

**1. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Donnerstag, 27. September 2018,
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 18.15 Uhr – 23.00 Uhr**

Anwesend sind: 38 Ratsmitglieder (von 40 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Heinz Eng, 2. Reto Grolimund, 3. Alexandra Kämpf, 4. Urs Knapp, 5. David Plüss,
6. Daniel Probst, 7. Monique Rudolf von Rohr, 8. Simone Sager, 9. Deny Sonderegger

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Christine von Arx, 2. Ramazan Balkaç, 3. Eugen Kiener, 4. Huguette Meyer Derungs,
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

Grüne Olten:

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

Schweizerische Volkspartei:

1. Matthias Borner,, 2. Ursula Rüegg, 3. Philippe Ruf, 4. Christian Werner (ab 18.50 Uhr)

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

parteilos

1. Ernst Eggmann

Stadtrat:

Dr. Martin Wey, Stadtpräsident

Thomas Marbet, Baudirektion

Marion Rauber, Direktion Soziales (18.15 – 18.45 Uhr, ab 21.00 Uhr)

Benvenuto Savoldelli, Direktion Finanzen und Dienste

Iris Schelbert-Widmer, Direktion Bildung und Sport

Markus Dietler, Stadtschreiber

Ferner anwesend:

Ueli Kleiner, Verwaltungsleiter Direktion Bildung und Sport (bis 22.30 Uhr)

Kurt Schneider, Verwaltungsleiter Baudirektion (bis 22.30 Uhr)

Dr. Patrik Stadler, Rechtskonsulent

Philipp Stierli, Feuerwehrkommandant (bis 22.30 Uhr)

Entschuldigt abwesend:

Andrea Leonhardt Mohr

Beatrice Schaffner

Vorsitz: Marlène Wälchli Schaffner

Protokollführerin: Andrea von Känel Briner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

1. Antrittsrede der neuen Gemeindeparlamentspräsidentin
2. Mitteilungen
3. Aufnahme und Vereidigung zweier neuer Ratsmitglieder
4. Gemeindeparlament/Demission
5. Wahlbüro/Ersatzwahlen eines Mitglieds und eines Ersatzmitglieds
6. Sozialkommission/Ersatzwahl
- * 6a Dringliche Interpellation Urs Knapp (FDP-Fraktion) betr. «Warum missachtet der Stadtrat vorsätzlich eigene Richtlinien?»/Frage der Dringlichkeit
- * 6b Dringliche Interpellation SP/JSP zur überparteilichen Motion «rechtes Aareufer»/Frage der Dringlichkeit
7. Mobilitätsplan/Kenntnisnahme Synthesebericht
8. Motion Luisa Jakob (SP/JSP) und Mitunterzeichnende betr. Schaffung eines Reglements zur Schaffung von Abstellflächen für Zweiräder in unmittelbarer Nähe von Liegenschaften mit Kundenfrequenz/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
9. Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)/Genehmigung
10. Neubau Schulanlage Kleinholz/Genehmigung Planungsvorgaben

11. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung

- * 11a Dringliche Interpellation Urs Knapp (FDP-Fraktion) betr. «Warum missachtet der Stadtrat vorsätzlich eigene Richtlinien?»
- * 11b Dringliche Interpellation SP/JSP zur überparteilichen Motion «rechtes Aareufer»
- ** 11.1. Motion Fraktion SP/JSP betr. Mehr Einwohner/innenbeteiligung durch Digitalisierung
- ** 11.2. Motion Fraktion SP/JSP betr. Verbesserung der Beleuchtung für Velofahrer und Fussgänger
- ** 11.3. Postulat Fraktion SP/JSP betr. Velofreundlichere Ampelsteuerung
- ** 11.4. Motion Christoph Fink (CVP/EVP/glp) und Mitunterzeichnende betr. Bereinigung der gesetzlichen Erlasse der Stadt Olten
- 11.5. „Volksmotion“ (Vorschlag) Yachtclub Olten betr. Konzept städtische Sauna
- ** 11.6. Interpellation Fraktion Grüne betr. Behördenpropaganda gegen das Energiegesetz – Intervention durch Stadtpräsident Martin Wey im Graubereich?
- ** 11.7. Postulat Fraktion CVP/EVP/glp betr. Schutz der Holzbrücke/Beantwortung
- ** 11.8. Überparteiliches Postulat betr. WLAN im Stadthaus
- ** 11.9. Interpellation Matthias Borner (SVP) betr. Vergabe des Auftrags «Jugendarbeit»
- ** 11.10. Interpellation Fraktion Grüne betr. Ortsplanrevision
- ** 11.11. Interpellation Tobias Oetiker und Laura Schöni (Olten jetzt!) betr. Internetzensur an Oltnen Schulen
- ** 11.12. Motion Fraktion Grüne betr. Hitzeinseln verhindern – Schottergärten vermindern
- ** 11.13. Interpellation Philippe Ruf (SVP) und Mitunterzeichnende betr. Auffallende Autofahrer in der Innenstadt

- * Ergänzung der Traktandenliste
- ** aus Zeitgründen vertagt

* * *

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner begrüsst die Anwesenden zur heutigen Sitzung.

* * *

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 1

Übernahme des Vorsitzes durch das neu gewählte Präsidium mit Antrittsrede

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner hält folgende Antrittsrede:

„Olten hat sich verändert und entwickelt. Die Kirchgasse ist einfach „wow“. Das Kulturangebot ist fantastisch, die Menschen sind offen. Es ist fast alles möglich. Vor ca. einem Monat habe ich eine begeisterte Person angetroffen. Sie ist nach einem Unterbruch von fünf Jahren wieder zurück nach Olten gezogen. Olten ist so schön. Ich komme wieder. Das nächste Mal nehme ich eine Kollegin mit. Mit diesen Fremdbildern begrüsse ich Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen, geschätzte Stadträtinnen und Stadträte und wertige Gäste. Was lösen solche Fremdbilder unserer Stadt bei Ihnen, bei Dir, aus? Ich freue mich an diesen Fremdbildern. Die Freude als positive Emotion, die Hoffnung bewirkt, und allenfalls auch einen Perspektivenwechsel ermöglichen kann? Ein weiteres Fremdbild finden wir im veröffentlichten Gemeinderanking. Olten kommt in der Rubrik Versorgung auf Platz 75 von 921 Plätzen. Ja, Olten hat eine gut funktionierende Versorgungsstruktur. Was ist Dein, Ihr momentanes Selbstbild von Olten? Bilder prägen unsere Gedanken. Ja, und ich bin überzeugt, dass unsere Gedanken auch unser Handeln und Verhalten bestimmen. Vor 44 Jahren bin ich für ein Jahr in Olten zur Schule gegangen. Vor 22 Jahren bin ich aus beruflichen Gründen zurück nach Olten gekommen. Es war für mich wie ein Nachhausekommen. Ich bin keine Oltnerin. Aber ich liebe diese Stadt und lebe gerne in unserer Stadt. Vor zwei Wochen habe ich mit Stolz für unsere Weiterbildungsinstitution den Teamausflug nach Olten organisiert. Aha, Olten kann einiges bieten. Zugegeben: Olten hat im Ranking nicht in allen Bereichen so gut abgeschlossen. Wir haben durchwegs Veränderungs- und Entwicklungspotenzial. Ja, es gibt in diesem vor uns liegenden Jahr einige Herausforderungen zu bewältigen, und wir sind eingeladen, verantwortungsvolle Entscheidungen zum Wohl unserer Stadt zu treffen. Wir verbringen viel Zeit in unseren Fraktionen und im Parlament. Ich wünsche mir, dass wir als Parlament Mut beweisen, dass wir uns mit Leidenschaft und Herzblut einsetzen, dass sich die Fremdbilder von Olten in Zukunft auch in den anderen Bereichen verändern. Das heisst zum Beispiel, dass unsere Entscheidungen eine positive Ausstrahlung bewirken. Ich wünsche mir, dass wir im gemeinsamen Ringen nach Antworten lösungsorientierte Wege beschreiten können und die Vielfalt von Meinungen weiterhin Platz haben dürfen, zunehmen und zum Merkmal von Qualität werden. Das heisst für mich und das heisst für uns im Parlament unsere Vielfalt und das grosse Potential nutzen, das Finden von gemeinsamen Lösungen ausbauen, die verschiedenen Argumente und Gegenargumente als Chance nutzen, eine Kultur leben, wo wir das Gold im Anderen sehen, das Bewusstsein haben, alle einen wertvollen Beitrag leisten, Meinungsverschiedenheit offen angehen und anstehende Konflikte gut bewältigen. Ich wünsche mir weiter, dass wir auf die an uns gestellten Herausforderungen nachvollziehbare Antworten kommunizieren können, die hoffnungsvolle Signale aussenden und so das Bild in der Presse in Übereinstimmung mit unserer Absicht dargestellt und vermittelt werden kann. Ich wünsche mir, dass wir zum Wohl und Nutzen aller unterschiedlichen Menschen, die in unserer Stadt leben, arbeiten und Steuern zahlen, nachhaltige Massnahmen verabschieden und einleiten. Dass ich heute in der Funktion als Parlamentspräsidentin zu Euch reden darf, ist der lebende Beweis, liebe Anwesende, was eine offene Gesprächskultur innerhalb der CVP/EVP/GLP-Fraktion bewirkt und möglich

macht. Die Wertschätzung in der Andersartigkeit, die offene Kommunikation bei aller Unterschiedlichkeit hat es ermöglicht, dass die Beziehungen und das Vertrauen vertieft und gestärkt wurde. An dieser Stelle danke ich unserer Fraktion für das entgegengebrachte Vertrauen und die Unterstützung. Ob meine formulierten Wünsche umgesetzt werden können, dafür gibt es keine Garantie. Ich möchte es probieren und lade Euch alle ein, einen eigenen Beitrag zu leisten, damit unsere Parlamentsarbeit eine positive Ausstrahlungskraft haben darf, weil wir unter anderem mit Hoffnung und Perspektiven gemeinsam die Herausforderung anpacken und meistern und Olten weiterhin ein Ort ist, bleibt und wird, wo eine Vielfalt an Menschen gerne wohnen und wo vertrauensvolle Beziehungen gelebt werden können, wo Offenheit und Neues Platz haben und eine sprunghafte Zunahme von positiven Fremdbildern sicht- und zählbar wird. Ich wünsche uns jetzt eine erfolgreiche Parlamentssitzung und ein auswirkungsreiches und hoffnungsvolles Jahr. Symbolisch unterstreiche ich meine Worte, indem ich jetzt sechs Sonnenblumen in unsere Mitte stelle“.

Es folgt Applaus.

Mitteilung an
Kanzleiakten

Verteilt am

Mitteilungen

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner:

Protokollgenehmigung

Die Protokolle der Parlamentssitzung vom 28. September 2017, 22./23. November 2017, 14. Dezember 2017 und 25. Januar 2018 sind vom Büro am 10. September 2018 unter Berücksichtigung, dass die Sitzung vom 28. September 2017 nicht von Matthias Borner, sondern von Ruedi Moor geleitet wurde (Seite 3) definitiv genehmigt worden. Vielleicht denkt Ihr, dass es schon etwas eine Verzögerungstaktik ist. Es gibt aber durchwegs Begründungen. Infolge Personalwechsels hat es zur Verzögerung geführt, und man ist jetzt am Aufholen. Zusätzlich hat der Stadtschreiber eine gute Anregung gemacht. Wir möchten Sie einladen und bitten, Ihre Voten, sei es von der GPK, von den Fraktionssprechern oder die eigenen Einzelsprechervoten elektronisch im Voraus oder gleich nach der Sitzung der Stadtkanzlei zu übermitteln. Dann könnte dies nämlich Kosten reduzieren, weil es ja bekanntlich ein Wortprotokoll gibt. Man könnte dies einfach so einfügen. Dies als gute Möglichkeit, auch ein Stück Ressourcen zu sparen und ein wenig Effizienz zu ermöglichen. Zusätzlich habt Ihr Euch vielleicht gefragt, was dies hier oben soll. Heute haben wir so viele Anträge, und die Idee ist, dass ich nicht jeden Antrag wortwörtlich herunterlesen muss. Wir haben es sichtbar dargestellt, und auch dies wäre ein Beitrag, um die Sitzung etwas zu verkürzen oder vor allem mehr Traktanden bewältigen zu können. Ich danke für das Verständnis.

Es folgt Applaus.

Die Stadtkanzlei hat alles gegeben, um dies heute noch zu organisieren. Heute Morgen war es nämlich noch nicht hier. Besten Dank für Euren Sondereinsatz.

Dankbar wäre ich Euch auch, wenn Ihr Euch in den Voten etwas kurzfassen würdet. Vielleicht muss man nicht zu jeder Interpellation noch etwas sagen.

* * *

Vorstösse/Eingang

- Dringliche Interpellation Urs Knapp (FdP) betr. Warum missachtet die Stadt vorsätzlich eigene Richtlinien?
- Dringliche Interpellation SP/Junge SP zur überparteilichen Motion «rechtes Aareufer»
- Kleine Anfrage Fraktion SP/JSP betr. «sbo: Ausfallwahrscheinlichkeit Stromnetz und Wasserversorgung»
- Postulat Laura Schöni (Olten jetzt!) und Tobias Oetiker (Olten jetzt!) betr. Feuerwerk Bundesfeier
- Interpellation Ernst Eggmann (parteilos) betr. Verkehrsführung flutet Begegnungszone anstatt sie zu entlasten
- Interpellation Fraktion Grüne betr. Energiestadt Gold
- Interpellation Philippe Ruf (SVP) betr. Massnahmen gegen steigende Sozialkosten

* * *

Sozialpreis Cultibo

Stadträtin Marion Rauber: Einige haben sich vorhin über meine Abwesenheit gewundert. Ich bin von meinen Stadtratskolleginnen und –kollegen als städtische Delegierte an die Verleihung des Sozialpreises des Kantons Solothurn, abkommandiert worden, die zeitgleich in der Schützi stattgefunden hat. Der Kanton hat es leider nicht geschafft, dies mit unseren Terminen zu koordinieren. Umso mehr freut es mich natürlich, Euch zu verkünden, dass das Cultibo den Sozialpreis 2018 gewonnen hat.

Es folgt Applaus.

* * *

Änderung Traktandenliste

Ich möchte abstimmen, da noch Personen wegen der Volksmotion Sauna hier sind und solange ausgeharrt haben. Mein Antrag wäre, ob Ihr einer Veränderung der Traktandenliste zustimmen würdet, dass wir nach den zwei dringlichen Vorstössen noch die Volksmotion Stadtsauna beschliessen würden.

Beschluss

Der Änderung der Traktandenliste wird zugestimmt.

Beilage:
Vorstosstexte

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 2

Aufnahme und Vereidigung von zwei neuen Parlamentsmitgliedern

Gemäss Art. 18 der Gemeindeordnung sind zwei frei werdende Parlamentssitze neu zu besetzen. Durch den Rücktritt von Franziska Erzinger und Doris Känzig sind zwei Sitze der Schweizerischen Volkspartei frei geworden. Ursula Rüegg (SVP) und Ernst Eggmann (parteilos) haben sich bereit erklärt, die Mandate als ordentliche Mitglieder des Gemeindeparlamentes anzunehmen.

Zur Vereidigung erhebt sich das Parlament von den Sitzen. Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner begrüsst Ursula Rüegg und Ernst Eggmann. Sie verliest die Gelöbnisformel: „Ich gelobe, Verfassung und Gesetze zu beachten, meine Amtspflichten nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen, alles zu tun, was das Wohl unseres Staatswesens fördert und alles zu unterlassen, was ihm schadet.“

Ursula Rüegg und Ernst Eggmann legen hierauf mit den Worten „ich gelobe“ das Gelöbnis ab. Damit sind sie vereidigt. Es folgt Applaus.

Mitteilung an:

Frau Ursula Rüegg, Kienbergstrasse 8, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)
Herrn Ernst Eggmann, Hornusserstrasse 11, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 3

Gemeindeparlament/Demission

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

Mit Mail vom 6. September 2018 demissioniert Anita Huber (Grüne) als Mitglied des Gemeindeparlamentes per 28. September 2018.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Anita Huber (Grüne) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig bei 1 Enthaltung wird die Demission von Anita Huber (Grüne) genehmigt.

Mitteilung an
Frau Anita Huber, Zelglistrasse 1, 4600 Olten
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 4

Wahlbüro/Ersatzwahlen eines Mitglieds und eines Ersatzmitglieds

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

Als Ersatz für Sarah Wimmer schlägt die SP Elisa Walter, geb. 7.10.1994, Pestalozzistrasse 27, als neues Mitglied des Wahlbüros zur Wahl vor.

Als Ersatz für Franziska Erzinger schlägt die SVP Robin Kiefer, geb. 22.8.1998, Birkenweg 15, als neues Ersatzmitglied des Wahlbüros zur Wahl vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Ersatzwahlen von Elisa Walter (SP) und Robin Kiefer (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig werden die Ersatzwahlen von Elisa Walter (SP) und Robin Kiefer (SVP) genehmigt.

Mitteilung an

Frau Elisa Walter, Pestalozzistrasse 27, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)

Herrn Robin Kiefer, Birkenweg 15, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)

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 27. September 2018

Prot.-Nr. 5

Sozialkommission/Ersatzwahl

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

Als Ersatz für Franziska Erzinger schlägt die SVP Ursula Rüegg, Sozialversicherungsexpertin/Leiterin Soziale Dienste, geb. 1.10.1958, Kienbergstrasse 8, als neues Mitglied der Sozialkommission zur Wahl vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Ersatzwahl von Ursula Rüegg (SVP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig bei 1 Enthaltung wird die Ersatzwahl von Ursula Rüegg (SVP) genehmigt.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner gratuliert Ursula Rüegg zur Wahl.

Es folgt Applaus.

