen.

Heinz Eng: Ich möchte es nicht verlängern, aber Faktum ist, das ist effektiv so, dass einige Grossstädten sogenannte Ökotaxis haben. Sie bezeichnen sie entsprechend auch, und sie schaffen ein Öko-Taxi-Label. Das wird dann vergeben. Je nachdem wird es nach gewissen Kriterien gemacht. Es ist gleichwohl etwas mit Aufwand verbunden. Luc, so einfach geht es schon auch nicht. Vor allem ist es so, dass diejenigen Taxis oder die Fahrzeuge, bei denen der CO₂-Ausstoss deutlich geringer als bei den herkömmlichen Fahrzeugen ist, eigentlich nachher entsprechend auch das Öko-Taxi-Label bekommen. In Basel ist es so. Zürich, Luzern usw. haben dies. Umweltfreundlich ist schon schön. Es ist umweltfreundlich. Aber man muss es entsprechend auch definieren. Nun, will man dies oder will man dies nicht? Man kann dies ja tun, ohne dass man es hier definiert. Ich glaube, man muss nicht zwingend alles vorschreiben. So gesehen bin ich eigentlich auch nicht ganz einverstanden. Ich sehe aber, dass diese Idee in den Grossstädten effektiv da ist respektive sich auch bewährt hat und in Zukunft sicher ausgebaut wird. Aber es ist ein Label, dass offiziell auch von der entsprechenden Stadt vergeben wird, die diese Fahrzeuge bezeichnet. Diejenigen, die ab und zu autoaffin sind, sehen jeweils, dass es bei jedem Auto oder bei einem Neuauto einen gewissen Ausstoss des CO₂ gibt, im Durchschnitt von allen zugelassenen Fahrzeugen in der Schweiz. Das sind alles solche Parameter, die dann wahrscheinlich dazu zählen. Der langen Worte kurzer Sinn: Es ist vorhanden, macht vielleicht für Olten noch nicht allzu grossen Sinn. Aber es ist sicher etwas, das in Zukunft noch einmal angeschaut werden muss.

Simon Muster: Ich möchte es auch nicht mehr verlängern. Einfach noch kurz zwei Sachen: Erstens ist es genau das, was wir mit unserem Antrag verhindern wollten. Es wird niemand verpflichtet. Sie können sich freiwillig zertifizieren lassen. Freier wird der Markt nicht mehr. Das Andere ist, dass ich daran erinnern möchte, dass es nur, weil die Wissenschaft und die Industrie noch nicht bis ins letzte Detail geklärt, welches Auto im Endeffekt vorne ist, nicht heisst, dass man gar nichts machen kann. Sein Argument, darauf aufzubauen, das habe ich jetzt mehrmals gehört, leider auch von den Grünen, so funktioniert es einfach nicht. Man

kann gerne warten, bis das allerumweltfreundlichste Auto gefunden wurde. Aber dann ist es sehr wahrscheinlich auch für Olten zu spät.

Heidi Ehram: Mir scheint, wenn ich dies so höre, wir hier brauchen alle das Taxi praktisch nie. Wir sind alles Nichtbenutzer von Taxibus und denken, das ist alles so leicht. Aber wenn ich mir jetzt vorstelle, dass ich in der Altstadt oder ausserhalb der Altstadt bin und ein Taxiunternehmen oder ein Einzeltaxiunternehmen anrufe, ihn dann am Apparat habe und dann noch fragen muss, haben Sie die grüne Plakette? Wenn er nein sagt, sage ich, also gut, dann fahre ich nicht mit. Dann rufe ich einmal den Nächsten an. So ist dies einfach nicht praktikabel. Wenn ich in der Nacht um zwölf Uhr mit dem Zug nach Hause komme, ein Taxi möchte und vielleicht nicht das Velo am Bahnhof habe oder ich mag nicht mehr zu Fuss nach Hause gehen oder habe Angst, zu Fuss nach Hause zu gehen, laufe ich doch nicht alle konzessionierten Taxibus ab, bis ich eine grüne Plakette sehe. Das möchte ich jetzt einfach einmal vom Benutzer her sehen. Dann stimme ich Christian und Michael voll zu, was sie zu dieser Sache gesagt haben. Demzufolge ist für mich klar, dass man einen solchen Antrag einfach nicht in ein Taxireglement aufnehmen soll und auch bei den Gebühren nicht berücksichtigen sollte.