Mitteilung an
Frau Ursula Rüegg, Kienbergstrasse 8, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)
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 27. September 2018

Prot.-Nr. 6

Dringliche Interpellation Urs Knapp (FDP-Fraktion) betr. «Warum missachtet der Stadtrat vorsätzlich eigene Richtlinien?»/Frage der Dringlichkeit

Urs Knapp: Besten Dank, Frau Präsidentin. Zuerst gratuliere ich zu den schönen, werberischen Worten für Olten. Ich glaube, man könnte dies auch drucken und auflegen, dass es noch weiter hinausgeht. In dieser Diskussion werde ich mich jetzt vor allem auf die Dringlichkeit fokussieren, nicht auf den Inhalt. Bei einer Dringlichkeit gibt es immer eine politische und eine sachliche Dimension. Das gilt bei dieser Interpellation, das gilt dann auch bei der Interpellation der SP. Politisch betrachtet kann man sagen, der Stadtrat missachtet vorsätzlich seine eigenen Richtlinien. Hier stellen sich kurzfristig dringliche Fragen. Ist dies für den Stadtrat ein normales Vorgehen? Was ist von solchen Zusicherungen des Stadtrates zu halten? Sind sie das Papier, auf das sie geschrieben sind, wert? Politisch geht es hier um die Glaubwürdigkeit unserer Stadtregierung in einem Zeitalter, in dem die Classe politique in der Bevölkerung nicht immer den besten Ruf hat. Der Stadtrat hat bis heute nicht auf die Enthüllungen des OT vom 14. September reagiert. Die dringliche Interpellation gibt ihm die Möglichkeit, sich zu erklären und so auch Vertrauen zu bestätigen, Vertrauen zu gewinnen oder auch Vertrauen zurückzugewinnen. Das ist die politische Ebene. Es gibt auch eine sachliche Ebene. Sachlich ist die Dringlichkeit gerechtfertigt, weil der Verwaltungsrat der Stadttheater Olten AG nächstens eine neue Geschäftsführung wählen darf, nachdem Herbert Schibler seinen Rücktritt angekündigt hat. Wenn dieser wichtige Prozess, und das ist wahrscheinlich der wichtigste Prozess, den ein Verwaltungsrat jeweils hat, eine Wahl einer Geschäftsführung, von einer Person geführt wird, die gemäss stadtrechtlicher Richtlinie nicht führen darf und zwar nicht wegen der Person – es geht gar nicht um die Person, sondern um die Funktion – ist dies nicht gut. Dann können im Extremfall sogar Beschwerden drohen, wenn dieser Prozess unter der Leitung eines Mitglieds des Stadtrates trotzdem so gemacht wird. Aus diesem Grunde ist es wichtig, dass sich der Stadtrat jetzt erklären kann, auch zeigt, wie er dies geht. Aus diesen Überlegungen sind wir der Ansicht, dass die Dringlichkeit aus politischen und sachlichen Gründen gerechtfertigt ist.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Aus Sicht des Stadtrates ist die Dringlichkeit in diesem Fall nicht gegeben.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Aus Sicht unserer Fraktion ist die Dringlichkeit ebenfalls nicht gegeben. Dringlich ist ein Geschäft, wenn die Stadt Olten einen Vorteil erlangen oder einen Nachteil vermeiden könnte, wenn man etwas sofort behandelt. Das sehen wir hier eigentlich nicht.

Dr. Rudolf Moor, Fraktion SP/Junge SP: Bei uns ist die Meinung zur Dringlichkeit nicht eindeutig. Wir haben einen Teil der Fraktion, der für die Dringlichkeit ist, und einen Teil, der nicht für die Dringlichkeit ist. Für die Dringlichkeit spricht aus unserer Sicht der Umstand, dass der Zustand wirklich problematisch ist und es eigentlich keinen Grund gibt, dass man jetzt nicht eine Antwort behandelt und nicht erst später. Diejenigen, die eher gegen die Dringlichkeit sind, argumentieren damit, dass die Dringlichkeit rein von der Sache her natürlich in diesem Thema nicht gegeben ist. Man kann dies auch in zwei Monaten noch

behandeln, ohne dass, wie die anderen schon gesagt haben, deshalb die Welt untergeht. Eine Mehrheit wird aber für die Dringlichkeit stimmen.

Matthias Borner, SVP-Fraktion: Bei uns ist gross diskutiert worden, ob wir der Dringlichkeit zustimmen wollen oder nicht. Der Grund ist folgender: Es ist ein sehr wichtiges und auch kein einfaches Geschäft. Es wäre eigentlich wert, dass man dies in den Fraktionen behandelt und auch gut lesen kann. Was wird passieren, wenn wir der Dringlichkeit zustimmen? In der Pause werden wir die Antworten auf dem Tisch haben. Alle, die zurückkommen, lesen noch kurz und tun gleich ihre ersten Eindrücke kund. Häufig ist dies vielleicht nicht die schlaueste Variante. Umgekehrt ist aber das Problem, wenn wir jetzt die Dringlichkeit nicht goutieren, wann kommt dieses Geschäft wieder? Das wird im Frühjahr 2019 oder auch Mitte nächstes Jahr sein, wenn ich unsere Traktandenliste anschau und auch bedenke, dass noch das Budget usw. kommt. Aus dieser Abwägung sind wir zum Schluss gekommen, dass wir der Dringlichkeit zustimmen, weil wir einfach ein öffentliches Interesse sehen und denken, dass die Leute draussen wissen wollen, worum es geht oder warum man es so gemacht hat.

Daniel Kissling, Olten jetzt!: Wir sind auch nicht ganz einig, ob wir dies dringlich erklären sollen oder nicht. Lange haben wir auch über den Stil diskutiert. Der Weltuntergang ist dieses Geschäft jetzt nicht, und es ist auch nicht so, dass unser Vertrauen in den Stadtrat erschüttert bis in die Grundmarke ist. Aber das Thema rechtfertigt, dass wir es diskutieren und, wie es Matthias gesagt hat, ist es eigentlich nicht so, dass jetzt die ganzen Geschäfte aufgehoben werden, sondern wir können nun eine Antwort erhalten. Deshalb sind wir halb dafür und halb dagegen.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Warum missachtet der Stadtrat vorsätzlich eigene Richtlinien? In drastischen Worten wird dem Stadtrat unterstellt, dass er böswillig gegen Richtlinien verstösst. Wir haben das Gefühl, dass hier mit Kanonen auf Spatzen geschossen wird. Die betroffene Stadträtin ist zwar nicht richtlinienkonform Präsidentin des Verwaltungsrates des Stadttheaters, doch besteht in dieser Funktion weder die Gefahr von Machtmissbrauch noch, dass Geld abgezweigt wird oder dass sie Aufträge an Kumpels vergibt. Zurück zur Dringlichkeit: Diese Situation besteht seit zwei Jahren, ohne dass konkrete Probleme entstanden sind. Es gibt keinen Grund, dieses Thema dringlich anzugehen.

Beschluss

Mit 22 : 15 Stimmen wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 7

Dringliche Interpellation SP/JSP zur überparteilichen Motion «rechtes Aareufer»/Frage der Dringlichkeit

Corina Bolliger: Vor einem Jahr waren wir an dieser Sitzung, wo wir mit dem Stadtpräsidium zusammensitzen und schauen durften, was dort so läuft. Damals ist uns versprochen worden, dass wir demnächst etwas zum rechten Aareufer sehen werden. Es wurde uns versprochen, dass wir im Juni dieses Jahres eine Antwort auf unsere Interpellation haben werden. Bis jetzt haben wir gar nichts davon gehört. Wir wollten jetzt einfach einmal zurückfragen, wie dies bei der Verwaltung aussieht, ob man noch keine klaren Antworten darauf geben kann. Es wäre nämlich sehr dringend, weil der Kanton schon angefangen hat zu bauen. Wenn wir diese Synergien nutzen möchten, damit es für uns noch kostengünstig ist, müssen wir jetzt endlich Antworten dazu haben. Merci.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Der Stadtrat beantragt aus verschiedenen Gründen Nichtdringlichkeit. Erstens ist das Thema des Vorstosses als solcher im Finanzplan ersichtlich, den wir im November diskutieren werden. Ich möchte dort nicht ausführlich werden. Aber es ist Bestandteil. Dort kann man entsprechend auch Fragen beantworten bzw. weitere Fragen stellen. Wegen der Dringlichkeit der kantonalen Baustelle. Das ist eigentlich nordwärts des Bahnhofs, nicht im Perimeter, der den Ländiweg als solcher direkt betrifft. Dort ist es tatsächlich noch so, dass der Kanton noch nicht bauen kann. Es ist noch nicht klar, wann man vom Kanton her tatsächlich den Spatenstich machen kann. Es ist immer noch so, dass dort Rechtsmittelverfahren laufen und vorderhand nicht gebaut wird.

Urs Knapp, FDP-Fraktion: Ich habe es vorhin gesagt. Es gibt eine politische, sachliche Dringlichkeit. Ich denke, politisch ist die Dringlichkeit hier gegeben. Wir werden wahrscheinlich auch mehrheitlich oder einstimmig – wir werden es sehen – für die Dringlichkeit stimmen. Der Stadtrat hat eine klare Ansage gemacht, wann ein Termin ist. Mindestens sollte man dann, wenn der Termin kommt, sagen, wir können es erst später machen oder einfach walk the talk und talk the walk machen. Das Andere ist politisch. Über die sachliche Dringlichkeit kann man unterschiedlicher Meinung sein. Aber man kann sagen, es wird im November ins Parlament kommen oder vielleicht auch nicht ins Parlament. Dann kann man es aber noch ins Parlament bringen. Rein schon von der politischen Sachlichkeit würden wir die Dringlichkeit auch unterstützen.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP: Unsere Fraktion ist auch hier gegen die Dringlichkeit. Wir sind überzeugt, dass nicht schneller gebaut wird, wenn diese Fragen heute beantwortet werden. Man darf nicht unterschätzen, dass es, wenn man etwas bauen will, immer ein langes Verfahren gibt. Innerhalb eines Jahres etwas bauen zu wollen, ist in der Stadt Olten fast unmöglich.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Am Bahnhofplatz wird gebaut. Grössere Projekte werden aktuell konkret geplant. Deshalb muss auch die Anbindung des rechten Aareufers zeitnahe angepackt werden. Wir sind deshalb für die Dringlichkeit.

Beschluss

Mit 28 : 9 Stimmen wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an
Stadtkanzlei
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 8

Mobilitätsplan/Kenntnisnahme Synthesebericht

Mit Hilfe des in intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt erarbeiteten Mobilitätsplans Olten soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltner Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendler/innen, Kund/innen und Besucher/innen gewährleistet werden kann. Nach der Rückweisung der gemeinsamen Vorlage mit dem Parkierungsreglement durch das Gemeindeparlament im vergangenen März hat der Stadtrat die damals vermisste offizielle Vernehmlassung nachgeholt und unterbreitet die beiden Themen erneut, nun in zwei separaten Vorlagen. Das Ergebnis der Vernehmlassung des Mobilitätsplans zeigt eine ebenso breit gefächerte Palette, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. In Würdigung der vielfältigen Argumente sieht der Stadtrat keinen Anlass, von den ursprünglichen Zielsetzungen des Mobilitätsplans abzurücken.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

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

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

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

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

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

2. Phase 1: Ziele des Mobilitätsplans

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

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

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

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

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

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

Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.

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

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

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

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

Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.

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

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

Die **Übergangsregelung** gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im Baugesuchsverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann. Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten u.a. folgende Regelungen: ein frühzeitiger Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

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

3. Phase 2: Weiterentwicklung in sieben Teilbereichen

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Am konkretesten sind diese im regional funktionierenden Bereich **Öffentlicher Verkehr**, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll, und im Bereich **Parkierung**: Hier macht sich der Stadtrat zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Parkfelder künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Parkfelder von der Stadt aktiv gesteuert wird. Neben dem Parkraumplan, der regelmässig die Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung aufarbeitet, steht im Bereich Parkierung zudem die Erarbeitung eines Parkleitsystems auf dem Programm; eine entsprechende Vorlage soll noch 2018 dem Parlament unterbreitet werden.

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

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

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

Im Dezember 2017 hat der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** freigegeben. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht. Mitte Januar 2018 fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt.

4. Rückweisung durch das Gemeindeparlament

Das Oltnere Gemeindeparlament hat an seiner Sitzung vom 22. März 2018 die Vorlage zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement mit 23:15 Stimmen zurückgewiesen. Begründet wurde dies unter anderem mit formellen Argumenten: So wurde kritisiert, dass Plan und Reglement in ein und derselben Vorlage unterbreitet wurden und kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum Reglement durchgeführt worden sei. In der Sache gingen die Meinungen in der aufgrund des Rückweisungsantrags eher kurzen Debatte erwartungsgemäss stark auseinander.

5. Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

In der Folge hat der Stadtrat ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, zu dem die in Olten aktiven politischen Parteien sowie eine Reihe von mit dem Thema befassten Organisationen eingeladen wurden, das jedoch allen Interessierten offenstand. Innert Frist

(11. April bis 25. Mai 2018) sind die Stellungnahmen folgender Parteien und Organisationen (in alphabetischer Reihenfolge) eingegangen:

Parteien:

- CVP Olten
- FDP.Die Liberalen Olten
- Grüne Region Olten (in Absprache mit Jungen Grünen Kt. SO, Ortsgruppe Olten)
- Junge SP Region Olten
- Olten jetzt!
- SP Olten
- SP/JSP (Fraktion)
- SVP Stadt Olten

Verbände und Organisationen:

- Bürgergemeinde Olten (nur zum Parkierungsreglement)
- espace.mobilité (Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros, Pfister)
- Gewerbe Olten
- Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten
- IG Strasse Solothurn (kantonale Sektionen von ACS, AGVS, ASTAG, FMS, Fahrlehrerverband, TCS und Vereinigung des Carrosserieverbandes)
- Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)
- Pro Velo Region Olten
- Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO
- VCS, Sektion Solothurn
- Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

Firmen:

- Coop (Übernahme der Stellungnahme von espace.mobilité)
- CWA (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- Genossenschaft Migros Aare
- R. Nussbaum AG (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- SIO AG (nur zum Parkierungsreglement)

Nicht unerwartet ist die Palette der Stellungnahmen ebenso breit gefächert, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. Sie reicht – exemplarisch aus der Fülle der Statements herausgenommen – von einer grundsätzlichen Ablehnung des Wechsels von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als «grundfalsche Strategie» durch die SVP und der Ablehnung der Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten durch FDP, IHVO und Gewerbe Olten bis hin zum Vorwurf von Seiten der SP, es bestünden generell zu wenig Ambitionen für innovative, ökologische, attraktive Ansätze zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung Langsamverkehr (LV) und ÖV, und zur Forderung der Grünen, auf die autofreie Kirchgasse müssten weitere Strassen folgen.

Im Folgenden werden wesentliche Punkte der Stellungnahmen zusammengefasst. Die Stellungnahmen im Wortlaut sind auf der Startseite von www.oltten.ch unter dem Stichwort «**Vernehmlassung Mobilität**» aufgeschaltet.

5.1 Grundsätzliche und ergänzende Bemerkungen

CVP

- Verkehrsfluss muss verbessert werden, insbesondere auf der Achse Trimbach-Aarburg
- Koordination zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn auf der Achse Olten-Aarburg

FDP

- Mobilitätsplan stärker auf Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsimmissionen ausgerichtet als auf Verkehrs- und Transportbedürfnisse von Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe
- Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen ist und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Grüne

- Erarbeitung des Mobilitätsplans wird begrüsst.
- Zeitnahe Vorlagen für Umsetzung der vielen guten und notwendigen Massnahmen werden erwartet.

JSP

- Spannendes und begrüssenswertes Konzept zu Tempolimitierung und Fussverkehrszonen

Olten jetzt!

- Mobilitätsplan soll genutzt werden, um Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren.
- Breite Abstützung des Mobilitätsplans auf einer gesicherten Datengrundlage und wissenschaftlichen Studien sind zwingende Voraussetzungen für eine gelingende Umsetzung der angedachten Massnahmen.
- Über geplante Massnahmen muss der Stadtrat proaktiv und transparent informieren; die diversen Anspruchsgruppen müssen in die Planung mit einbezogen werden.
- Mobilitätsplan muss regelmässig auf die Aktualität überprüft und allenfalls angepasst werden.
- Mobilitätsplan darf und kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss in die Strategien der verschiedenen Abteilungen mit einbezogen werden.

SP

- Emotionale Aspekte des Verkehrs zu wenig berücksichtigt («Auto- und Töfffahren macht Freude.»)
- Frage, wie Busfahren attraktiver gemacht werden kann, wird zu wenig behandelt.
- Innovative Lösungen für einen ökologischen, effizienteren und attraktiveren öffentlichen Verkehr haben zu wenig Gewicht (selbstfahrende elektrische Busse, Komfortverbesserungen bei schlechten Witterungsbedingungen).
- Eindeutige, einfache und kundenfreundliche Information an Haltestellen und besonders am Bahnhof
- Es fehlt ein konkretes, verbindliches Konzept zur Attraktivierung für den Veloverkehr (u.a. ausreichend breite, lückenlose, dem Veloverkehr vorbehaltene Verkehrswege mit Vortritt für die Benutzer, genügend reservierte und teilweise gedeckte Veloabstellplätze)

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-4 von SP
- Massnahmen zur weiteren Tempolimitierung und Fussverkehrszonen müssen vorangetrieben und umgesetzt werden.

SVP

- Freiheitliche Lösung bzgl. Wahl des Verkehrsträgers und Mobilitätsbedürfnis im Vordergrund
- Ablehnung des Wechsels von nachfrageorientierter zur angebotsorientierter Planung für den MIV
- Lokales Gewerbe ist auf gute Erreichbarkeit und attraktive Parkmöglichkeiten angewiesen, noch vermehrt vor dem Hintergrund der Digitalisierung.
- Mobilitätsplan einseitig zulasten des Individualverkehrs
- Parkplatzplanung nochmals grundlegend überdenken

- Einschränkungen können potenzielle Zuzüger und Investoren abschrecken.

espace.mobilité

- Bedürfnisse des Detailhandels und seiner Kundinnen und Kunden sind zwingend zu berücksichtigen.
- Restriktionsmassnahmen wie Parkgebührenpflicht und Parkplatzbeschränkungen bewirken, dass Kundinnen und Kunden auf Standorte ausserhalb Olten ausweichen, was zu Ausweichverkehr und damit Mehrverkehr und Mehremissionen führen wird.

Gewerbe Olten

- Mobilitätsplan stark kontra MIV geprägt (Eindämmung MIV, Umsteigen MIV zu ÖV)
- Für regionale Zentrumsstadt können nicht dieselben Instrumente angewandt werden wie für eine Grossstadt.
- Keine Massnahmen, wie der MIV verbessert oder effizienter gestaltet werden kann
- Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen ist und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- Eigentumsfreundliche und effiziente Mobilitäts- und Verkehrsplanung zentrales Anliegen
- Mobilitätsplan stärker auf Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsimmissionen ausgerichtet als auf Verkehrs- und Transportbedürfnisse von Bevölkerung
- Für Hauseigentümer, die auf ihr Fahrzeug für den Arbeitsweg und die Erledigung der täglichen Bedürfnisse angewiesen sind, wird die individuelle Freiheit zu stark eingeschränkt.

IG Strasse Solothurn

- Mobilitätsplan wenig geeignet, die tatsächlichen Bedürfnisse der Bewohner und der Besucher der Stadt, sowie der betroffenen Wirtschaft zukunftsgerichtet anzugehen.
- Zu einseitig auf den ÖV und den LV und dies zu Lasten des MIV ausgerichtet
- Keine machbaren und gleichzeitig leistungsorientierten Lösungen für zu bewältigenden MIV-Transitverkehr
- Finanzierung der Massnahmen nicht erwähnt

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO

- Spezifische Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (auch ältere Menschen) und der Menschen mit Sinnesbehinderung (ins. Sehbehinderung) berücksichtigen
- LV: Veloverkehr wo immer möglich von Fussverkehrsflächen trennen
- Bushaltestellen mit hohen Haltekanten ausstatten

VCS, Sektion Solothurn

- Verhaltensänderung in der persönlichen Mobilitätsmittelwahl ist sehr grosse Herausforderung, braucht Zuckerbrot und Peitsche: als Zuckerbrot attraktive Infrastruktur für LV und neue innovative Modelle im Individualverkehr, als Peitsche Attraktivierung des LV auf Kosten des MIV und weniger Parkplätze bei Neubauten durch die Förderung autoarmen Bauens.
- Ansatz «Push und Pull» wird erst mit bereits bestehender Alternative, einem attraktiven, sicheren und zusammenhängenden LV-Wegnetz-Angebot, die gewünschte Wirkung zeigen.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Begrüssen Mobilitätsplan und Ziel, Ressourcenverbrauch zu senken (Energienstadt)

- Bedarf für mehr Raum für LV
- Es soll in Olten einfach sein, ohne Auto zurechtzukommen.
- Parkplätze sollen zugunsten von öffentlichen Grünflächen reduziert werden.
- Erwarten konkrete Vorlagen, um Attraktivität des LV zu steigern

Coop

- Bestimmungen zur erlaubten Anzahl und zur Parkplatzbewirtschaftung bei Einkaufsläden betreffen Kunden ganz direkt und haben massiven Einfluss auf das Geschäft.

CWA

- Als in Olten produzierender Industriebetrieb fundamental auf eine gute und wirtschaftlich vertretbare Mobilität angewiesen, einerseits für Mitarbeitende, andererseits für effizienten und kostenbewussten Warenfluss
- Umsetzung des Mobilitätsplans würde die aktuelle Mobilitätssituation nachhaltig verschlechtern und Wettbewerbsfähigkeit deutlich beeinträchtigen.

Genossenschaft Migros Aare

- Von den im Mobilitätsplan vorgesehenen Änderungen und Einschränkungen wäre die Genossenschaft Migros Aare stark betroffen.
- Punkt 2 analog Coop

R. Nussbaum AG

- Vertriebt Produkte, die sperrig und schwer sind und pünktlich schweizweit auf der Baustelle ausgeliefert werden müssen.
- Als Unternehmen mit Schichtbetrieb sind effiziente Verkehrsweg sowohl für Waren- wie auch Personentransport essentiell.
- Situation nicht nur am Zielort (in Bahnhofsnähe), sondern auch am Quellort des Verkehrs relevant für Entscheidung einer Fachkraft betr. Arbeitgeber

5.2 Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

CVP

- Gesamtverkehrssituation im Raum Olten insgesamt gut, enthält aber Schwachstellen
- Täglich Staus durch Berufsverkehr
- Velonetz weist deutliche Mängel auf und ist bei den verkehrsintensiven Strassen nicht optimal

FDP

- Überdurchschnittliches Angebot im ÖV. Ob mit einem weiteren Ausbau weitere Umsteigeeffekte erreicht werden können, ist zwar wünschbar, jedoch sehr fraglich.
- Unerfreuliche Stausituation beim MIV zu den Stosszeiten auf den Einfallstrassen. Diese rechtfertigen aber Eingriffe gemäss Mobilitätsplan und Parkierungsreglement nicht. Vielmehr müssen gezielte Ausbaumassnahmen geprüft werden.
- Potenzial beim LV durch Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten. Auch hier aber weitere Umsteigeeffekte fraglich.

Grüne

- Zunehmende Belastung im Strassenverkehr
- Parkleitsystem zur Reduktion des Suchverkehrs fehlt.
- Genügend Autoparkplätze
- Auf autofreie Kirchgasse müssen weitere Strassen folgen.
- Situation für den LV nicht befriedigend (fehlende Verbindungen, ungünstige Signalisierungen, lange Wartezeiten, fehlende Veloabstellplätze auf der Westseite)

des Bahnhofs, fehlende Entflechtung des Veloverkehrs von den Hauptachsen des MIV)

- Mit Attraktivierung des ÖV (Priorisierung Busse, Ausrüstung Haltestellen, Erschliessung Quartiere) Umsteigen fördern
- Mit Stadtteilverbindung Hammer OSW anbinden

JSP

- Unbefriedigend für Velofahrer/innen, gefährlich bei gewissen Kreuzungen, Kreiseln
- ÖV mit vielen Verspätungen in Stosszeiten und zu wenig Priorität (keine flächendeckenden Busspuren)
- Kompliziertes Liniennetz der Busse
- Zu wenig bezeichnete Parkplätze für Velos, zu weit weg von Geschäften
- Einzelne Verkehrswege für Fussgänger/innen nicht attraktiv
- Ausreichende Auto-Parkplätze für Kund(inn)en in der Innenstadt
- Verkehrsbefreite Kirchgasse ist Gewinn für Lebensqualität

Olten jetzt!

- Strassen teilweise überlastet
- Gefährliche Querungen für Velofahrer
- ÖV hat zu wenig Priorität, was zu grossen Verspätungen führt.
- Schöngrund-Quartier mit dem ÖV zu wenig erschlossen
- Fehlt städtisches Velokonzept
- Positiv: verschiedene Einbahnstrassen für Velos geöffnet, Befreiung Kirchgasse vom MIV, genügend Parkplätze
- Parkleitsystem fehlt.

SP

- Punkte 1-7 von JSP
- ungenügende Infrastruktur auf Bushaltestellen
- Viele Fussgängerquerungen und Kreuzungen schlecht beleuchtet
- Ungenügende Information über aktuell vorhandene Parkplätze
- Altersheime teilweise mit ÖV schlecht erschlossen
- Generelle Abschaltung der Verkehrsregelungsanlagen ab 22.00 h ist für ältere Verkehrsteilnehmer/innen problematisch und schränkt Bereitschaft an Teilnahme an kulturellen Anlässen am Abend ein.
- Umsteigebeziehungen teilweise mit langen Wegen und ungenügender Information.
- Generell zu wenig Ambitionen für innovative, ökologische, attraktive Ansätze zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung LV und ÖV mit Berücksichtigung der berechtigten Ansprüche des Gewerbes und dem Ziel, die Zersiedelung zu reduzieren

SP/JSP

- Punkte 1-7 von JSP, Punkte 1-3 und 7 von SP

SVP

- Verkehrsfluss an sich gut, weniger Stau als früher
- Verkehrsbelastung in den Quartieren teilweise zu hoch (Umfahrungsverkehr)
- Parkplatzsituation grossmehrheitlich unbefriedigend
- Fahrradfahrer gefährden teilweise Fussgänger (Altstadt, Begegnungszone, Bahnhofbrücke)
- Busse in den Stosszeiten überfüllt, ausserhalb der Stosszeiten öfters halbleer.
- Busfahrplan zu schlecht auf Bedürfnisse der Pendler abgestimmt

espace.mobilité

- Olten optimal an ÖV angebunden (Zug und Stadtbusnetz). Beim MIV besteht jedoch Verbesserungspotenzial.

Gewerbe Olten

- Punkte 1-2 analog FDP

- Müsste geprüft werden, inwiefern die aktuelle MIV-Kapazität mittels Optimierungen im Sinne von besseren Lichtsteuerungen und/oder erleichtertem Rechtsabbiegen verbessert werden kann. Bestehende Infrastruktur besser nutzen (Tannwaldstrasse)
- Potenzial beim LV durch Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten und generell bei spezifischen Langsamverkehrswegen (getrennte Fahrbereiche zum MIV). Auch hier aber weitere Umsteigeeffekte fraglich.

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Verkehrsinfrastruktur für MIV ist grenzwertig belastet.
- Verstärkt wird die Situation durch den Verkehrsmix auf der gleichen Verkehrsfläche.

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP
- MIV: gezielte Ausbaumassnahmen mit Vorteil in Abstimmung mit Nachbargemeinden

Pro Velo Region Olten

- Zufahrtsachsen wie auch ein grosser Teil des Stadtnetzes sind zu Stosszeiten durch den MIV voll belastet.

VCS, Sektion Solothurn

- Während Pendlerzeiten Überlastung des Strassennetzes zu erkennen. Dadurch wird insbesondere Bus- und Veloverkehr stark behindert.
- Stadtteile für Veloverkehr mangelhaft oder unattraktiv verbunden
- Situation im Bereich Postplatz für Velofahrende besonders gefährlich, da von allen Verkehrsträgern beansprucht
- Veloführung im Mischverkehr vom Bahnhof Richtung Aarburg birgt grosses Gefahrenpotenzial

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Fokus zu stark auf dem MIV
- Verkehrssituation für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen teilweise unbefriedigend (Verbindung zwischen den Stadtteilen)
- Durchgangsverkehr wird von Bewohner/innen als problematisch wahrgenommen.
- Begrüssen Wandel hin zu mehr Langsamverkehr, fordern entsprechende Massnahmen

Frage 2: Unterstützen Sie die Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten? In welchen Bereichen und in welchen Bereichen nicht?

CVP

- Zielsetzungen werden unterstützt.
- Optimierung des ÖV wird befürwortet.
- Aber Olten als Einkaufs- und Arbeitsort soll nicht behindert werden.

FDP

- Zielsetzungen in der vorliegenden Form werden nicht unterstützt.
- Keine direkt ableitbare gesetzliche Grundlage für einen Mobilitätsplan in der Stadt Olten.
- Zuerst angestrebte Stadtentwicklung definieren, u.a. Erarbeitung räumliches Leitbild und Ortsplanung
- Ungenügende Datengrundlage, fehlende Auseinandersetzung mit zukünftigen Trends und Entwicklungen

Grüne

- Zielsetzungen werden unterstützt, wenn auch viele der Ziele zu allgemein und nicht wirklich messbar.

- Für die Stadtverträglichkeit ist ein hoher Anteil LV anzustreben, auch für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr.
- Weitere Kapazitätserhöhung MIV aus Gründen der Gesundheit, Stadtentwicklung und mangels Platz nicht möglich; Reduktion des MIV daher unumgänglich
- Neben Reduktion der Parkplätze auch Raumwiderstände (z.B. Einbahnsuren) notwendig, die auch Ausbau der Wege für LV ermöglichen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen (Innenstadt-Olten Ost und Innenstadt-OSW) wird begrüsst.

JSP

- Begrüssst wird Ansatz, Verkehr zu plafonieren und dies über Limitierung der Parkplätze zu erreichen
- Attraktivierung des LV wichtig und dringend
- Zusätzlich entstehender neuer Verkehr soll so weit möglich LV sein.

Olten jetzt!

- Unterstützen den Fokus auf die Attraktivierung des ÖV und LV voll und ganz
- Überzeugt, dass mit Anreizen grösserer Effekt erzielt werden kann als mit Vorschriften und Reglementen
- Begrüssen Plafonierung des Verkehrs

SP

- Punkte 1 und 2 von JSP
- Einteilung in «guten» Verkehr und «schlechten» Verkehr aus gesellschaftlicher Sicht fragwürdig («Was legitimiert die formale Priorisierung des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem – legalen – Freizeitverkehr?»)

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-3 von JSP, Punkt 3 von SP

SVP

- Verlagerung auf ÖV mag teilweise nötig sein, weil das Strassennetz nicht beliebig ausgebaut werden kann.
- Gewerbe darf aber nicht geschadet werden, z.B. durch die Reduktion/Einschränkung der Anzahl Parkplätze.
- Daher gewählte Strategie für grundfalsch erachtet.

espace.mobilité

- Einbezug der 3V-Strategie abgelehnt: Ziel, zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV/LV zu bewegen, wird damit nicht erreicht; «Push»-Massnahmen unverhältnismässig und meist wirkungslos.
- Zielsetzung, motorisierten Verkehr grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren, abgelehnt. Der punktuelle und zielgerichtete Ausbau des Strassennetzes darf nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Unterstützung für Forderung nach einem neuen und umfassenden Mobilitätsplan
- Ablehnung der aufgezeigten Lösungsansätze ausschliesslich zugunsten des ÖV und des LV und zulasten des MIV

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Strategische Ziele begrüsst, insbesondere deren Ausrichtung an der 3V-Strategie. Vernünftig, dass möglichst grosse Anteile vom heutigen wie auch vom künftigen, zusätzlichen MIV auf ÖV und LV zu verlagern sind.

VCS, Sektion Solothurn

- Einverstanden mit strategischen Zielen, insbesondere Angebotsorientierung und 3V-Strategie sowie Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Stadtteilen für Fuss- und Veloverkehr

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Unterstützen Zielsetzungen, insbesondere Stadtverträglichkeit mit hohem Anteil LV
- Kapazität für MIV nicht weiter ausbauen, sondern reduzieren (Einbahnstrassen, Fussgängerzonen), als Alternativen z.B. Mini-Busse

Frage 3: Welche Teilbereiche der Mobilität gilt es Ihrer Ansicht nach in Olten besonders zu fördern und weshalb?

CVP

- ÖV und LV

FDP

- Verkehrskapazitäten für den MIV steigern und effizienter abwickeln
- Moderne Informations-, Verkehrslenkungs- und Signalisationssysteme für effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsfläche (u.a. Parkleitsystem)
- Förderung des motorisierten Zweiradverkehrs (Parkplätze, Nutzung der Busspuren)

Grüne

- Situation für LV verbessern und ÖV ausbauen und priorisieren (Effizientere Nutzung der Fläche, Reduktion der Emissionen, Sicherstellen der Mobilität für alle)

JSP

- LV (Gründe: Ökologie, Landverschleiss, soziale Rechte, Fördern der körperlichen Bewegung)
- ÖV (Gründe: effiziente Nutzung bestehender Verkehrsraum, Verminderung CO₂, bessere Auslastung, Service Public)

Olten jetzt!

- LV, ÖV und Carsharing
- Vorhandenen Platz möglichst effizient nutzen, platzsparende Fortbewegungsarten priorisieren
- Mit Förderung LV und ÖV wird öffentlicher Raum attraktiver und Stadt lebenswerter.

SP

- LV (Gründe: Ökologie, Landverschleiss, Lebensqualität von Behinderten, Jungen, Alten und wenig Bemittelten, Fördern der körperlichen Bewegung, Grundrecht, sich jederzeit zu Fuss zu bewegen zu können)
- ÖV (Taktverdichtungen in Randstunden, Infrastruktur auf Haltstellen, Vereinfachung und Systematisierung des Liniennetzes; Gründe: Attraktivierung öV für Leute, die die Wahl zwischen Auto und öV haben, Sicherstellung der Mobilität von Leuten, die auf den öV angewiesen sind, Reduktion der Umweltbelastungen und des Landbedarfs)

SP/JSP (Fraktion)

- analog SP

SVP

- motorisierter Individualverkehr: Stadtzentrum – aufgrund Konkurrenz zu andern Städten und Einkaufszentren – gut erschliessen, Verkehrshindernisse abbauen, genügend Parkplätze an zentraler Lage
- Fussverkehr: gute Fussgängeranbindung des Stadtzentrums mit Bahnhof und einzelnen Quartieren
- Ablehnung von Projekten, die nur einer kleinen Anzahl Personen zugutekommen (Unterführung nach OSW)

espace.mobilité

- Alle Teilbereiche der Mobilität gleichberechtigt und diskriminierungsfrei behandeln; Bürgerinnen und Bürger sollen selber entscheiden, welches Verkehrsmittel für sie am zweckmässigsten ist.

Gewerbe Olten

- Massnahmen zur Förderung einer effizienteren Verkehrsabwicklung und -infrastruktur erwünscht (Parkleitsystem, erleichtertes Rechtsabbiegen, Trennung Fahrwege MIV/LV, intelligente Signalisationssysteme, Ausbau MIV)

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- Punkte 1-2 analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Priorisierung der Teilbereiche nach Effizienz und Leistungsfähigkeit

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- Punkte 1-2 analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Soll der Veloverkehr einen wachsenden Teil der heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse übernehmen, muss die Veloinfrastruktur (insbesondere für weniger geübte Velofahrende) sicherer und attraktiver werden.

VCS, Sektion Solothurn

- Am meisten Potenzial im Fuss- und Veloverkehr, die ausbaubar sind und mithelfen können, den Mehrverkehr einzugrenzen. Daher prioritäre Stellung für LV.
- Infrastruktur Veloverkehr ausbauen, um Umsteigen zu fördern

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- LV gezielt fördern, um vorhandene Fläche effizient zu nutzen und Emissionen des MIV zugunsten Lebens- und Luftqualität zu reduzieren

Frage 4: Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

CVP

- Parkleitsystem
- Optimierung Verkehrsfluss, u.a. Verkehrssteuerung via Lichtsignalanlagen und Priorisierung ERO

FDP

- Erarbeitung räumliches Leitbild und Ortsplanungsrevision
- Erhebung verlässlicher, grundlegender Daten für Verkehrssituation und -entwicklung
- Steigerung der MIV-Kapazitäten durch Optimierungen bei Lichtsignalsteuerungen, erleichtertes Rechtsabbiegen, keine weitere Einschränkung der Verkehrsfläche, gezielter Ausbau der Kapazitäten, wo die grösste Wirkung erzielt wird
- Effizientere Abwicklung des MIV durch bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Tannwaldstrasse), Realisierung neues innerstädtisches Parkhaus, Einführung Parkleitsystem
- Attraktivierung LV durch Realisierung einer sicheren Verbindung zwischen den Stadtseiten mit Fokus auf Oberstufenschulhaus Frohheim

Grüne

- LV: Entflechtung Velo- und Autospuren, konfliktfreies und gut signalisiertes Velonetz mit Priorisierung an den Ampeln, klar ersichtliche und gut einsehbare Veloparkierungsmöglichkeiten
- MIV: Ausdehnung 30er-Zone, Erhöhung Raumwiderstand, Parkleitsystem

JSP

- Verbindungen der Zentren Bahnhof, Säli und Innenstadt herstellen und für LV ausrichten
- Verbesserung der Beleuchtung für LV
- Bauliche Verbesserungen für Velofahrer/innen
- Erschliessung OSW via ÖV oder LV
- Bahnhofplatz umsetzen
- Durchgehendes Velonetz mit separaten Velostreifen
- Durchquerung Altstadt für Velos prüfen
- Aktive Boden- und Liegenschaftspolitik zur Förderung des Langsamverkehrsnetzes und der Verbindung der Zentren

Olten jetzt!