Corina Bolliger: Heidi, es zwingt Dich ja niemand, das grüne Taxi zu nehmen, auch nachts um zwölf Uhr. Du darfst immer noch selber wählen, ob Du darauf achten möchtest oder nicht. Von daher schränkt Dich dieser Artikel in Deiner Wahlfreiheit auch nicht ein.

Daniel Kissling: Ich wollte nur noch kurz sagen, ich fahre momentan auch nicht so viel Taxi. Aber es gab eine Zeit, da ich dies wegen meiner Unfähigkeit, pünktlich zu sein, gemacht habe. Ich habe viel mit Gästen zu tun, die ein Taxi wollen und mir sagen, ruf dieses oder jenes Taxiunternehmen wegen dem oder diesem an, oder sagen Leute, diesem oder jenem Taxiunternehmen wegen dem oder diesem an. Es muss nicht ökologische Gründe haben. Es kann sein, weil sie jemanden sympathischer finden. Es kann sein, weil sie mit jemandem schlechte Erfahrungen gemacht haben, dass sie ihn nicht wollen. Aber es zwingt einen niemanden dazu, und ich gehe jeden Tag bei diesen Taxibus vorbei, weil dies mein Arbeitsweg ist. Es ist schon so, Leute entscheiden nach gewissen Kriterien. Das wäre ein Kriterium, wo die Stadt noch etwas machen, noch etwas mehr für die Umwelt und für den Kunden machen könnte, damit er eine Sicherheit zum Wählen hat. Es schränkt niemanden ein. Es gibt eigentlich Vorteile für alle. Die Taxichauffeure müssen nicht. Sie können, wenn sie wollen.

Philippe Ruf: Ich finde den Antrag grundsätzlich sinnvoll. Ich finde, Du hast es auch gut formuliert, dass man es effektiv nutzen kann, aber nicht muss. Es ist sicher am falschen Ort. Es war nicht geschickt formuliert. Aber dass Du auch definierst, dass der Stadtrat Näheres dazu festlegen kann, finde ich sinnvoll. Das gibt ihm auch einen gewissen Spielraum. Dadurch finde ich diesen Vorstoss grundsätzlich gut.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Simon Muster, hältst Du am Antrag, so wie Du ihn gestellt hast, so fest oder möchtest Du einen eigenen Artikel?

Simon Muster: Das nehme ich auf meine Kappe. Ich habe es an den falschen Ort gesetzt. Intellektuell habe ich nicht verstanden, dass dies dort nichts zu suchen hat. Ich würde sonst so, wie Christine gesagt hat, einen neuen Artikel 13a mit dem gleichen Inhalt als Antrag stellen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Der Text würde lauten, wie Du den Antrag gestellt hast. Aber es würde neu Artikel 13a heissen. Ist dies so richtig?

Simon Muster: Wenn dies «verhebt», ja.

Christian Werner: Sorry, aber ich muss es gleichwohl kurz sagen. Wenn man ein neues Gesetz macht und von Anfang an einen Artikel 13a hineinschreibt, hat der Gesetzgeber versagt. Dann müsste man es, wenn schon, neu durchnummerieren.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Kannst Du es so umformulieren, dass es einfach heisst ein neuer Artikel?

Dr. Christine von Arx: Das ist ja – Felix hat es ja auch schon öfters gesagt – die fehlende Redaktionskommission, weil sie bei neuen Gesetzen neu durchnummeriert. Wir haben dies natürlich auch schon an anderen Orten gemacht. In der Geschäftsordnung hatten wir auch a und bis und was weiss ich alles. Das wird schon gut kommen. Es ergibt sich halt in der parlamentarischen Debatte, dass wenn man eine neue Bestimmung will, entweder ein 13 und ein 13a oder zwangsläufig noch einmal alles durchnummeriert.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich schlage vor, dass wir darüber abstimmen und dem Stadtrat überlassen, wie er diese Nummerierung macht.

Daniel Kissling: Ist unser Änderungsantrag einfach als Vorschlag angenommen worden? Die SP, oder wie machen wir dies? Ist er jetzt einfach untergegangen?

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich habe die Frage nicht verstanden.