- Velowegkonzept: bis 2025 Olten in Toppen der velofreundlichsten Städte
- Reservation einzelner Strassenspuren zugunsten von ÖV und Zweirädern
- Parkleitsystem zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs
- Mehr Orte, wo Velos angekettet und vor Diebstahl geschützt werden können
- Längst diskutierte Verbesserungen (z.B. Bifangplatz) endlich konkretisieren

SP

- Verbesserung der Beleuchtung für LV
- Bauliche Verbesserungen für Velofahrer/innen an kritischen Stellen und wichtigen Verbindungen (Arbeitswege, Einkaufswege, Wege zu Oberstufenschulhäusern)
- Sicherung der notwendigen Parkplätze für Kunden von Geschäften und Gewerbe an zentralen Lagen, um ökologisch unsinnige Auslagerung an Peripherie oder Vororte zu verhindern.
- Realisierung Parkleitsystem
- Möglichkeit schaffen, Verkehrsregelungsanlagen durch Fussgänger/innen und Velofahrer/innen nachts aktivieren zu können, um sichere Querung zu ermöglichen.

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-4 analog SP
- Erstellung einer genügenden Trennung der wichtigsten Veloverbindungen vom MIV mit angemessener Priorisierung des Veloverkehrs an Kreuzungen

SVP

- Stadtzentrum besser zugänglich machen für MIV
- Parkplatzsituation im Zentrum verbessern (Machbarkeit eines zentralen Parkhauses prüfen)
- Abendliche Polizeikontrollen in der Innenstadt verbessern
- Busverbindungen verbessern (besser an Zugverbindungen anpassen)
- Zustand in der Winkelunterführung verbessern (Polizeikontrollen)
- Quartierstrassen vom Umfahungsverkehr entlasten

espace.mobilité

- Alle Massnahmen, die verkehrsträgerübergreifend zu einer Erhöhung der Verkehrskapazitäten führen, werden unterstützt.
- Verkehrsbeschränkungen und Restriktionsmassnahmen werden als bei Einkaufszentren und Fachmärkten unverhältnismässig und meist wirkungslos abgelehnt.

Gewerbe Olten

- Punkte 1-4 analog FDP
- Bei Punkt 4 ergänzend: neues innerstädtisches Parkhaus (Innenstadt, Rötzmatt/Hammer mit Anbindung SBB Hammer und direkt ERO/PU Olten SüdWest)

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- Punkte 1-4 analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Verflüssigung des Zu-, Weg- und Transitverkehrs auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen
- Freie Wahl des Verkehrsmittels

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- Punkte 1-4 analog FDP
- Entflechtung von MIV und LV führt zu Kapazitätssteigerung beim MV und Erhöhung von Sicherheit und Komfort bei LV

Pro Velo Region Olten

- Veloverbindung Innenstadt-Säliquartier
- Veloführung im Perimeter neuer Bahnhofplatz
- Stadtteilverbindung Hammer
- Generell sind höhere Qualitätsstandards als heute zu berücksichtigen (breitere Radstreifen, längere Grünphasen)
- Kurzfristig: Winkelunterführung für Velos öffnen, Situation für Velofahrende auf dem Klosterplatz und der Zielempgasse entschärfen

VCS, Sektion Solothurn

- Veloverkehr: Verbindung Innenstadt-Säliquartier, Stadtteilverbindung Hammer, Bahnhof und Aaresteg, Veloparkierung Bahnhof, schnelle Erreichbarkeit Bahnhof, Schulwegsicherheit
- Fussverkehr: bessere Berücksichtigung bei Bau und Betrieb Verkehrsinfrastruktur und bei Stadtraumnutzung
- ÖV: Angebots- und Taktverdichtungen, separate Busspuren
- MIV: Zuwachs und Verwendung mit Parkierungsangebot steuern. Zugleich zukunftsweisende Ideen der Digitalisierung und Automatisierung berücksichtigen.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Nachhaltige Mobilität ohne MIV fördern
- Gut signalisiertes und auch gegenüber Fussgängerkehr konfliktfreies Velonetz

6. Stellungnahme des Stadtrates zu den Vernehmlassungsergebnissen

6.1 Grundsätzliches

Art. 40 der Gemeindeordnung der Stadt Olten erteilt dem Stadtrat die Aufgabe der «Planung und Koordination der Gemeindetätigkeit und Setzen der notwendigen Schwerpunkte»: Die Exekutive definiert die strategische Ausrichtungen für die Entwicklungen des Gemeinwesens, während die Legislative deren Umsetzung über die Genehmigung bzw. Nichtgenehmigung der dafür notwendigen finanziellen Ressourcen und der gesetzlichen Grundlagen steuert. In diesem Sinne hat der Stadtrat mit dem Mobilitätsplan seine Strategie festgelegt, wie er die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes als zentralen Faktor für die Stadtentwicklung und die Standortqualität bis 2030 sicherstellen will: **Indem vermeidbarer Autoverkehr dank attraktiver Angebote auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert wird, sollen die bestehenden Kapazitäten des Strassennetzes trotz Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten eingehalten werden können. Durch die Umlagerungen und die Begrenzung des Neuverkehrs soll auf dem bestehenden Strassennetz Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr entstehen und sollen auch die Busse, für die aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert werden.** Mögliche Werkzeuge dafür sind u.a. – von den zuständigen Gremien noch zu bewilligende – Vorschriften und Verkehrsmanagement als sogenannte **Push-Faktoren** und Anreize durch attraktive Angebote als **Pull-Faktoren**.

Damit setzt der Stadtrat die Handlungsstrategien Verkehr des **kantonalen Richtplans** vom August 2017 um, welcher die Abstimmung von Siedlung und Verkehr postuliert: «Der Kanton Solothurn verfügt über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Dieses stellt die Erschliessung innerhalb des Kantonsgebietes sowie mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland sicher. Durch seine optimale Verkehrslage in der Schweiz (Kreuzungspunkt Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des Strassen- wie Schienenverkehrs und des Flugplatzes Grenchen) verfügt der Kanton über ideale Standortvorteile. Damit verbunden sind aber auch ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum und Kapazitätsengpässe im Verkehrsnetz sowie zunehmende Umweltbelastungen. Die zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten führt zu einem stetigen Wachstum der Mobilität, auch der Freizeitverkehr nimmt zu. **Die Aufgabe des Kantons und der Gemeinden besteht darin, dass die Mobilität möglichst effizient, siedlungsverträglich und umweltschonend abgewickelt wird. Eine vermehrte Lenkung der Mittel auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ist unerlässlich.**»

Bestärkt wird der Stadtrat in seinem Vorgehen zudem durch den bereits erwähnten **§147 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes**, der besagt, dass Gemeinden bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen können. Der Mobilitätsplan wurde denn auch in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton verfasst, der den Projektleiter und zwei von vier Personen der Steuerungsgruppe stellte – darunter den in der FDP-Stellungnahme namentlich genannten Exponenten, der auf das Fehlen einer direkt ableitbaren gesetzlichen Grundlage hingewiesen haben soll.

Eine vorausgehende Durchführung einer **Ortsplanungsrevision** würde lediglich für ein zeitliches Hinausschieben sorgen, jedoch nichts an der heutigen Ausgangslage verändern: Die Erhebungen und Ansätze des Mobilitätsplans stützen sich auf bereits in der bestehenden Ortsplanung definierte Entwicklungen – u.a. in den Gebieten Olten SüdWest, Bahnhof Nord und Kleinholz –, die auch mit einer neuen Ortsplanungsrevision nicht rückgängig gemacht werden dürften, will sich die Stadt Olten nicht mit massiven Schadenersatzforderungen konfrontiert sehen. **Umgekehrt kann mit der Mobilitätsplanung im Voraus aufgezeigt werden, welches Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial überhaupt realisiert werden kann**, will man die Verkehrserschliessungsqualität nicht massiv verschlechtern. Zudem sollten jetzt Verzögerungen für die Umsetzung der vorgesehenen Schritte des Mobilitätsplans vermieden werden, weil derzeit die Weichen für die grossen

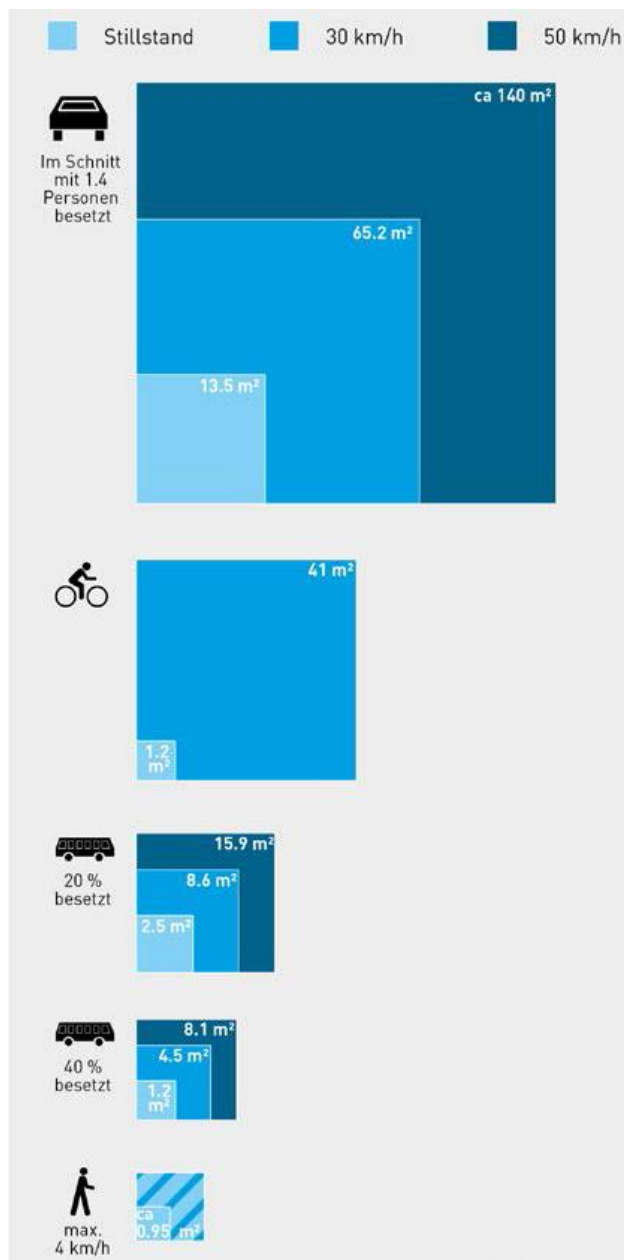
Entwicklungsgebiete – u.a. bei der Parkplatzzahlbemessung, aber auch bei der Erschliessung für den Langsamverkehr – gestellt werden.

6.2 Zu einzelnen Aussagen und Forderungen

- MPO und MIV

Das Vorhandensein von Stausituationen, insbesondere zu den Spitzenzeiten, wird in den Stellungnahmen mehrheitlich anerkannt; die Reaktionen darauf sind aber sehr unterschiedlich. Die Möglichkeiten von gezielten Ausbaumassnahmen für den MIV, wie sie teilweise gefordert werden, sind aus Platz- und Finanzgründen gering – selbst wenn man davon ausgehen würde, dass Ökologie aufgrund technischer Entwicklungen keine oder eine untergeordnete Rolle spielen würde. Hinzu kommt, dass der Mobilitätsplan von den **nächsten 15 Jahren** ausgeht. Die Forderung nach umfangreichen Ausbaumassnahmen beim MIV ist daher allein schon aufgrund der langwierigen Planungsaufgaben unrealistisch. Kommt hinzu, dass keine bahnbrechenden Lösungsansätze in Sicht sind. Punktuelle Verbesserungen des Strassennetzes werden hingegen nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wie beispielsweise der geplante Umbau des Bahnhofquais zeigt, sind aber wenig kapazitätsfördernd. Angesichts der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse schwierig ist im Übrigen auch die von verschiedenen Seiten angeregte konsequente Separierung von MIV und Langsamverkehr und sogar von Fussverkehr und Veloverkehr.

Den Vorwurf, dass der Mobilitätsplan einseitig zulasten des MIV ausgerichtet ist, kann der Stadtrat in dieser Form nicht gelten lassen. Fakt ist, dass der MIV von allen Verkehrsträgern am meisten Platz pro beförderte Person beansprucht (vgl.



Grafik) und – zumindest derzeit – die Umwelt am stärksten belastet. **In Olten ist denn auch nach wie vor der grösste Teil der Verkehrs- und der Parkierungsflächen für den MIV vorgesehen.** Zudem ist beispielsweise auch beim Umbau des Bahnhofquais keine Busspur – wie sie die Busbetriebe wünschten – vorgesehen, um den Verkehrsfluss beim MIV nicht zusätzlich zu beeinträchtigen. Aus dem gleichen Grund muss bei der geplanten Sanierung des Postplatzes zum Leidwesen vieler Fussgängerinnen und Fussgänger auch auf einen Zebrastreifen zwischen alter Brücke und Winkel verzichtet werden.

Ebenso trifft es nicht zu, dass im Mobilitätsplan keine Massnahmen vorgesehen sind, wie der MIV verbessert oder effizienter gestaltet werden kann: Zu erwähnen sind hier beispielsweise das **Verkehrsmanagement des Kantons** auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe mit dem Ziel einer effiziente(re)n Abwicklung oder das in Arbeit befindliche **Parkleitsystem**.

Zudem wurde gerade im MIV in den vergangenen Jahren schon sehr viel investiert, insbesondere in die **Entlastung Region Olten (ERO)**, welche die geforderte gute Zugänglichkeit zum Stadtzentrum stark verbessert hat. Ein Teil der in der Vernehmlassung geforderten Massnahmen ist indessen nicht ausschliesslich auf kommunaler Ebene lösbar, so etwa das erleichterte Rechtsabbiegen oder intelligente Signalisationssysteme. Als – zumindest momentan – nicht zielführend erachtet der Stadtrat im Übrigen den Ruf nach weiteren autofreien Strassen. Das Gleiche gilt für die Forderung nach «Raumwiderständen» wie Einbahns Spuren, zumindest nicht auf dem Kantons- und Sammelstrassennetz.

- MPO und (Wirtschafts-)Standortqualität

Der Stadtrat ist selbstredend auch der Ansicht, dass Olten als Einkaufs- und Arbeitsort nicht behindert werden soll. Umlagerungen von vermeidbarem – beispielsweise innerstädtischem – Autoverkehr sollen deshalb in einer **(raum)ökonomischen Betrachtungsweise** dafür sorgen, dass der für den Waren- und Personentransport wirtschaftlich notwendige MIV ebenso zirkulieren kann wie die Busse, welche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an ihre Arbeitsplätze bringen. Ebenso gilt es die notwendigen Parkplätze für Kunden von Geschäften und Gewerbe an zentralen Lagen zu sichern, um Auslagerungen an die Peripherie zu verhindern; dementsprechend sieht der Stadtrat denn auch im Wesentlichen keine Reduktion des heutigen Bestandes infolge Umbauten vor. Der Vorwurf, dass Betriebe durch den Mobilitätsplan in ihrer Existenz gefährdet würden, entbehrt angesichts der «Besitzstandsregelung» im Parkierungsreglement einer Grundlage. Und wer wegen einer Parkgebührenpflicht in sehr beschränktem Umfang weite Fahrten zu Einkaufszentren im Grünen unternimmt, hat die Rechnung ohne die Benzinkosten gemacht, vom Zeitbedarf ganz zu schweigen. Auch für die Aussage, die Umsetzung des Mobilitätsplans würde die aktuelle Mobilitätssituation nachhaltig verschlechtern und die Wettbewerbsfähigkeit deutlich beeinträchtigen, fehlt der Nachweis. Eine reine Verflüssigung des Transitverkehrs kann hingegen keine Zielsetzung sein, weil dies nur weiteren Verkehr anziehen würde.

Der Stadtrat warnt zudem davor, von «gutem» und «schlechtem» Verkehr zu sprechen und den berechtigten Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Verkehrsbelastungen und die Interessen von Wirtschaft und Gewerbe gegeneinander ausspielen. **Es braucht das geplante Zusammenspiel aller Verkehrsträger.** Und auch potenzielle Zuzüger und Investoren profitieren von einem vielseitigen, ausgewogenen und deshalb funktionierenden Verkehrssystem, wie dies der Mobilitätsplan anstrebt.

- MPO und Busverkehr

Der Mobilitätsplan geht ausführlich auf den Busverkehr ein, der mit dem Fahrplan 2019, aber auch mit den nachfolgend geplanten Schritten des **Buskonzepts Olten-Gösigen-Gäu** wesentlich attraktiviert werden soll. Auch der Busverkehr ist aber darauf angewiesen, dass der Gesamtverkehr auf den bestehenden Strassen fliessen kann. Auch der heutige Busfahrplan ist im Übrigen im Rahmen des Möglichen schon gut auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet; alle Bedürfnisse gleichzeitig ohne Kostenexplosion erfüllen zu können, ist jedoch unmöglich. Zudem ist die Grosszahl der Buslinien regional ausgerichtet und können daher nicht nur die Bedürfnisse der Stadt Olten abgedeckt werden. Und schliesslich braucht es den ÖV als Service public auch für Nichtpendler und in Randzeiten. Die Platzverhältnisse verunmöglichen, dass ohne Einschränkung der anderen Verkehrsträger durchgehend Busspuren eingerichtet werden können. Und auch zusätzliche Buspriorisierungen würden den Verkehrsfluss – auch für den Fuss- und Veloverkehr – behindern.

- MPO und Langsamverkehr

Ein Ausbau des Velonetzes mit lückenlosen, breiten, dem Veloverkehr vorbehaltenen Verkehrswegen stellt ebenso wie die gewünschte Trennung der Verkehrswege von Velo und Fussgängern nicht nur eine Kostenfrage, sondern auch eine Platzfrage dar – gerade in Olten, wo die Verkehrswege im Bereich Bahnhofquai-Postplatz-Aarburgerstrasse zwischen Aare, Bahn und Gebäuden eingeklemmt sind. Der Stadtrat stimmt zu, dass **insbesondere attraktive und (verkehrs)sichere Velo- und Fussgängerverbindungen zwischen Ost und West fehlen**; darin besteht weitgehend Konsens über die ideologischen Grenzen hinweg. Neben Finanzen stellt hier auch die **technische Machbarkeit** – Unterquerung der Bahngeleise, Verbreiterung der Unterführungsstrasse etc. – eine Herausforderung dar, welche in den kommenden Jahren jedoch angepackt werden muss. Indessen stimmt der Stadtrat der Einschätzung nicht zu, dass die Stadtteilverbindung nach Olten SüdWest nur einer kleinen Anzahl von Personen zugutekomme. Gerade das Negativbeispiel der Winkelunterführung zeigt, dass zeitgerecht gute Lösungen erforderlich sind, um späteren teuren Nachholbedarf zu vermeiden.

- MPO und Zukunft

Zum Vorwurf der fehlenden Auseinandersetzung mit zukünftigen Trends und Entwicklungen: Erstens befasst sich der Mobilitätsplan wie erwähnt mit den nächsten 15 Jahren. Zweitens sind die **technischen Entwicklungen der kommenden Jahre nicht voraussehbar**. Ob und wie schnell sie dann noch von den kommenden Generationen adaptiert werden, ist eine weitere Unbekannte. Auch hier muss wohl berücksichtigt werden, dass die Wahl der Verkehrsträger teilweise auch emotional begründet ist und auch künftig bleiben dürfte.

Regelmässige Überprüfungen der Situation via **Monitoring und Controlling** sind vorgesehen. Dabei kann auch auf technische Weiterentwicklungen, welche die Kapazitäten erhöhen könnten, eingegangen werden. Alain Groff, Leiter Mobilität Kanton Basel-Stadt, gab in diesem Zusammenhang kürzlich an einer Veranstaltung in Olten zu bedenken, dass ein Auto ein Auto bleibe, ob Benziner, Elektrofahrzeug oder selbstfahrend, und erst eine bessere Ausnützung seiner Platzkapazitäten – zum Beispiel dank Sharing- oder Mitfahrangeboten – zu einer Veränderung führe. Neue Technologien könnten übrigens nach Ansicht von Experten zu noch mehr Verkehrsvolumen führen, indem dank selbstfahrender Fahrzeuge auch jüngere und ältere Personen und aufgrund geringerer Schadstoffbelastung auch «umweltbewusstere» Kreise als heute verstärkt am motorisierten Individualverkehr teilnehmen könnten.

6.3 Fazit

Der Stadtrat fühlt sich im Zeichen der Energiestadt und seiner Nachhaltigkeitsbemühungen bestärkt durch die positiven Reaktionen und sieht trotz der ablehnenden Argumente keinen Anlass, aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse von seinen ursprünglichen Zielsetzungen im fundierten Mobilitätsplan abzurücken. Zumal diese – und anderem die 3V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) – wie bereits in der ersten Vorlage dargestellt ihr Pendant in Strategien auf Bundesebene und im kantonalen Richtplan finden und auch von andern Schweizer Städten aktuell verfolgt werden.

Der Mobilitätsplan ist nicht zulasten oder zugunsten des einen oder andern Verkehrsträgers ausgerichtet: Die in einer separaten Vorlage thematisierte Parkierung, welche auch die Einführung eines Parkleitsystems umfasst, ist nur ein Teil des «Pakets» Mobilitätsplan, das in Kapitel 3 dieser Vorlage zusammengefasst wurde. Zugegebenermassen müssen die meisten von diesen Massnahmen noch geplant und die entsprechenden Finanzierungen bewilligt werden.

Die Forderung, dass alle Teilbereiche der Mobilität gleichberechtigt und diskriminierungsfrei behandelt werden sollen, ist somit nach Ansicht des Stadtrates auch mit dem Mobilitätsplan erfüllt. **Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können weiterhin frei**

entscheiden, welches Verkehrsmittel für sie am zweckmässigsten ist. Angesichts der fundierten Einschätzung der Verkehrsentwicklung sind die Zielsetzung einer Abflachung der Kurve beim MIV und einer Verlagerung des zusätzlich entstehenden neuen Verkehrs soweit als möglich auf den ÖV und den Langsamverkehr sowie die entsprechenden Massnahmen jedoch nicht Selbstzweck, sondern Notwendigkeit, wie dies auch der kantonale Richtplan betont. Wenn mit intelligenten Systemen und neuen Technologien dereinst Kapazitäten nachhaltig so erweitert werden können, dass teure (andere) Massnahmen überflüssig werden – umso besser! Apropos Massnahmen: Der Stadtrat geht mit der Argumentation einig, dass Anreize besser und auch beliebter sind und daher schnellere und teils auch grössere Effekte erzielen können als Vorschriften. Ganz ohne – verträgliche – Vorschriften dürfte es aber nicht gehen, wie auch die Erfahrungen im Umweltbereich zeigen.

Beschlussesantrag:

Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.

- - - -

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

Beschluss

Mit 35 : 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird Eintreten beschlossen.

Dr. Christine von Arx, GPK: Wir haben ja dieses Geschäft jetzt zum zweiten Mal. Wie wir schon bei der letzten Behandlung des Mobilitätsplans und des Parkierungsreglements gesehen haben, sind die beiden Geschäfte eng miteinander verknüpft, beeinflusst der Sinn und Geist des Mobilitätsplans dann doch den Inhalt des Parkierungsreglements. Wie schon das letzte Mal hat vor allem das Parkierungsreglement zu reden gegeben und weniger das Mobilitätskonzept. So war es auch an der diesmaligen GPK-Sitzung. Wir sind dann schnell wieder vom Mobilitätsplan zu einer Diskussion über das Parkierungsreglement weggekommen. Über die entsprechenden Ausführungen werde ich dann dort meinen Kommentar abgeben. Wir haben das vorliegende Mobilitätskonzept jetzt einstimmig zur Kenntnis genommen, auch wenn wir uns gefragt haben, wieso die beiden Geschäfte jetzt am gleichen Tag behandelt werden, würden doch allfällige Kommentare zum Mobilitätsplan je nachdem auch das Parkierungsreglement beeinflussen. Die GPK ist der Meinung, dass die Durchführung der Vernehmlassung der ganzen Geschichte gut getan hat. Der neue Bericht des Stadtrates ist transparenter geworden, und man versteht gewisse Entscheide jetzt besser, weil man auch die Argumente der verschiedenen Interessengruppen kennt und die Argumentation des Stadtrates zu den einzelnen Punkten, die dort aufgeworfen werden. In den Beschlussesanträgen werden jetzt neu vorgesehene Umsetzungsschritte behandelt, die man auch zur Kenntnis nimmt. Das sind die Punkte unter 6.2. Es handelt sich dabei nicht um spruchreife Projekte, sondern lediglich um Leitlinien. Deshalb ist der Begriff Umsetzungsschritte vielleicht etwas missverständlich. Klar ist, dass diese Umsetzungsschritte noch keine eigentlichen Handlungen des Stadtrates zur Folge haben. Solche müssen jeweils durch einen Beschluss gefällt werden, der je nachdem in die Zuständigkeit des Stadtrates oder des Parlaments fällt. Einige dieser Projekte kommen aber sicher wieder ins Parlament, zum Beispiel der Bahnhofplatz. Wir sagen noch einmal, wir empfehlen Euch, diesen Mobilitätsplan zur Kenntnis zu nehmen.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Danke der GPK-Sprecherin. Ich möchte dies nicht alles wiederholen. Vor allem möchte ich auch für die Rückmeldungen danken. Dank dieser Vernehmlassung, die wir gemacht haben, haben die Positionen noch einmal schriftlich vorgelegen. Man hat natürlich auch gespürt und gemerkt, dass die Vernehmlassungen zu

diesem Mobilitätsplan sehr unterschiedlich ausfallen. Was wir eigentlich auch darzustellen versucht haben ist, dass dies eine strategische Planung des Stadtrats ist, die auch einen Zeitraum auf die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre hat und damit eine Gesamtsicht geben soll, auch eine Aufzählung von möglichen Massnahmen, die der Stadtrat in Zukunft sieht. Damit werden, wie die GPK-Sprecherin gesagt hat, noch keine Massnahmen beschlossen. Sie werden zwar im Bericht angetönt, was möglich ist. Es wird aber auch klar ersichtlich, dass man mit der Kenntnisnahme dieses Mobilitätsplans die entsprechenden Massnahmen noch nicht genehmigt. Es geht in eine Stossrichtung. Es ist ein Credo, das sich der Stadtrat gibt, wie er in Zukunft die Mobilität in der Stadt Olten regeln will. Selbstverständlich sind ein paar Massnahmen auch erwähnt. Es gibt eine ganze Palette vom Parkierungsreglement, über das wir heute auch noch diskutieren werden, über das Parkleitsystem, das ebenfalls in diesem Jahr noch im Parlament erörtert wird, bis zur Velohalle auf der Westseite des Bahnhofs und anderes mehr. Es ist klar, dass es in diesem Mobilitätsplan nicht allen gleich geht oder alle am Gleichen Freude haben. Es ist aber insofern schon eine Gefahr, wenn man bei diesem Mobilitätsplan versucht, einfach quasi nur seine eigene Position herauszulesen, und das Andere, das einem nicht passt, eigentlich herausstreichen will, dass man am Schluss in der Gesamtplanung scheitert, einen Scherbenhaufen hat. Deshalb verstehen Sie dies, geschätzte Damen und Herren des Gemeinderates, bitte als Planungsinstrument des Stadtrats. Es ist auf eine Art auch noch das Eine oder Andere eingeflossen. Aber man kann auch sagen, der Stadtrat ist nicht von der bisherigen Stossrichtung abgewichen. Eine Rückweisung – da möchte ich dem angekündigten Rückweisungsantrag vorgreifen – bringt eigentlich insofern schon etwas. Wir stimmen darüber ab. Das ist technisch sicher auch möglich. Inhaltlich ist eher ein Fragezeichen zu machen, weil es eine Kenntnisnahme ist. Der Stadtrat hat an und für sich die Strategie schon beschlossen und wird an ihr auch festhalten. Wenn man es in eine Abhängigkeit bringen will, wie die GPK-Sprecherin gesagt hat, zuerst der Mobilitätsplan und dann das Parkierungsreglement, denken wir doch, es macht wenig Sinn, dies auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Wir haben die Diskussionen schon geführt. Sie werden jetzt geführt. Von daher denke ich, dass das Argument, man müsse dies dann an und für sich nachgetaktet behandeln, auch nicht stichhaltig. Deshalb bitte ich Sie, auf diese Vorlage nicht nur einzutreten, sondern sie auch zur Kenntnis zu nehmen.

Felix Wettstein: Die Grünen möchten dem Stadtrat ein Kränzchen winden. Es hat sich definitiv gelohnt, die beiden Geschäfte, den Mobilitätsplan und das Parkierungsreglement, auseinanderzunehmen, und es hat sich definitiv gelohnt, zu beidem separat ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Diese Vernehmlassung zeigt zwar, was einen nicht überraschen kann, wenn es um städtischen Verkehr geht, gehen die Vorstellungen des idealen politischen Handelns weit auseinander, jedenfalls auf den ersten Blick. Auf den zweiten Blick verrät die Auswertung der Vernehmlassung, dass die Anliegen, die am meisten angemeldet wurden, sich ja perfekt ergänzen. Das eine grosse Anliegen ist es, dass das Gewerbe, das in der Stadt ansässig ist oder im Stadtgebiet seine Dienstleistungen bringt, und dafür halt eben Fahrzeuge braucht, nicht behindert wird, im Gegenteil, dass es mit den Anlieferungen und den Belieferungen klappt. Das ist sehr berechtigt. Diesem Ziel kommen wir tatsächlich näher, wenn das andere grosse Ziel, das vielfach angemeldet wurde, ebenfalls näher rückt, nämlich einen möglichst grossen Anteil des innerstädtischen Verkehrs zu Fuss oder per Velo. Diese beiden Zielsetzungen gehen wirklich Hand in Hand. Den einen ist das Eine wichtig, den anderen das Andere. Aber es geht auf. Wir sehen sogar schon erste Effekte, nämlich, dass die gewerbliche Lieferung mit innovativen Projekten ja häufig auf zwei Rädern abgeht. Wir finden es super, dass Olten jetzt den Lieferdienst Collectors hat und dass der Stadtrat ein mutiges Startkapital mitgegeben hat. Auch Coop macht kräftig mit. Das sind alles sehr gute Signale. Auf ähnliche Art gehen noch andere Puzzle-Teile des Mobilitätsplans Hand in Hand, zum Beispiel wenn die Busse besser vorwärts kommen und unter anderem nicht dem Langsamverkehr den Platz streitig machen oder wenn bei den zentral gelegenen Neubauten respektive Umbauten einerseits eine höhere Nutzungsdichte erreicht wird, andererseits beim ruhenden Verkehr eine klare Verschiebung, weg von den platzfressenden und teuren Flächen für parkierte Autos, die ja gar nicht mehr in diesem Ausmass gefragt sind, dafür Erweiterungen für Flyer- und Veloabstellplätze. Diejenigen, die das Bauprojekt auf dem Turuvani-Areal kennen, können dies sehr schön bestätigen. Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten ist also mehrfach bekräftigt worden. Das darf die Stadt

freudig und selbstbewusst vertreten. Aus taktischen Gründen hätten wir Grüne es gut gefunden, wenn der Stadtrat dem Synthesebericht von August 2017 nach der Vernehmlassung ein Zusatzprotokoll zur Seite gestellt hätte, das wir genauso integral zur Kenntnis hätten nehmen können. Die vorgesehenen Umsetzungs-schritte, wie es jetzt im Beschlussesantrag formuliert ist, da ist es uns tatsächlich nicht so klar, welche Schritte jetzt hier eigentlich Schritte sind. In einem solchen Zusatzprotokoll hätte es genau solche Konkretisierungen haben können, wie ich vorhin kurz angesprochen habe. So, wie der heutige Bericht und Antrag daher kommt, tönt es ja fast etwas trotzig. «Der Stadtrat sieht keinen Anlass, von den ursprünglichen Zielsetzungen abzurücken». Es ist auch sehr defensiv formuliert. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die unterschiedlichen Ziele unter einen Hut zu bringen sind, wenn wir miteinander in dieser Stadt die nächsten mutigen Schritte machen. Wir Grüne nehmen den Mobilitätsplan ganz in diesem Sinn und Geist zur Kenntnis.

Philippe Ruf, SVP-Fraktion: Wie im Vorfeld auch angekündigt, wollen wir dieses Geschäft nicht zur Kenntnis nehmen. Wir stellen einen Rückweisungsantrag. Christine von Arx hat es eigentlich auch schon im Vorfeld gesagt. Dieses Geschäft ist eng mit dem Parkierungsreglement verknüpft. Effektiv können wir die Inputs, die jetzt hier eingehen, gar nicht in das Parkierungsreglement einfließen lassen, geschweige denn im Mobilitätsplan. Wir finden es deshalb gar nicht gut, dass man dies am gleichen Sitzungstag behandelt. Das vorliegende Geschäft beschreibt noch immer eine Einschränkung des lokalen Gewerbes und auch der Privatpersonen. Das können wir einfach nicht gutheissen, weil wir für das lokale Gewerbe, aber auch für Privatpersonen liberale Gegebenheiten brauchen. Die Besitzstandregelung ist in diesem Geschäft jetzt eingeflossen. Aber wir haben auch noch immer die Problematik, dass es beispielsweise, wenn man Bauvorhaben hat, die bewilligungspflichtig sind, dort zu weiteren Einschränkungen kommen kann. Ein weiterer Punkt, den wir auch nicht gutheissen können, ist, dass die Umsetzungsschritte wie auch vom Stadtpräsidenten zugegeben, nicht genau definiert sind. Diejenigen, die sagen, ja, sie sind nicht genau definiert, das kann man vielleicht auch nicht machen, ein Teil von uns ist jetzt auch schon lange genug dabei und weiss, dass es nachher, wenn diese Umsetzungsschritte passieren, es heisst, Ihr habt sie ja zur Kenntnis genommen. Was wir ebenfalls nach wie vor finden, ist, dass sich die Planung und der Mobilitätsplan auf der angebotsorientierten Planung bauen. Das können wir ebenfalls nicht gutheissen. Wir haben gar keine empirischen, fundamentalen Begründungen, wieso dies das richtige Mittel ist. Schlussendlich sehen wir drin auch wieder, dass man einfach im Stil sagt, wir haben jetzt die gegebene Infrastruktur, und mit ihr müssen wir auskommen. Wir machen hier weiter nichts daran. Eine wachsende Stadt muss mindestens im Gleichschritt auch eine Infrastruktur mitausbauen. Das sind nur ein paar wenige Gründe, wieso wir diesen Plan nicht so zur Kenntnis nehmen wollen und Antrag auf Rückweisung stellen.