Daniel Kissling: Wir haben quasi auch einen Antrag gestellt. Müsste man sie jetzt gegenüberstellen, oder wie ist der Plan?

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich wäre noch darauf gekommen, ob Ihr an Eurem Änderungsantrag auch festhaltet. Dann stellen wir sie gegenüber und über den obsiegenden abstimmen. Ihr müsstet jetzt sagen, ob Ihr an Eurer Änderung festhaltet oder nicht.

Laura Schöni: Wir halten an unserer Änderung fest. «Die Stadt bietet eine Taxi-Öko-Plakette an, mit der Fahrzeuge, die mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden, klar ersichtlich gekennzeichnet werden können». Hier auch das Problem mit dem Artikel.

Matthias Borner: Wie nennen wir diesen Artikel, denn es wird ja nachher so ins Gesetz kommen?

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Habt Ihr beide noch einen Vorschlag für den Titel? Sagt Ihr dem Öko-Label?

Simon Muster: Ja, in Liestal, wo es von der FdP-Fraktion vorgeschlagen wurde, hat es Öko-Label geheissen. Wir können es ja schön von dort nehmen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Hat Olten jetzt! einen anderen Vorschlag? Ich schlage vor, dass wir jetzt die Abstimmung machen, wo wir die beiden Anträge gegenüberstellen. Wer dem Antrag der SP/Jungen SP, den Simon Muster formuliert hat, gegenüber demjenigen von Olten jetzt! soll bitte die Hand erheben. Wer dem Antrag von Olten jetzt! den Vorzug gibt, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 19 : 12 Stimmen bei 6 Enthaltungen wird dem Antrag der SP/Jungen SP der Vorzug gegeben.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Jetzt stimmen wir darüber ab, ob Ihr den obsiegenden Text der SP/Jungen SP neu ins Reglement aufnehmen wollt.

Christian Werner: Ich weiss, ich nerve. Aber es ist mir jetzt egal. Ich rege mich auf. Es ist einfach unseriöse Arbeit, die Ihr in den Fraktionen zum Teil macht. Dann kommt Ihr mit irgendwelchen unvorbereiteten Anträgen hierher und es gibt eine Riesendiskussion, und wir wissen bis heute nicht, wie der Artikel und der Titel jetzt lauten. Für mich ist völlig unklar, worüber ich abstimme. Ich habe jetzt den Wortlaut dieses Absatzes gehört. Aber wir wissen

nicht, wo er zu liegen kommt. Es gibt nicht nur Artikel 13, der Betriebsvorschriften heisst. Es gibt auch noch den Übertitel V, Betriebsvorschriften. Wenn Ihr 13a dort hineinschreibt, ist es einfach aus gesetzgeberischer Sicht unhygienisch, von Anfang an ein 13a zu schaffen, ist es immer noch keine Betriebsvorschrift. Das Beste wäre, wenn man es belassen, zurückziehen und nächstes Mal von Anfang an seriöse, saubere Arbeit machen und frühzeitig mit einem funktionierenden Antrag kommen würde.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Den Text mit einem Antrag habt Ihr erhalten. Man hat jetzt die Bezeichnung geändert.

Dr. Christine von Arx: Es ist ja jetzt klar. Artikel 13a, Öko-Label. Einfach zu Deiner Bemerkung: Betriebsvorschriften haben nichts mit Gebühren und Tarifen zu tun. Sie sind unter dem gleichen römischen Titel.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich schlage gleichwohl vor, dass wir jetzt zur Abstimmung über den Antrag kommen. Wer dem obsiegenden Antrag der SP/Jungen SP zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 21 : 16 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Antrag abgelehnt.