Daniel Probst, FDP-Fraktion: Wir durften jetzt alle ein zweites Mal den Mobilitätsplan lesen. Wir haben es schon gehört. Einigen hat er ein zweites Mal gefallen, und einigen ist er ein zweites Mal missfallen. Die FDP gehört auch zur zweiten Gruppe. Wir haben ihn noch einmal gelesen, und wir können im Synthesebericht zum Mobilitätsplan viele Sachen nicht nachvollziehen. Zuerst einmal auch die Gesamteinschätzung. Wir finden, der öffentliche Verkehr ist in Olten und in der Region schon sehr gut ausgebaut. Wir sind der Eisenbahnknotenpunkt. Wir haben schon gute Busverbindungen. Wir glauben nicht, dass man dies noch sehr viel mehr ausbaut, dass man dann die gewünschten Umsteigeeffekte erzeugen kann. Es gibt einfach Verkehrsmittel – da gehört das Auto dazu – die gewisse Vorteile haben, wenn es um den Transport geht, wenn es um die Flexibilität geht, die der öffentliche Verkehr nicht aufheben kann, auch wenn er noch so ausgebaut ist. Wir finden auch, wie es Philippe Ruf gerade gesagt hat, dass man nicht nur angebotsorientiert planen, sondern auch die Nachfrage anschauen sollte, gerade auch, wenn man eine wachsende Stadt hat. Für uns kommt dieser Punkt viel zu wenig vor. Wir denken, man müsste sich eben auch an Kapazitätserweiterungen des motorisierten Individualverkehrs machen und dieses Problem ebenfalls angehen. Dass es nicht angegangen wird, einfach mit der Begründung, in den nächsten Jahren können wir es ohnehin nicht gerade realisieren. Das reicht für uns nicht. Einmal muss man anfangen zu planen. Dritter Punkt: Wir glauben, dass auch der Langsamverkehr ein Potenzial hat. Dort sehen wir aber vor allem die Verbindung der beiden

Stadtseiten. Ich glaube, dort kann man noch etwas machen. Wir haben hier einmal eine Einigkeit. Aber dieses Vorbeugungsmittel hat auch gewisse Grenzen. Wenn es kalt ist, wenn Winter ist – vorhin wurde das Gewerbe angesprochen –mit den Cargo-Velos, das stimmt vielleicht, um einkaufen zu gehen. Aber wenn zum Beispiel das Geschäft von Deny Sonderegger, wo ein ganzer Kastenwagen mit Reinigungsmitteln gefüllt ist, in der ganzen Region unterwegs sein muss, ist es einfach eine Illusion. Das ist für den grossen Teil des Gewerbes, Gewerbe ist nicht nur Detailhandel, von der Industrie rede ich gar nicht. Stahlträger transportierst Du nicht mit Cargo-Velos, einfach nicht das richtige Fortbewegungsmittel. Das müssen wir uns einfach bewusst sein. Dort sind wir immer noch nicht zufrieden. Bei den Zielsetzungen – wir wollen nicht ins Detail gehen – finden wir es immer noch falsch, dass man nicht zuerst eine Ortsplanrevision macht. Es ist zwar gesagt worden, dass dies nicht unbedingt notwendig ist oder zeitlich vielleicht nicht reicht. Aber wir haben dort einen Rückstand. Der Kanton empfiehlt, alle zehn Jahre eine solche Revision zu machen. Die letzte, die wir hatten, war 1999. 2009 hätte wieder eine stattfinden sollen. Jetzt sagt man ja, nächstes Jahr nehmen wir dies an die Hand. Ich finde, hier hat man falsch priorisiert. Man hätte dies vorher an die Hand nehmen sollen. Wenn man die Ortsplanrevision macht und schaut, wie, in welcher Qualität und Quantität diese Stadt zum Beispiel wachsen möchte, kommt man vielleicht zu anderen Schlüssen, und dann hat dies auch Einfluss auf den Mobilitätsplan. Wir finden, das hätte man vorher machen sollen. Hier ist einfach die Reihenfolge falsch. Man fängt hier hinten an, und das ist sicher nicht richtig. Ich finde grundsätzlich, dass sich dieser Mobilitätsplan zu sehr auf den Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern konzentriert und zu wenig auf die Transport- und Fortbewegungsbedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Gewerbes. Es kommt uns fast etwas so vor, und es ist etwas ähnlich, wenn Ihr Euch daran erinnert, wo das Ganze seine Grundlage hat. Das war 2013, als das Schweizer Volk das Raumplanungsgesetz angenommen hat. Dann war die Aussage etwa, ja, viel wird sich für den Einzelnen nicht verändern. Da passiert nicht viel. Aus dem Raumplanungsgesetz sind dann die verschiedenen Richtpläne der Kantone gekommen. Unser ist jetzt auch beim Bundesdepartement zur Genehmigung. Dort hat es dann schon etwas schärfer ausgesehen. Plötzlich redet man davon, dass man gewisse Sachen auszonen muss, sie vielleicht gar nicht mehr einzonen darf. Plötzlich haben die Leute, die damals zugestimmt hatten, leer geschluckt. Jetzt haben wir es die Vorlage zum Mobilitätsplan und auch das Parkierungsreglement vor uns, wo es dann plötzlich heisst, ja, sorry, jetzt musst Du Deinen Parkplatz aufgeben. Es scheint mir, es ist etwas ähnlich wie in der Energiediskussion. Da hat man auch der Energiestrategie 2050 zugestimmt. Ja, jeder kostet nur Fr. 40.—. Wir haben gesehen, was im letzten Juni bei der Abstimmung passiert ist, als den Leuten bewusst worden ist, was es bedeuten kann. Es scheint mir, dass jetzt hier ein ganz ähnlicher Prozess im Gang ist. Am Anfang sagt man, es passiert nicht viel. Es ist etwas gegen die Zersiedelung. Am Schluss merkt dann plötzlich jeder, Achtung, hier passiert wirklich etwas. Heute haben wir diese Situation mit dem Mobilitätsplan, hinter dem wir so nicht stehen können. Wir hatten bei der FdP noch die Diskussionsion, wie wir jetzt reagieren. Wir haben den Rückweisungsantrag der SVP. Diesem kann man zustimmen. Nützen wird er nicht viel, weil es ein Planungsinstrument des Stadtrates ist. Das ist nachher trotzdem da. Wir haben es dann einfach nicht zur Kenntnis genommen. Aber man kann diesem zustimmen. Nachher war es bei unserer Diskussion in der Fraktion unentschieden. Einige haben gesagt, ich habe es gelesen, also habe ich es ja zur Kenntnis genommen und stimme dem zu. Andere haben gesagt, ich habe es zwar gelesen, aber ich möchte es nicht zur Kenntnis nehmen. Ich bin nicht einverstanden, also bin ich dagegen. Es ist quasi eine aktive nicht zur Kenntnisnahme. Es gibt dies zwar nicht. Deshalb wird unsere Fraktion dort etwas gespalten sein. Aber zusammenfassend kann ich sagen, dass wir nicht glücklich sind, wie dies gelaufen ist. Der Stadtrat hat recht im stillen Kämmerlein ohne Gewerbe, ohne Wirtschaft, vier Jahre lang an diesem Plan gearbeitet, hatte die Leute nicht eingeladen. Jetzt hat man zwar eine Vernehmlassung gemacht, wo es eigentlich schon stand, hat dies entgegengenommen und nichts mehr geändert. Das ist eigentlich nicht das richtige Vorgehen. Wenn man vier Jahre lang mit Experten im stillen Kämmerlein arbeitet, dieses hinlegt und wenn dann von allen Seiten Inputs kommen, dies einfach ignoriert, finden wir, dass wir dies nicht wohlwollend zur Kenntnis nehmen können, und es wirkt sich halt nachher auch mit entsprechenden Anträgen auf das Parkierungsreglement aus.

Daniel Kissling, Olten jetzt! Ich möchte zuerst Daniel Probst für den Exkurs in die Vergangenheit danken. Es ist an sich nicht relevant, was vorher passiert ist, sondern es geht jetzt darum, was in der Zukunft passieren wird. Wir haben diesen Synthesebericht auf dem Tisch. Wir hatten ihn schon auf dem Tisch. Der grosse Teil des Parlaments hat dann das Argument ergriffen, dagegen oder für die Rückweisung zu sein, weil es mit dem Parkierungsreglement verbunden war. Das hat der Stadtrat jetzt geändert, und das finden wir sehr gut. Was wir auch immer kritisiert haben, was das ganze Parlament immer kritisiert oder dem Stadtrat vorgeworfen hat, ist, dass er zu wenig Visionen zeigt, eine klare Strategie fährt, in eine Richtung will und aufzeigen möchte, wohin Olten gehen soll. Das macht er jetzt. Wir finden, es könnte noch mutiger sein. Aber jetzt haben wir hier ein Papier auf dem Tisch. Einigen gefällt es halt nicht, und anderen gefällt es. Aber was auf dem Tisch ist und dass der Stadtrat sagt, wohin er arbeiten will, finden wir schon eine riesige fortschrittliche Sache im Vergleich zu früheren Momenten. Dementsprechend finden wir, dass man noch daran kritisieren kann und dann beim Parkierungsreglement bei konkreten Massnahmen seine Voten, Meinungen und Inputs von seinen Freunden und weiss ich was wiedergeben. Aber jetzt geht es darum, diesen zur Kenntnis zu nehmen, und ich freue mich, dass sich der Stadtrat etwas überlegt hat, wohin er soll, und wie es mein Grossvater jeweils gesagt hat, auf dem Tisch müssen sie verrecken. Ich hoffe, das passiert jetzt und nicht, wenn wir diskutieren. Deshalb ist Olten jetzt! für Kenntnisnahme.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP: Ich kann es kurz machen. Unsere Fraktion ist einstimmig für Kenntnisnahme. Ich bringe nur einen kurzen Hinweis an. Der Stadtrat ist auch der Ansicht, dass insbesondere eine attraktive und verkehrssichere Velo- und Fussgängerverbindung zwischen Ost und West, dem rechten und linken Aareufer fehlt. Da höre ich wieder mein Postulat heraus, das ich eingereicht habe und das in diesem Jahr von Euch abgelehnt wurde. Ich hoffe, dass der Stadtrat seinen eigenen Vorschlag beherzigt und die Veloverbindung gleich wieder einmal auf die Traktandenliste setzt. Danke.

Dr. Rudolf Moor, Fraktion SP/Junge SP: Ich bin froh, dass ich auch wieder einmal etwas dazu sagen darf. Sowohl die Fraktion SP/Junge SP wie auch die Parteien SP Olten und Junge SP haben im Rahmen der Vernehmlassung zum Mobilitätsplan Stellung genommen, wie dies übrigens alle anderen auch gemacht haben. Die Kommentare von uns und allen anderen sind in der Vorlage des Stadtrates aufgeführt. Ich wiederhole jetzt nicht, was wir dort gesagt haben und gehe deshalb eigentlich auch nicht auf den Mobilitätsplan selber noch einmal ein. Diesen konnten wir ja mit der Vernehmlassung kommentieren. Ich beziehe mich jetzt ausschliesslich auf die Aussagen des Stadtrates in der neuen Vorlage, die wir heute zur Kenntnis nehmen sollten. Zuerst möchten wir uns bedanken, dass die beiden Geschäfte Mobilitätsplan und Parkierungsreglement jetzt wirklich vollständig getrennt sind und wir auch Gelegenheit hatten, in der Vernehmlassung zu beiden unabhängig Stellung zu nehmen. Wir freuen uns über die klaren Aussagen zur Förderung und Bevorzugung des Langsamverkehrs im allgemeinen Teil und im Grundsatz des Wechsels von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr. Ich meine, wenn man ehrlich ist, können wir in der Stadt nicht Platz hinzaubern. Wir müssen mit dem leben, was wir haben. Wir wollen auch nicht die Stadt abreißen, damit wir noch mehr Platz für den Verkehr erhalten. Das führt eigentlich zwangsweise dazu, dass man mit der Verkehrsfläche, die man heute hat, leben und probieren muss, das Beste daraus zu machen. Dieser Satz sagt eigentlich nichts Anderes als dies. Das ist voll in unserem Sinne. Wir haben auch Freude am Satz, eine vermehrte Lenkung der Mittel auf den öffentlichen Verkehr und auf den Fuss- und Veloverkehr ist unerlässlich. Daniel Probst hat vorhin gesagt, dass man mit dem Langsamverkehr nicht überall hinkommt. Zu Fuss kommt man eigentlich überall hin. Es braucht manchmal etwas Geduld. Aber zu Fuss kommt man eigentlich immer überall hin. Es geht ja hier nicht nur um den Veloverkehr, sondern es geht auch um die Fussgänger. Wenn es dann aber um die konkrete Umsetzung geht, wird diese Freude schon wieder etwas getrübt. Wir finden ein paar Aspekte etwas unglücklich und noch unbefriedigend und würden uns freuen, wenn man dies auch noch einmal hinterfragt. Es wird sozusagen als gegeben angesehen, dass die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr durch Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs in keiner Art und Weise

tangiert werden darf. Auch hier wieder: Wenn man die Platzverhältnisse in der Stadt anschaut, geht es wahrscheinlich nicht, dass es für den Veloverkehr und den Fussgängerverkehr mehr Platz gibt, ohne dass der motorisierte Verkehr gewisse Nachteile hat. Wir erwarten, dass die Möglichkeit von Kapazitätseinbussen von wenigen Prozenten – wir wollen nicht um 50 % reduzieren – in Zukunft auch nicht kategorisch ausgeschlossen wird, sondern wir erachten die Kapazitätseinbüsse beim motorisierten Verkehr vor allem dann als akzeptabel, wenn sie zu Lasten der Pendler geht. Wir möchten aber auch nicht, dass die Erreichbarkeit der Stadt für die Kunden schlechter wird, dass die Innenstadt für die Kunden gut erreichbar ist. Das sind vor allem die Läden. Es sind aber auch Dienstleistungsbetriebe. Alles andere hilft natürlich auch, die Zersiedelung zu reduzieren und die Attraktivität der Innenstadt zu verbessern. Ich glaube, die wollen wir hier ja alle. Die Schwierigkeiten bei der Verbesserung der Verhältnisse des Langsamverkehrs sind sicher vorhanden. Das ist klar. Die Haltung des Stadtrates wirkt aber, wenn man die Vorlage anschaut, fast etwas pessimistisch, ja mutlos, und es wirkt fast etwas resigniert. Wir möchten hier etwas mehr Enthusiasmus. Die Zielkonflikte sind offensichtlich und es gibt sie. Aber wir möchten hier etwas mehr Enthusiasmus im Bestreben, diese zu lösen und die zweifellos immer vorhandenen, was man auch immer macht, es bringt immer irgendwelche Widerstände, aber dass man mit etwas mehr Power daran geht, diese Widerstände zu überwinden. Wir wünschen uns vom Stadtrat ein mutigeres und kreativeres Engagement für eine rasche und wirksame Umsetzung. Natürlich sind die Finanzen ein Problem, und auch die Kantonsstrassen, die der Kanton bestimmt, machen es nicht einfacher. Umso mehr sind aber kreative Ansätze und beharrliche Verhandlungen mit dem Kanton gefragt, der ja eigentlich die gleichen Ziele hat. Der Mobilitätsplan stützt sich eigentlich auf Konzepte des Kantons. Ohne ein volles Engagement und die Bereitschaft, unkonventionelle Lösungen zu prüfen und hart zu verhandeln, wird das schöne Dokument Mobilitätsplan zu toten Buchstaben. Das möchten wir ja wirklich nicht. Wir von der Fraktion SP/Junge SP sind auf jeden Fall bereit, konstruktive Beiträge zu einer raschen und wirksamen Umsetzung zu leisten. Wir hoffen, dass unsere Vorschläge, aber auch Vorschläge von anderen, von allen Beteiligten, ebenso konstruktiv aufgenommen und diskutiert werden. Fangen wir doch jetzt mit der Umsetzung dieses Mobilitätsplans an und nicht im nächsten oder übernächsten Jahr. Es geht um eine lebenswerte und attraktive Stadt, die bereit ist, die ökologischen, raumplanerischen, aber auch ökonomischen Herausforderungen, die auf uns zukommen, erfolgreich zu meistern. Hier braucht es halt einfach etwas Power.

Beschluss

Mit 29 : 9 Stimmen wird der Rückweisungsantrag abgelehnt.

Philippe Ruf: In diesem Fall möchte ich nachher entsprechend zum Beschlussesantrag den Änderungsantrag stellen, dass wir den Teil «und die vorhergesehenen Umsetzungsschritte» herausstreichen. Ich denke, es ist klar. Wir haben dies vorhin vom Stadtrat gehört, und ich habe es auch schon in meinem vorherigen Votum erwähnt, als ich den Rückweisungsantrag gestellt hatte. Diese Umsetzungsschritte sind uns gar nicht bekannt, zumindest auch nicht im Detail. Sie sind teilweise erwähnt, aber nirgends konkretisiert. Wie erwähnt, möchte ich später einmal auch nicht, dass es wieder heissen wird, Ihr habt es ja zur Kenntnis genommen, Ihr habt es ja gesehen. Nein, wir haben sie nicht gesehen. Wir können sie auch nicht zur Kenntnis nehmen.

Dr. Arnold Uebelhart: Mein Kollege hat mich vorhin gefragt, ob ich alles aufschreibe, was hier gesagt wird. Tatsächlich schreibe ich alles auf. Bei Philippe Ruf habe ich einfach aufgeschrieben, er sucht die Umsetzungsschritte. Aber es ist ja hier auf Seite 3 ff, 7 Teilbereiche. Vorhin schien mir überhaupt, alle reden, erzählen und werfen dem Stadtrat Zeug an. Aber es steht ja alles hier. Ich möchte Philippe Ruf einfach noch Seite 3 ff zum Lesen empfehlen.

Heinz Eng: Ich unterstütze, was Philippe Ruf gesagt hat, weil es nicht hierher gehört. Die Umsetzungsschritte müssen gar nicht erwähnt werden. Wenn wir sie jetzt drin lassen und das Parlament dies zur Kenntnis nimmt, könnte man meinen, wie wohlwollend es mit dem

ganzen Synthesebericht sei, und das ist es nicht. Das ist eine Kenntnisnahme, eine reine, einfache Kenntnisnahme. Fertig. Schluss. Deshalb hat Philippe Ruf recht. Es gehört nicht dorthin. Fertig.

Luc Nünlist: Ich möchte mich hier dagegen aussprechen. Wir hatten vorhin eine Interpellation der FdP, die fragt, welche Beschlüsse wir haben, die der Stadtrat gefasst hat, die er dann missachtet. Wir wollen etwas beschliessen. Wir haben ein Planungsinstrument. Natürlich gehören dort Umsetzungsschritte dazu. Diese Umsetzungsschritte stehen hier drin. In diesem Sinne vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, das sind klare Vorgehensweisen. Ich möchte einfach noch einmal beliebt machen. Letztes Mal, als wir dies hier behandelt haben, habe ich lange gesprochen. Es ist nicht ein Gegeneinander von Fuss- und Veloverkehr und dem Autoverkehr. Das Grundprinzip ist klar. Wir alle hier wollen einen flüssigen Verkehr. Das Garantieren eines flüssigen Verkehrs in der Stadt Olten, Effizienzsteigerung. Da seid Ihr eigentlich häufig dafür. Effizienz steigern, wir werden wir effizienter? Die schöne Grafik haben wir jetzt endlich in diesem Mobilitätsplan. Der Fuss- und Veloverkehr ist einfach effizienter. Das können wir nicht oft genug betonen. Er ist effizienter. Wenn es zu kalt ist, und man steigt nicht aufs Velo, ist es schade. Aber wir wollen Anreize schaffen, damit man aufs Velo umsteigt. Das ist einfach eine gute Idee. Dann haben wir auch etwas leerere Strassen, und dann haben wir einen funktionierenden, flüssigen MIV für Privatpersonen und für Stahlträger. Das ist aber nur möglich, wenn man diese Massnahmen auch umsetzen kann. Aktuell sieht es nicht gerade danach aus. Wir haben zwei innerstädtische Querungen, und diese sind beide zur Hälfte für den Fuss- und Veloverkehr gesperrt. Man kann sich als Gedankenexperiment nur einmal kurz vorstellen, wie es wäre, wenn man die zwei innerstädtischen MIV-Querungen für ein paar Monate zur Hälfte sperren würde. Da hätten wir ein Tohuwabohu sondergleichen. Ich möchte beliebt machen, dass wir dies zur Kenntnis nehmen und dem Stadtrat Mut machen, dass er rasch zur Umsetzung schreitet, besonders im Sinne eines fliessenden MIV. Danke.

Ernst Eggmann: Ich setze gewisse Fragezeichen in dieser ganzen Sache. Daniel hat es vorhin gesagt. Man kann dies zwar zur Kenntnis nehmen oder auch nicht. Es ändert ja doch nichts. Ich habe es jetzt gelesen, und es ändert dann doch nichts daran. Ich finde dies etwas bedenklich und eigentlich schade, dass wir als Parlamentarier dazu nichts zu sagen haben. Wir müssen es einfach so zur Kenntnis nehmen. Ich denke, Philippe hat hier auch vollkommen recht, wenn er sagt, es geht doch nicht an, dass man in den nächsten paar Jahren einfach nicht weiter ausbaut und meint, damit das Problem gelöst zu haben. Das sehe ich auch so. Ich denke, ganz anders macht es hier die SBB. Sie haben nämlich jetzt gewaltig ausgebaut. Letztes Jahr hatte ich ein wenig Zeit, um die Geschichte von Olten etwas nachzulesen. Wir wissen, dass die SBB ein sehr wichtiger Faktor für die Entwicklung dieser Stadt war. Aber wir wissen auch, es war nicht nur allein die SBB, sondern nach der SBB ist die Motorisierung gekommen. Sie war ebenfalls sehr, sehr wichtig, und hat nachher zu dem geführt, was wir heute auch haben. Ich denke, das Eine lassen und das Andere nicht vergessen. Ich stelle mir wirklich die Frage des Sinns. Ist es sinnvoll, wenn ich künstlich einen Flaschenhals erzeuge? Rundum werden Strassen verkleinert, es wird enger gemacht, der Verkehr wird unheimlich zentralisiert usw. Dann stehen sie alle an, damit man wahrscheinlich sagen kann, schaut einmal den grossen Verkehr, den wir haben. Wenn ich einem Organismus die Luft abklemme, geht es nicht lange, ist dieser Organismus nicht mehr das, was er einmal war. Deshalb finde ich dies etwas eine bedenkliche Sache, auch bedenklich in dem Sinne als Zentrumsstadt. Wie wollen wir dies denjenigen ausserhalb beibringen? Wenn Ihr zu uns kommt, sind wir zwar Zentrumsstadt, aber zu uns dürft Ihr nicht mit dem Auto kommen. Wir haben keinen Platz. Wir haben extra keinen Platz gemacht. Ich finde, dies ist irgendwie ein wenig ideenlos, und nicht so zukunftsweisend. Ich hatte kürzlich eine Krankheit. Deshalb spreche ich auch so komisch. Es sollte aber vorbeigehen. Meine Frau ist auch zu Hause und kann nicht gehen. Jetzt konnte weder ich noch sie Autofahren. Wir hätten zum Arzt gehen sollen. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann man es gleich vergessen, wenn man nicht gehen kann. Man kann das Taxi nehmen. Wer von den Normalbürgern kann es sich leisten, immer ein Taxi zu nehmen und dies viermal pro Woche hin und her? Jedes Mal 40 Franken. Das ist etwas viel. Ich meine, der Mobilitätsplan denkt zu wenig ans Alter und denkt zu wenig an die bevorstehende Veränderung der Demografie.

Ich finde, dass hier einiges fehlt und unbedingt miteinbezogen werden sollte. Aber wir dürfen ja nichts dazu sagen.

Christian Werner: Ich möchte einfach noch ganz kurz diesen Antrag unterstützen. Inhaltlich kann ich auch nicht nachvollziehen, dass der Stadtrat nicht nur den Mobilitätsplan, sondern abgesehen vom Mobilitätsplan auch die Umsetzungsschritte zur Kenntnis bringen will. Es sind eigentlich zwei verschiedene Kenntnisnahmen. Wenn der Stadtrat argumentiert, dass diese Umsetzungsschritte Bestandteil des Mobilitätsplans sind, könnte man ja das Zweite sein lassen und einfach den Mobilitätsplan zur Kenntnis nehmen. Wenn man genau hinschaut, ist es eben schon so, wie Philippe Ruf sagt. Es spielt keine Rolle, ob wir inhaltlich mit diesen definierten Schritten oder eben nicht definierten Schritten einverstanden sind. Es geht darum, ob sie formell wirklich konkretisiert sind. Noldi hat zwar vorhin Seite 3 ff zur Lektüre empfohlen, wobei dies ja schon einmal grundsätzlich nicht stimmt. Noldi, wenn Du fortfolgende sagst, ab Seite 5 geht es nur noch um die Vernehmlassungsantworten der verschiedenen Akteure. Das kann ja wahrscheinlich nicht ein Umsetzungsschritt sein. Wenn man jetzt liest, was der Stadtrat auf Seite 3 schreibt, geht es um Entwicklungsaufgaben und Lösungswege. Lösungswege sind noch keine Umsetzungsschritte. Der Stadtrat schreibt selber in Bezug auf die Lösungswege «am Konkretesten sind diese im regional funktionierenden Bereich öffentlicher Verkehr». Das impliziert, dass sie eben grundsätzlich nicht wirklich konkret sind. Wenn sie nicht konkret und nirgends klar definiert sind, macht es keinen Sinn, diese zur Kenntnis zu nehmen. Deshalb ist es sicher angebracht, dass wir diesem Antrag zustimmen und dies herausputzen, so dass der Antrag einfach lautet, man nimmt den Mobilitätsplan zur Kenntnis und alles andere ist sowieso Inhalt dieses Mobilitätsplans.

Urs Knapp: Offensichtlich hat der Stadtrat auch konkrete Pläne. Wenn ich den Stadtpräsidenten richtig verstanden habe, wird dies in den nächsten 10 bis 15 Jahren sein. Wie viel Geld möchte der Stadtrat hier zu diesem Zeitpunkt investieren? Ich denke, hier gibt es schon Rechnungen, wenn es um die Umsetzungsschritte geht.

Muriel Jeisy: Ich möchte in Erinnerung rufen, dass es hier lediglich um eine Kenntnisnahme geht, nicht um eine Genehmigung. Vielleicht könnten wir ja, um ein wenig voranzugehen, die Zeit für die genehmigten Punkte investieren.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Es ist ja auch klar, dass dieses Geschäft nicht auf allen Seiten nur Applaus gibt. Wenn Ernst Eggmann sagt, wir hätten nichts dazu zu sagen, muss ich sagen, dass wir jetzt immerhin rund 40 Minuten etwas dazu gesagt haben. Das ist auch richtig. Es sind alles Einschätzungen und Erwartungshaltungen von Euch. Diese nehmen wir hier selbstverständlich auch zur Kenntnis, wie Ihr den Mobilitätsplan bzw., Christian, den Synthesebericht. Der Mobilitätsplan ist an und für sich das Konstrukt, das wir zur Kenntnis nehmen. Der Synthesebericht, und darin sind auch die Umsetzungsschritte formuliert. Vielleicht vorweg drei Sachen. Was ich nicht bei allen Fraktionen herausgespürt habe, bei einigen sind es Fragezeichen. Wie sehen sie aus? Was kosten sie? Andere sagen, bringt diese Umsetzungsschritte. Ich denke, das ist die grosse Erwartungshaltung. Man will wissen, wie Urs Knapp sagt, was dies kostet. Es kostet etwas. Auf der anderen Seite muss man die Umsetzungsschritte, die ins Parlament kommen, schlussendlich auch genehmigen. Ich nenne drei konkrete Umsetzungsschritte, die wir haben werden. Das erste ist gleich das nachfolgende Geschäft. Es ist das Parkierungsreglement. Das ist ein Umsetzungsschritt. Konkret: Da werdet Ihr als Parlament ja oder nein sagen, und darüber konkret diskutieren und hoffentlich auch verabschieden. Das zweite ist das Parkleitsystem. Bestandteile, Umsetzungs-massnahme, kostet etwas. Urs, das ist so. Ihr werdet im Finanzplan auch sehen, den wir im November behandeln werden, was wir dort veranschlagt haben. Selbstverständlich haben wir auch noch einen Umsetzungsschritt. Wir haben schon zweimal versucht, das Parlament von einer Langsamverkehrsanbindung zu überzeugen. Auch darüber werdet Ihr entscheiden. Das sind konkrete Massnahmen, und dann muss man dazu auch Stellung nehmen. Urs, zu den notwendigen Mitteln, muss ich auch sagen, natürlich müssen wir sie zur Verfügung stellen. Das Parlament wird sagen müssen, welche Umsetzungsschritte wir in dieser Stadt bezüglich des Mobilitätsplans und der Umsetzung

einsetzen wollen. Noch ein Wort zur Ortsplanrevision. Daniel, Du hast mir dies letztes Mal schon gesagt. Es hat mich nämlich wirklich auch interessiert, was der Kanton zum Ganzen sagt, und wir haben dann in der Vorprüfung zum Parkierungsreglement, wo aber der Mobilitätsplan auch Bestandteil war, vom Kanton tatsächlich eine klare Antwort erhalten in Bezug auf die Ortsplanung. Dort heisst es, es ist nicht nur nützlich, sondern es ist notwendig, eine Bedingung, die absolut einzuhalten ist. Sie ist zwingend erforderlich und zwar vor der Ortsplanrevision. Wir haben dieses Schreiben den GPK-Mitgliedern abgegeben. Ich nehme an, es ist auch in die Fraktionen entsprechend geflossen. Zusammengefasst: Die Rückmeldungen des Parlaments zeigen, Mobilität beschäftigt. Die Positionen sind unterschiedlich. Das Parlament wird hier die Anträge des Stadtrates gewichten und behandeln müssen, entscheiden, ob die entsprechenden Mittel zur Umsetzung auch freigegeben werden. Von daher denke ich, ist es nichts Verdächtiges, sondern auch ein mutiger Schritt des Parlaments, wenn Ihr dies jetzt zur Kenntnis nehmt, den Stadtrat in dieser Planung unterstützt, dass man in die Zukunft denkt – es ist eine rollende Planung – und dass man Euch regelmässig über die Umsetzungsschritte dann nicht nur in Kenntnis setzt, sondern Euch in die Verantwortung nimmt, um die entsprechenden Mittel auch zu sprechen.

Beschluss

Mit 23 : 15 Stimmen wird dem Antrag des Stadtrates zugestimmt.

Gesamtbeschluss

Mit 27 : 11 Stimmen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.

Mitteilung an
Stadtplanung, Lorenz Schmid
Stadtkanzlei, Andrea von Känel

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 9

Motion Luisa Jakob (SP/JSP) und Mitunterzeichnende betr. Schaffung eines Reglements zur Schaffung von Abstellflächen für Zweiräder in unmittelbarer Nähe von Liegenschaften mit Kundenfrequenz/Beantwortung

Am 20. März 2018 haben Luisa Jakob (SP/JSP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

«Der Stadtrat wird aufgefordert, in Analogie zum Reglement für Abstellflächen für Autos ein Reglement zu schaffen, das die Schaffung einer genügenden Anzahl geeigneter Abstellflächen für Zweiräder für Kunden sicherstellt. Die Erstellung der Abstellflächen wäre primär Aufgabe der Liegenschaftsbesitzer. Wo das nicht möglich ist, soll analog bei fehlenden Autoabstellplätzen eine Abgeltung entrichtet werden, die zur Äufnung eines Fonds zur Errichtung von Abstellplätzen auf öffentlichem Grund dient. Zur Kompensation soll die Abgeltung für fehlende Autoabstellplätze so reduziert werden, dass für die Liegenschaftsbesitzer keine Mehrbelastung entsteht.

Um rasch eine Verbesserung zu erzielen, kann die Stadt die Erstellung von Abstellplätzen für Zweiräder aus dem vorhandenen Fonds für Autoabstellplätze vorübergehend vorfinanzieren.

Begründung:

- Die Attraktivität der Nutzung von Zweirädern kann dadurch deutlich gesteigert werden, dass in unmittelbarer Nähe von Geschäften, die von Kunden besucht werden, geeignete Abstellfläche geschaffen werden.
- Als Minimalausrüstung für Veloabstellplätze muss die Möglichkeit vorhanden sein, das Velo diebstahlsicher abzustellen.
- Wird die zu bezahlende Abgeltung für die erstellten Abstellplätze so umgestaltet, dass sie zur Errichtung von Abstellfeldern für Zweiräder verwendet werden kann, wird
 - viel rascher ein Nutzen erzielt, weil solche Abstellplätze kurzfristig erstellt werden können
 - eine Massnahme voll im Sinne des Mobilitätsplans rasch umgesetzt
 - ein positiver Beitrag zum Erscheinungsbild der Stadt gelistet
- Durch eine geeignete Formel zur Aufteilung der Abgeltung zwischen Abstellplätzen für Autos und Zweiräder kann sichergestellt werden, dass für die Liegenschaftsbesitzer bei Um- und Neubauten keine Mehrbelastung entsteht.
- Es soll angestrebt werden, dass Velofahrer nicht mehr als 50m und Nutzer von motorisierten Zweirädern nicht mehr als 200m zu Fuss zurücklegen müssen.
- Durch die gleichzeitige Erstellung des Reglements für Abstellflächen für Zweiräder und jenem für Autos kann ein konsistentes Regelwerk entstehen.»

- - - -

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

Im Rahmen der Überarbeitung des Parkierungsreglements hat sich der Stadtrat dazu entschieden, das Thema Zweiräder in das neue Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten aufzunehmen: In Art. 12 verweist er für leichte Zweiräder auf die einschlägigen SN-Normen, in Art. 13 legt er auch einen Richtwert für Motorräder fest. Damit regelt er die Erstellung von Abstellplätzen auf privatem Grund, wobei der Hauptregelungsbedarf bei Wohnüberbauungen und grösseren Gewerbe- und Verkaufsbetrieben liegt.

Eine Abgeltung für nichterstellte Veloabstellplätze erachtet der Stadtrat hingegen als Überregulierung und die vorgeschlagene «Verrechnung» mit der Abgeltung für Abstellplätze für Personenwagen als Verkomplizierung des Verfahrens. Grössere Wohnüberbauungen und grössere Gewerbe- und Verkaufsbetriebe sollen sich gar nicht von der Erstellungspflicht auskaufen können. In der vom Vorstoss primär anvisierten Innenstadt mit ihren kleineren Verkaufseinheiten gibt es hingegen nach Ansicht des Stadtrates kaum Raum für markierte Veloparkplätze vor dem jeweiligen Geschäft, jedoch genügend Platz für das Abstellen von Velos im öffentlichen Raum. Die bekannte Problematik im Bahnhofbereich wiederum muss auf einer separaten Schiene bearbeitet werden. Es ist zu erwarten, dass Altstadtgeschäfte, die ihre Veloparkplätze auskaufen müssten, nicht begeistert wären, wenn diese Einkaufssumme für Veloparkplätze am Bahnhof eingesetzt würde. Es kommt hinzu, dass solche «Auskaufsgelder» nicht beliebig für das Erstellen öffentlicher Anlagen eingesetzt werden können, sondern im Grunde nur treuhänderisch bei der Stadtverwaltung liegen und jederzeit zurückgegeben werden müssen, wenn eine Bauherrschaft früher ausgekaufte Abstellplätze zu einem späteren Zeitpunkt erstellen kann.

Im Sinne dieser Erwägungen beantragt der Stadtrat, die Motion für die Schaffung eines separaten Reglements als nicht erheblich zu erklären. Im Gegenzug soll das Thema Zweiräder im vom Stadtrat in der entsprechenden Vorlage vorgeschlagenen Sinne in das neue Parkierungsreglement aufgenommen werden.

- - - -

Eugen Kiener: Wir von der Fraktion SP/Junge SP haben uns entschieden, diesen Vorstoss zurückzuziehen. Das tun wir nicht etwa, weil die Erstunterzeichnerin nicht mehr unter uns ist, da sie weggezogen ist. Es handelt sich sowieso um eine Motion der ganzen Fraktion. Warum der Rückzug? Erstens ist das Anliegen der Motion zu einem kleinen Teil in das vorliegende Parkierungsreglement eingeflossen, und zweitens besteht auch eine kleine Gefahr, dass wir, wenn wir jetzt diese Motion gutheissen und nachher ein Parkierungsreglement gutheissen ein Parkierungsreglement haben, das schon wieder revidiert werden müsste. Das möchten wir eigentlich nicht. Unser Grundanliegen ist es aber, dass es in der Stadt Veloabstellplätze gibt. Gerade die eidgenössische Abstimmung vom letzten Wochenende hat gezeigt, dass das Velo in Olten viel Unterstützung geniesst, und auch die überbordenden Abstellplätze am Bahnhof zeigen dies. In dieser Motion hatten wir die Anregung, dass man Abstellflächen für Velos schaffen kann und dann weniger für Autos einrichten muss. Das finden wir nach wie vor eine gute Idee. Aber wir werden in der nachfolgenden Diskussion des Parkierungsreglements keinen entsprechenden Antrag stellen. Es ist nämlich im Vorfeld der Beratungen des Mobilitätsplans, und auch jetzt haben wir es schon gesehen, und des Parkierungsreglements schon wieder ein Jammern losgegangen, wo ich gedacht habe, übermorgen wird in Olten das Autofahren verboten. Wir möchten also das Fuder nicht überladen und parkieren unsere Idee. Wir ziehen diese Motion zurück.