Seite 7

Urs Knapp: Ich stelle den Antrag, Artikel 15, Tarife, ersatzlos zu streichen. Wenn eine Klage kommt, wird dieser Artikel vom Bundesgericht kassiert. Es gibt Bundesgerichtsurteile. Das ist eine Einschränkung der Wettbewerbsfreiheit. Eigentlich sollte man dies vermeiden. Kartelljuristen hat man darauf hingewiesen. Es gibt ein Bundesgerichtsurteil – für das Protokoll – BGER2C-940-2010 vom 17. Mai 2010. Es ging auch um eine Taxiangelegenheit. Dort steht unter anderem: «Zu den zentralen Elementen der von Artikel 94 Bundesverfassung geschützten Wettbewerbsordnung gehört der Preiswettbewerb. Vorschriften, welche im Verhältnis zwischen privaten und Wirtschaftssubjekten» - das wären die Taxiunternehmen – «verbindlich Preise vorschreiben und damit den Preismechanismus ausschalten, sind grundsätzlich Abweichungen von der Wirtschaftsfreiheit». Man könnte auch noch weitergehen. Es gibt noch ein Kartellgesetz, Artikel 5, Absatz 3 und 4. Auch das würde damit verletzt. Damit wir hier nicht irgendetwas verletzen, soll doch jeder seine Tarife feststellen, die er will. Sie können höher sein. Sie können tiefer sein. Zum Beispiel sind auch die Formulierungen etwas speziell. Aber es kommt gar nicht darauf an. Einen Mindesttarif darf man unterschreiten, eine ganz eigenartige Formulierung. Wichtig ist eigentlich nur Artikel 10, in dem steht, dass jedes Taxiunternehmen seine Preise klar anschreiben muss. Mein Antrag wäre, rein aus rechtlichen Gründen, wenn jemand Rechtsmittel gegen Artikel 15 ergreift, werden wir keine Chance haben.

Dr. Christine von Arx: Auf welche Sorte Gewerbe bezieht sich dieser Bundesverwaltungsgerichtsentscheid?

Urs Knapp: BGG.

Michael Neuenschwander: Ich möchte gerne die Meinung der Stadt zu diesem Antrag hören.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Wir sind der Meinung, dass wir ihn so belassen. Von meinem Professor Gau habe ich einmal gelernt, dass Bundesgerichtsentscheide so lange gültig sind, bis sie wieder umgestossen sind. Urs, ich wäre eigentlich froh gewesen, wenn Du diesen Antrag früher gestellt hättest. Der Rechtskonsulent ist übrigens heute entschuldigt. Er hat eine familiäre Verpflichtung. Das Parlament verhält sich sicher korrekt, was es auch immer entscheidet. Wir vom Stadtrat sind der Meinung, dass diese Tarife so belassen

werden sollen, Artikel 15 auch, wie übrigens in den vergangenen Jahrzehnten. Aber Ihr seid hier frei zu entscheiden. Ich weiss auch nicht, was der nächste Bundesgerichtsentscheid zu diesem Fall sagen werden.

Simone Sager: Ich möchte gerne die Meinung von Franco Giori hören.

Franco Giori: Ich sage gerne etwas dazu. Es ist so, dass in der Vernehmlassung zum Beispiel kein Unternehmen gegen diesen Artikel etwas gesagt hat. Die Taxihalter in der Taxikonferenz, und wir arbeiten ja mit ihnen zusammen, wollen dies sogar. Man spricht vom Maximaltarif. Ich denke, Bundesgerichtsentscheid hin oder her, aber die Taxihalter wollen dies, dass sie eine solche Handhabe haben. Sonst gibt es natürlich bei ihnen auch Riesendiskussionen und Ausspielereien. So viel Taxiauswahl haben wir nicht, dass man nachher, wenn man zum Beispiel an den Bahnhof kommt, zuerst bei allen nachschaut, wie viel man beim anderen zahlt. Den Minimaltarif kenne ich. Kein einziger hat etwas dagegen gesagt. Ich möchte nur noch darauf hinweisen.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wer dem Antrag von Urs Knapp auf ersatzlose Streichung von Artikel 15 zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 21 : 6 Stimmen bei 11 Enthaltungen wird der Antrag abgelehnt.

Tobias Oetiker: Wir haben noch einen Antrag zu Artikel 14 Absatz 2. «Konzessionsinhaberinnen bzw. Konzessionsinhaber, die ihre Dienstleistungen über eine Taxi-App anbieten, erhalten eine 20-prozentige Ermässigung bei den Konzessionsgebühren». Wir haben mit dem Rechtskonsulenten abgeklärt, was das heisst, die Stadt darf keinen Einfluss nehmen in Bezug, dass sie zum Beispiel eine App vorschreiben würde. Dies wäre wettbewerbsverzerrend. Aber wenn die Stadt einfach eine beliebige App sagt, ist dies keine Einschränkung, es gibt etwas für diejenigen, die davon Gebrauch machen wollen, und wir als Stadt würden dies dadurch fördern, dass wir sagen, wir möchten, dass unsere Taxis auch online verfügbar sind. Wie Matthias schon gesagt hat, sind die physischen Taxistände wahrscheinlich in Zukunft eher nicht mehr so populär. Wir können hier etwas Vorschub geben, dass sich die Taxiunternehmen überlegen, dies zu machen, indem sie belohnt werden.

Matthias Borner: Die Digitalisierung und der technische Wandel werden sich auch ohne staatliche Förderung durchsetzen.

Felix Wettstein: Die Formulierung des neuen Artikels 14 lässt dies zu, indem man, wenn man in der Gebührenordnung die konkrete Zahl aufnimmt, genau so etwas berücksichtigen kann.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Der Antrag von Tobias Oetiker lautet wie folgt: «Artikel 14 Absatz 2, Konzessionsinhaberinnen bzw. Konzessionsinhaber, die ihre Dienstleistungen über ein Taxi-App anbieten, erhalten eine 20-prozentige Ermässigung bei der Konzessionsgebühr». Das ist der Antrag. Wer diesem zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 31 : 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird der Antrag abgelehnt.

Seite 10

Matthias Borner: Ich hoffe, dass ich dazu einen Antrag stellen kann. Artikel 20 zur Gebührenordnung, § 32, Taxiwesen, stelle ich zwei Anträge. Jetzt stelle ich einfach einmal den ersten. Konzession 1 pro Jahr, dass sie nicht auf Fr. 600.— bis Fr. 1'000.— festgelegt

wird, sondern auf Fr. 400.— bis Fr. 800.—. Der Wert von Taxistandplätzen wird in Zukunft abnehmen. Das heisst, ich möchte dem Stadtrat auch etwas auf den Weg helfen, weil man in Zukunft mit diesen Konzessionen nicht mehr das grosse Geld machen wird, und es wird ein Nachteil sein, wenn man eine solche Konzession über die Stadt lösen musste. Darum möchte ich dies reduzieren. Bei der Konzession 2 geht es ja noch um den 24-Stunden-Betrieb. Ich kann mir sogar vorstellen, dass es in nächster Zukunft plötzlich umgekehrt kommt, dass wir eine Leistungsvereinbarung mit Taxiunternehmen einlösen müssen, damit sie uns diesen Dienst 24 Stunden anbieten. Sonst machen sie es nur, wenn sie wollen. Wenn alle Leute eine App haben und nicht mehr auf die Taxistandplätze angewiesen sind, und ich sage, das wird in Zukunft so sein, wird die Konzession 2 gar nicht mehr benutzt. Ich kann mir vorstellen, dass uns dieses Schicksal umgekehrt treffen wird, dass wir zu diesen Unternehmen gehen und eine Art Leistungsvereinbarung machen und ihnen Geld geben müssen, damit sie diesen Service ausserhalb der SBB- und ÖV-Zeiten anbieten.

Reto Grolimund: Ich wollte nur wissen, weshalb er dies beantragt.

Michael Neuenschwander: Ich würde dafür plädieren, diesen Antrag nicht anzunehmen, abzulehnen. Es ist eine reine Behauptung, dass die Standplätze abnehmen werden und wir plötzlich Probleme haben würden, genügend Taxiunternehmen zu finden, die diesen Service gewährleisten. Das ist irgendwo in den Lüften. Wenn es so wäre, können wir hier ja wieder reagieren.

Matthias Borner: Entschuldigung, ich möchte einfach gleich kurz etwas sagen. Nein, die Konsequenz wird sein, dass wir keine Taxiunternehmen mehr haben werden, sondern nur noch die Leute, die mit diesem App Fahrdienst leisten, dass nur noch diejenigen dies tun. Dann haben wir keine Taxiunternehmen mehr. Das heisst auch, dass es mit den Steuern auch noch schwierig wird. Sie zahlen keine Steuern mehr plus haben sie auch noch Arbeitsplätze. Das wird die Konsequenz sein. Wir löschen eigentlich unseren einheimischen Taximarkt aus.

Dr. Christine von Arx: Ich möchte nur eines bemerken. Die Taxikonzession 1 hat nichts mit den Standplätzen zu tun, wenn dies die Argumentation ist. Das wäre dann die Taxikonzession 2.

Matthias Borner: Ich habe mir auch hier etwas überlegt, weil die Taxikonzession 1 würde nicht so viel Sinn machen, wenn sie gleich teuer wäre wie 2. Wie gesagt, bei 2 kommt wieder ein Antrag von mir.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wer dem Antrag von Matthias Borner zur Reduktion der Kosten in Konzession 1 zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 29 : 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird der Antrag abgelehnt.

Matthias Borner: Ich stelle einen Antrag für die Konzession 2, dass die Bandbreiten, die definiert werden, in Zukunft Fr. 800.— bis Fr. 1'200.— sein werden. Eine ähnliche Begründung wie vorhin.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Wer dem Antrag 2 von Matthias Borner, der auch die Konzession 2 betrifft, zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Mit 29 : 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird der Antrag abgelehnt.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Es ist Ziffer 1. «Dem Erlass des Taxireglementes der Stadt Olten, Totalrevision der Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März wird zugestimmt». Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll bitte die Hand erheben.

Beschluss

Einstimmig wird Ziffer I./1. zugestimmt.

Gesamtabstimmung

Einstimmig fasst das Parlament folgenden Beschluss:

I.

1. Dem Erlass des Taxireglementes der Stadt Olten (Totalrevision der Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 [SRO 214]) wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I. 1 dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Mitteilung an
Stadtschreiber/Markus Dietler
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Franco Giori
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Manuela Basso
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Lukas Müllegg
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Christoph Koch
Rechtskonsulent und Personaldienst/Patrik Stadler
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 96

Verabschiedung Franziska Erzinger aus dem Parlamentsbüro

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Ich möchte Franziska aus dem Büro verabschieden. Du hast heute Deine letzte Sitzung im Büro. Ich möchte mich ganz herzlich bei Dir für die Arbeit im Büro bedanken und hoffe, dass Du nicht unendlich vermissen wirst, dass Du zukünftig nicht mehr im Büro sein kannst. Merci vielmals für die geleisteten Dienste.

Es folgt Applaus.

Mitteilung an
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 21. Juni 2018

Prot.-Nr. 97

Schlussrede des abtretenden Parlamentspräsidenten

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor hält folgende Schlussrede als abtretender Präsident:

«Die heutige Sitzung ist, wie Ihr wisst, meine letzte in der Präsidentschaft. Zuerst einmal eine persönliche Sicht. Es ist schon etwas verschwendete Energie. Ich kenne nun endlich die Geschlechtsnamen aller Personen im Parlament, und ich verwechsle Laura nur noch ganz selten mit Denise. Ich habe gute Chancen, die Richtige zu erwischen und brauche das alles eigentlich jetzt gar nicht mehr, weil ich Euch ja nie mit dem Geschlechtsnamen anrede. Von daher eigentlich etwas schade. Ich muss aber sagen, dass ich auch Freude habe, dass ich endlich wieder meinen Senf dazu geben darf. Das hat in diesem Jahr ab und zu schon gefehlt, dass ich nichts sagen durfte und ist mir wirklich nicht immer leicht gefallen. Darauf freue ich mich. Ich habe aber auch etwas Bedauern, vor allem, dass ich nicht mehr lautstark mit der Glocke die Stadträtinnen erschrecken und mit einem einfachen «Glöggelen» die Parlamentarier/innen wieder an ihre Plätze zaubern kann. Das ist ein Vorrecht, das man als Präsident hat und natürlich sonst nie hat. Das werde ich in Zukunft schon bedauern. Ganz allgemein: Ihr habt mir die Aufgabe nicht allzu schwer gemacht. Ich danke Euch allen für den sehr geordneten und disziplinierten Betrieb. Das hat das Ganze gewaltig erleichtert.

Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit als Vertreter des Parlamentes ausdrücklich auch bei den Vertreterinnen und Vertretern der Presse dafür bedanken, dass sie ausführlich über unsere Debatten berichten und vor allem auch kritische Blicke auf unser Geschehen werfen. Eine öffentliche kritische Aussensicht leistet einen total wichtigen und unverzichtbaren Beitrag zu einem aktiven und demokratischen Parlamentsbetrieb. Natürlich hat man immer lieber, wenn die anderen kritisiert werden. Aber eine gute Parlamentarierin/guter Parlamentarier muss auch konstruktiv und selbstkritisch mit Kritik umgehen können. Nochmals ein Merci für Eure hoffentlich auch zukünftig sehr kritischen Beiträge, die auch hinterfragen, was wir hier tun!

Bei der Antrittsrede habe ich darauf hingewiesen, dass die Wählerinnen und Wähler offensichtlich eine Veränderung wollen, sonst wären nicht das halbe Parlament ersetzt und viele gestandene Mitglieder abgewählt worden. Mein Aufruf an die Neuen, sich mutig einzubringen und sich nicht allzu viel von den Alten belehren zu lassen, hat natürlich nicht allen Freude gemacht. Das war mir schon klar. Mein Fazit nach einem Jahr ist, dass sich die Neuen durchaus versucht haben, aktiv einzubringen, dass es aber gar nicht so einfach ist, die Trägheit des Gewohnten zu überwinden. Ich bleibe bei meiner Überzeugung, Bekanntes und Gewohntes kritisch zu hinterfragen, Tabus in Frage zu stellen und neue kreative Ideen einzubringen sind für eine lebendige Demokratie, und das wollen wir ja hier sein, absolut zwingende notwendige Prozesse, auch wenn sie manchmal schmerzhaft sind und nicht zuletzt das Ende der Parlamentssitzungen ab und zu gegen Mitternacht wandern lassen. Ich möchte alle Parlamentarierinnen/er, Stadträtinnen und Stadträte und die Verwaltung bitten, jeden Vorstoss und jeden Antrag als Chance und konstruktiven Beitrag zu sehen und nicht als Kritik an der bisherigen Arbeit zu verstehen. Man kann immer Dinge besser machen! Es

gibt immer Möglichkeiten, dass man etwas besser machen kann. Darum an alle, immer noch doch ziemlich neue Parlamentsmitglieder und Junge: lasst Euch nur nicht einschüchtern, wenn nicht immer alles ganz so kommt, wie Ihr es gerne habt, und bleibt dran!

Nachher möchte ich noch etwas Anderes ansprechen, die Zusammenarbeit Parlament und Stadtrat, wo man auch sagen kann Meinungsvielfalt und Gewaltentrennung in der Demokratie. Ich spreche natürlich nicht als neutraler Schiedsrichter. Das steht mir in meiner Rolle nie an. Ich bin ja der gewählte Präsident des Parlaments und muss somit auch das Parlament vertreten und nicht den Stadtrat. Das Wechselspiel zwischen Legislative und Exekutive ist gewollt so, und das ist wichtig, dass es Interessenkonflikte geben muss. Das ist absolut gut so. Wenn sich Parlament und Stadtrat immer einig wären, wäre das ein absolutes Alarmzeichen, weil dann etwas nicht funktionieren würde. Trotzdem sollte die Zusammenarbeit auf einer gewissen Vertrauensbasis und gegenseitigem Respekt aufbauen. Es geht ja auch um Macht. Die Mittel zur Verteidigung der Machtpositionen sind sehr unterschiedlich. Eine kleine Gruppe von Leuten, die bei der Stadt voll- oder teilzeitlich angestellt sind, die Exekutivmitglieder sind, haben einen dauernden Informationsvorsprung, und sie stehen einer ganz anderen Gruppierung gegenüber, nämlich einer völlig heterogenen grossen Gruppe von Volksvertretern mit naturgemäss völlig unterschiedlichen Interessen und Prioritäten. Aber das Parlament hat institutionelle Rechte und die Möglichkeit, die Arbeit des Stadtrates jederzeit massiv zu beeinflussen. Man kann dem Stadtrat Prüfungsaufträge, Ausführungsaufträge erteilen, zu allem und jedem Informationen verlangen – das machen wir ja ausgiebig – nach Belieben Kritik an der Arbeit anbringen und alle wichtigen Geschäfte, und ich glaube, das ist das grösste Machtmittel, welches das Parlament hat, letztendlich ablehnen oder zurückweisen. Das Parlament darf vom Stadtrat erwarten, dass er jeden Vorstoss und jede Eingabe aus jedem politischen Lager sachlich, umfassend, rasch, respektvoll und vollständig bearbeitet und das Parlament umfassend informiert. Ich bitte den Stadtrat, Parlamentsbeschlüsse noch respektvoller zu behandeln und auch respektvoller umzusetzen, auch dann, wenn der Vorstoss gegen den Willen des Stadtrates erheblich erklärt wurde.

Ich komme langsam zum Schluss und möchte mich noch bei einigen besonders bedanken. Einen ganz besonderen Dank verdienen bestimmt all die guten Geister in der Stadt, die jetzt hier gar nicht vertreten sind, die freiwillig und uneigennützig andern helfen, zur Verbesserung der Lebensqualität in dieser Stadt oder der kulturellen Vielfalt beitragen. Ich möchte nur einige Beispiele herausgreifen. Ich könnte eine Liste machen, die bis Mitternacht dauern würde. Aber das wollt Ihr ja so wenig wie ich. Ein paar Beispiele, die mir in diesem Jahr besonders aufgefallen sind, sind zum Beispiel die Organisatorinnen und Organisatoren der Veranstaltung Sternschnuppen, die im Dezember immer stattfindet, der Verein Olten im Wandel oder das Team des Cultibos. Aber es gibt viel mehr, die ich nicht alle aufzählen möchte. Ich möchte mich besonders auch bei den Büromitgliedern bedanken, die immer mitgeholfen haben, die Traktandenliste zu bereinigen und die übrigen Geschäfte des Büros effizient zu erledigen. Ganz besonders danken möchte ich Andrea und Markus, die mir ausnahmslos immer hilfsbereit geholfen haben, alles gut zu machen. Ich habe ihnen noch etwas Kleines mitgebracht, damit sie auch glauben, dass ich es ernst meine. Ich überreiche ihnen je eine Flasche Wein als kleinen Dank für das, was Ihr macht.»

Es folgt Applaus.

«Ich schliesse damit meine Schlussrede, bevor die ersten einschlafen oder verhungern. Das möchte ich gar nicht. Ich freue mich darauf, wieder aktiv mitdiskutieren zu können und vielleicht auch einmal eine Grimasse zu schneiden, wenn ich nicht ganz einverstanden bin mit dem, was die anderen sagen. Ich wünsche allen eine Mega-Super-Sommerzeit und e Guete! Bevor ich die Sitzung schliesse, bitte ich aber noch um etwas Geduld. Es gibt noch etwas Musik: Lasst Euch überraschen! Diejenigen, die früh gekommen sind, konnten es natürlich schon sehen. Es ist nicht mehr ganz ein Geheimnis. Es spielt eine Band, nicht so lange, rund sechs Minuten, damit wir rechtzeitig fertig sind. Sie ist jung, bestimmt nicht zu leise, so dass auch die Älteren, die nicht mehr gut hören, etwas mitbekomme. Sie kommt aus Olten, und es ist ganz sicher ein angemessener Frauenanteil in der Band vorhanden.»

Es folgt Applaus.

Marlène Wälchli Schaffner: Ich möchte die Zeit, bis die Band bereit ist, noch nutzen, auch Dir, Ruedi, herzlich für Deine souveräne Führung durch die Sendung zu danken. Ich war immer wieder überrascht, wie Du alles minutiös aufgeschrieben hast, wer noch ein Votum geben kann. Vor allem die Zeit hattest Du gut im Griff, und Du hast immer geschaut, dass niemand zu lange spricht. Es war ja dann noch etwas Anderes. In diesem Jahr ging es jeweils darum, dass die Vorstösse nicht mehr überwiesen, sondern erheblich erklärt werden. Deine Unterscheidung hat mich am Anfang sehr beeindruckt. Jetzt noch etwas ein Joke. Bei der Budgetsitzung im letzten November war es etwas schwierig, dass Du lesen konntest, einerseits in die Weite zu schauen, wer noch etwas sagen möchte, andererseits die kleinen Zahlen. Deshalb überreiche ich Dir anstelle einer Krawatte noch eine Brille und natürlich in Rot und von der Verwaltung noch einen Büchergutschein als Dankeschön.

Es folgt Applaus.

Parlamentspräsident Dr. Rudolf Moor: Merci vielmals für alles, was ich erhalte. Tipp-topp.

Mitteilung an
Kanzleiakten

Verteilt am

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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