Christian Werner: Mich ärgert dies jetzt etwas. Ich finde es zwar gut, dass Ihr es eingesehen habt und zurückzieht. Aber erstens, wenn man einen Vorstoss zurückzieht, macht man dies eigentlich in der Regel frühzeitig. Jetzt haben sich nämlich verschiedene

Personen vielleicht mit einem recht grossen Aufwand vorbereitet, haben die Zeit, die sie sonst mit der Familie hätten verbringen können, in dieses Geschäft investiert, damit sie hier eine gute Falle machen und entsprechend die Haltung der Fraktionen vertreten können. Ich finde es schade, dass man es erst jetzt zurückzieht. Man hätte dies schon nach der Fraktionssitzung machen können. Dann hätte sich viel unnötiger Aufwand eigentlich erübrigt. Das Zweite ist, und das stört mich fast noch mehr, wenn man schon zurückzieht, zieht man zurück und sagt nichts mehr dazu. Dann zieht man nicht zurück, aber noch begründen, wieso man es gemacht hat und wieso man es jetzt trotzdem nicht mehr eine so gute Idee findet, das finde ich schlecht.

Mitteilung an
Stadtkanzlei
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 10

Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)/Genehmigung

Mit Hilfe des in intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt erarbeiteten Mobilitätsplans Olten soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltner Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendler/innen, Kund/innen und Besucher/innen gewährleistet werden kann. Mit dieser Zielsetzung legt der Stadtrat dem Gemeindeparlament als wesentlichen Baustein zur Steuerung ein Parkierungsreglement zur Genehmigung vor, das u.a. bewirken soll, dass sich die Anzahl der neuen Abstellplätze auf privatem Grund künftig auf die Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet. Nach der Rückweisung der gemeinsamen Vorlage mit dem Mobilitätsplan durch das Gemeindeparlament im vergangenen März hat der Stadtrat die damals vermisste offizielle Vernehmlassung nachgeholt und unterbreitet die beiden Themen erneut, nun in zwei separaten Vorlagen. Die Vernehmlassung des Parkierungsreglements hat zu einer umfassenden Überarbeitung des Reglements geführt, das neue Themen wie Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze aufgenommen und an Klarheit gewonnen hat.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans der Stadt Olten wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Im Bereich **Parkierung** macht sich der Stadtrat dabei zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Abstellplätze künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Abstellplätze von der Stadt aktiv gesteuert wird. Das unter diesen Prämissen ausgearbeitete Parkierungsreglement sieht im Wesentlichen eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich und öffentlich zugänglicher Abstellplätze und eine Neubemessung des Abstellplatzbedarfs auf privatem Grund durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen vor.

4.1. Zielsetzung und Inhalt

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

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

- Bemessung der verfügbaren Abstellplätze auf privatem Grund
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Abstellplätze

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

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

- Bemessung der Anzahl Abstellplätze auf privatem Grund
- Ersatzabgaben sowie Möglichkeit autoreduzierter Nutzungen
- Erstellung von grundstücksspezifischen Mobilitätskonzepten
- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Abstellplätzen

Die **Bemessung der Anzahl Abstellplätze je Nutzung** basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut im Wesentlichen auf den bisherigen einschlägigen Regelungen des Baureglements der Stadt Olten, der kantonalen Bauverordnung und der Norm VSS SN 640 281¹ auf. Mit Rücksicht auf Lesbarkeit und Eindeutigkeit wurden die Nutzungsarten auf das in Olten Übliche bzw. Bekannte reduziert, für eher seltene Nutzungsarten wird auf die Norm verwiesen. Für die Bemessung der Anzahl Abstellplätze wurden zeitgemässe analoge Reglemente anderer Städte hinzugezogen. Die **Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Abstellplätze** hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Abstellplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der «Umschlag» pro Abstellplatz erhöht wird und dass für die jeweilige Nutzergruppe (Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum tatsächlich zur Verfügung stehen.

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

4.2. Erste Überarbeitung aufgrund von Rückmeldungen

In den Wochen nach der Veröffentlichung des Mobilitätsplan und der ersten Fassung des Parkierungsreglements im Dezember 2017 waren zahlreiche **Rückmeldungen** aus der

¹ VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) [Hrsg]. (2013). SN 640 281: Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Zürich

Bevölkerung sowie von Organisationen wie Gewerbe Olten und SP Stadt Olten eingegangen.

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

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

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

Reduzierter Bedarf im Entwurf vom Dezember 2017:

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

Die dem Gemeindeparlament bei der ersten Behandlung im März 2018 vorgeschlagene Regelung sah eine generelle Abstufung der Prozentsätze zwischen den verschiedenen Gebietstypen, welche auf der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr basieren, im Verhältnis von ungefähr 3 : 4 : 5 vor. Zudem wurden die Prozentsätze für Personal- sowie für Kunden- und Besucherparkfelder aufgrund von Quervergleichen zugunsten des Gewerbes und der Wirtschaft erhöht. Eine weitere Erhöhung – so der Stadtrat im vergangenen März – würde den Steuerungseffekt der vorgeschlagenen Massnahmen minimalisieren und

insbesondere im Stadtkern auch der aktuellen Praxis widersprechen. Zudem profitiere das Gewerbe im Stadtkern, wo Parkfelder in den meisten Fällen nicht erstellt werden könnten, sondern ausgekauft werden müssten, von tiefen Erstellungspflichten.

Dies führte zu nachstehendem Ergebnis. Dabei legte der Stadtrat dem Parlament für die Kategorie Kunden/Besucher zwei Varianten vor, wobei Variante 2 etwas weniger restriktiv als Variante 1 war. Der Stadtrat empfahl die Annahme der Variante 2.

Reduzierter Bedarf Stand März 2018 (damalige Anpassungen in Rot):

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

Der Vergleich für ein angenommenes Lokal mit 200m² Bruttogeschossfläche mit den Szenarien Dez. 2017, März 2018 und bisherige Praxis zeigte, dass die Abweichungen zwischen März 2018 und bisheriger Praxis im Stadtkern gering waren, wobei festzustellen ist, dass der bisher bei der Bemessung berücksichtigte Stadtkern kleiner ist als das Gebiet I. Ebenso waren die Differenzen in der Peripherie, das heisst im Gebiet III nicht (mehr) sehr gross. Die grössten Abweichungen zeigten sich im Gebiet II auf, zurückzuführen auf die verstärkte Berücksichtigung des Kriteriums «Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr».

- **Präzisierung betr. Maximum:** Der Zusatz in Art. 8 Abs 1 «Dieser [=der reduzierte Bedarf] darf nicht überschritten werden» wurde gestrichen, da einerseits das Prädikat «massgebend» die Obergrenze definiert, dieses andererseits aber eine gewisse Flexibilität für Sonderfälle wie den Parkfeldbedarf für Betriebsfahrzeuge zulässt.
- **Präzisierung betr. Nutzungsänderungen:** Art. 8 wurde mit dem neuen Abs. 4 dahingehend präzisiert, dass bei Nutzungsänderungen nur der Bereich neu bemessen wird, der von der Nutzungsänderung betroffen ist. Die Einschränkung betr. Baubewilligungsverfahren in Abs. 3 war bereits in Art. 2 geregelt.
- **Besitzstandsgarantie:** Der Mobilitätsplan sieht keinen Abbau von öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Parkieranlagen vor. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, wurde neu in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssten.

Im Dezember 2017 gab der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** frei. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit

verfügbar gemacht. Mitte Januar 2018 fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt. In der Folge gingen verschiedene Rückmeldungen zu den veröffentlichten Unterlagen ein.

5. Rückweisung durch das Gemeindeparlament

Das Oltner Gemeindeparlament hat an seiner Sitzung vom 22. März die Vorlage zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement mit 23:15 Stimmen zurückgewiesen. Begründet wurde dies unter anderem mit formellen Argumenten: So wurde kritisiert, dass Plan und Reglement in ein und derselben Vorlage unterbreitet wurden und dass kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum Reglement durchgeführt worden sei. In der Sache gingen die Meinungen in der aufgrund des Rückweisungsantrags eher kurzen Debatte erwartungsgemäss stark auseinander.

3. Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

In der Folge hat der Stadtrat ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, zu dem die in Olten aktiven politischen Parteien sowie eine Reihe von mit dem Thema befassten Organisationen eingeladen wurden, das jedoch allen Interessierten offenstand. Innert Frist (11. April bis 25. Mai 2018) sind die Stellungnahmen folgender Parteien und Organisationen (in alphabetischer Reihenfolge) eingegangen:

Parteien:

- CVP Olten
- FDP.Die Liberalen Olten
- Grüne Region Olten (in Absprache mit Jungen Grünen Kt. SO, Ortsgruppe Olten)
- Junge SP Region Olten
- Olten jetzt!
- SP Olten
- SP/JSP (Fraktion)
- SVP Stadt Olten

Verbände und Organisationen:

- Bürgergemeinde Olten (nur zum Parkierungsreglement)
- espace.mobilité (Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros, Pfister)
- Gewerbe Olten
- Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten
- IG Strasse Solothurn (kantonale Sektionen von ACS, AGVS, ASTAG, FMS, Fahrlehrerverband, TCS und Vereinigung des Carrosserieverbandes)
- Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)
- Pro Velo Region Olten
- Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO
- VCS, Sektion Solothurn
- Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

Firmen:

- Coop (Übernahme der Stellungnahme von espace.mobilité)
- CWA (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- Genossenschaft Migros Aare
- R. Nussbaum AG (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- SIO AG (nur zum Parkierungsreglement)

Nicht unerwartet ist die Palette der Stellungnahmen ebenso breit gefächert, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. Sie reicht – exemplarisch aus der Fülle der Statements herausgenommen – von einer grundsätzlichen Skepsis auf Seiten von Olten jetzt!, ob eine Rechtfertigung für ein Parkplatzreglement überhaupt vorliege, über die Ablehnung von monetärer Bewirtschaftung von Parkfeldern für Kundinnen und Kunden durch die Grossverteiler bis hin zu Zweifeln auf Seiten SP/JSP, ob die ambitionierten Ziele des Mobilitätsplans mit dem vorliegenden Parkierungsreglement erreicht werden könnten.

Im Folgenden werden wesentliche Punkte der Stellungnahmen zusammengefasst. Die Stellungnahmen im Wortlaut sind auf der Startseite von www.olgen.ch unter dem Stichwort «Vernehmlassung Mobilität» aufgeschaltet.

3.1 Grundsätzliche und ergänzende Bemerkungen

CVP Olten

- keine

FDP

- In Art. 8 neben Nutzungsänderungen auch Nutzungserweiterungen erwähnen
- In Art. 12 neu aufnehmen: «Für besondere Anlässe kann der Stadtrat auf Anfrage Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung von Parkgebühren für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen erteilen.»

Grüne

- Möglichkeit für eine autoreduzierte Nutzung als sehr positiv beurteilt.
- Obergrenze der Anzahl Parkplätze zu schwammig definiert. Löschung des entsprechenden Satzes von der ersten zur zweiten Version rückgängig machen. Ausnahmen nur in gut begründeten Fällen
- In Art. 12 Abs. 2 fehlt eine Vorgehensweise für eine Parkierungsdauer von mehr als 24h. Zudem sollten Gebühren progressiv zunehmen, damit Parkplätze schneller wieder für nächste Kundinnen und Kunden frei werden und nicht ganztägig durch Arbeitnehmende belegt werden.
- Art. 13 Abs. 2 nicht notwendig
- Fehlen Absätze zu behindertengerechten Abstellplätzen und Abstellplätzen für Motorräder

JSP

- Generell eindeutiger und klarere Regelungen wünschenswert
- Eine ambitionierte Grundhaltung zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsplans ist dringend notwendig.
- Auch regeln, wie die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem Grund in die Berechnung der Richtzahlen einbezogen werden müssen.
- Die Erstellung von privaten Veloparkplätzen soll so in der Berechnung der Richtzahl einbezogen werden, dass eine grössere Zahl an Veloparkplätzen als gefordert zu einer Reduktion der Abgeltung von nicht erstellten Autoparkplätzen führt.
- Art. 13 Abs. 2 (Mehrfachnutzung) ist nicht gerechtfertigt.
- Art. 8 zusätzlicher Absatz einfügen: «In Gebietstyp II und III sind pro Parzelle maximal 20 Kund(inn)enparkplätze zulässig.». Förderung innerstädtisches Gewerbe, Verhinderung MIV-fokussierte Einkaufsmöglichkeiten an dezentraler Lage
- Neuer Artikel: «Beim Erstellen von mehr als 10 neuen oberirdischen Parkplätzen gilt es aufzuzeigen, weshalb diese Anlage nicht auch unterirdisch erstellt bzw. in ein Gebäude integriert werden kann.»

Olten jetzt!

- Kausalität zwischen «Anzahl Parkfelder» und «Verkehrsaufkommen» wissenschaftlich zu wenig gesichert. Daher skeptisch, ob eine Rechtfertigung für ein Parkplatzreglement vorliegt.
- Regelung denkbar, die eine übermässige Erstellung von Parkfeldern verhindert
- Gegen «Parkplatzerstellungspflicht», weil
 - o im Gebietstyp I bereits heute ein genügend grosses Angebot an öffentlichen, kostenpflichtigen Parkfeldern existiert und das Erstellen neuer Parkplätze aufgrund des Platzmangels bereits nicht mehr möglich ist.
 - o es unwahrscheinlich erscheint, dass in den Gebietstypen II und III ohne Reglementierung ein Investor Unmengen an neuen Parkfeldern baut.
- Verzicht auf Nennung konkreter Zahlen zu diskutierende Alternative
- Pflichtabgabe bei Nichterstellung eines Parkplatzes Anachronismus

SP

- Punkte 1-5 von JSP

SP/JSP

- Punkte 1-5 von JSP

SVP

- keine

espace.mobilité

- Auf Bewirtschaftungspflicht verzichten, da positive Wirkungseffizienz auf Emissionsreduktion oder auf Umsteigen vom Auto auf den ÖV nicht nachgewiesen.
- Verpflichtung für Mobilitätskonzepte streichen. Im Rahmen Planungs- oder Baubewilligungsverfahren individuelle Regelungen treffen, die die Interessen des Detailhandels angemessen berücksichtigen.
- Geplantes Parkleitsystem positiv, um Suchverkehr und Mehremissionen zu verringern.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- keine

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- keine

Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO

- Sicherstellen, dass Anzahl der rollstuhlgerechten Parkplätze nicht mitreduziert wird
- Bei Beschränkungen der Zeitdauer Parkzeit für rollstuhlgerechte Parkfelder aufgrund erhöhten Zeitbedarfs höher ansetzen als für übrige Parkfelder
- Auf Parkgebühren für rollstuhlgerechte Parkplätze nach Möglichkeit verzichten. Damit entfällt auch Pflicht, Parkautomaten behindertengerecht auszubilden.

VCS, Sektion Solothurn

- keine.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Möglichkeit für eine autoreduzierte Nutzung sehr positiv
- Obergrenze der Anzahl Parkplätze zu schwammig definiert. Gestrichenen Satz in Art. 8 Abs. 1 «Dieser darf nicht überschritten werden» wieder aufnehmen.

Coop

- analog espace.mobilité

Genossenschaft Migros Aare

- Reduzierten Bedarf für Parkfelder trifft vor allem Kunden, die auf das Auto als Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind; andererseits verursachen zu knappe Parkplatzzahlen Such- und Ausweichverkehr und damit Stau und Mehremissionen. Daher insbesondere Variante 1 nicht vertretbar.
- Mobilitätskonzept nur wenn aus Eigeninitiative und wenn vorgesehene Massnahmen nachweislich wirkungseffizient und nicht existenzgefährdend sind.
- Monetäre Bewirtschaftung von Parkfeldern für Kundinnen und Kunden von Einkaufszentren und Freizeitanlagen nicht sinnvoll, da Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV nicht nachgewiesen. Erheben von Parkgebühren soll Besitzern von privaten Parkierungsanlagen freigestellt sein.

3.2 Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?

CVP Olten

- Diese Variante kommt mit einer geringen Einschränkung des Parkplatzangebotes aus und ist darum zu bevorzugen.

FDP

- Ablehnung in der vorliegenden Form
- Fehlen die erforderlichen Grundlagen (Mobilitätsplan auf Basis räumliches Leitbild, Ortsplanungsrevision und Nutzungsplanungen sowie verlässliche, grundlegende Daten für die Verkehrssituation und -erhebung)

Grüne

- Variante Stand Dezember 2017 wird gegenüber Variante 2 vorgezogen. Rechengrundlage fehlt, wie der reduzierte Bedarf hergeleitet wird.
- Fehlt an Bandbreite, ohne sofort ein Mobilitätskonzept einzureichen. Begrüsst würde:
 - o statt 40% Bandbreite 30-40% (immer 10% weniger). Dies erlaubt Gewerbe notwendige Flexibilität und führt dazu, dass nicht zwingend teure Parkplätze gebaut werden müssen.
 - o statt starrer Rundung Ab- und Aufrunden Bauherrschaft überlassen. Damit wird vermieden, dass Fläche so angepasst wird, dass mehr oder weniger Parkplätze gebaut werden müssen.

JSP

- Variante enthält noch diverse Inkonsistenzen und Unklarheiten. So nicht akzeptierbar.

Olten jetzt!

- Der Sinn von Variante 2, die zum Teil mehr Parkplätze zulässt, als dies bisher der Fall war, scheint fraglich, wenn die Stadt mit Hilfe des Parkplatzreglements eine Steuerung des Verkehrs (weniger Verkehr) erreichen möchte.

SP

- Punkt 1 von JSP
- Ziele des Mobilitätsplans können nicht erreicht werden, weil es keinen verbindlichen Bezug zwischen Richtzahlen und Obergrenze gibt.
- Konzeptionell für allererste Variante des Stadtrates mit eingebrachten Ergänzungen

SP/JSP

- analog SP

SVP

- Die Variante 2 ist besser als Variante 1, da geringere Reduktion der Parkplätze.

espace.mobilité

- Vorgesehene Parkplatzzahlen bei Anwendung der Reduktionsfaktoren der Variante 2 vertretbar. Anwendung der Variante 2 zwingend notwendig.

Gewerbe Olten

- Ablehnung, da die Grundlagenarbeit (Mobilitätsplan abgeleitet aus Leitbild und Ortsplanung) nicht gemacht ist.

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Auch Variante 2 stellt eine zu weit gehende Reduktion der Parkplätze dar.
- Reduzierter Bedarf sollte sich auf eine möglichst eng definierte Kernzone beschränken.

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Wenn abgeschwächte Reduktionsprozentsätze der politische Preis für den Erfolg des Reglements im Parlament sind, kann Empfehlung des Stadtrates nachvollzogen werden – allerdings mit Bedauern.

VCS, Sektion Solothurn

- Ansiedlung von publikumswirksamen Anlagen im Siedlungsgebiet wird begrüsst, weil dadurch Wegstrecken des MIV verhindert werden können.
- Senkung Parkplatzangebot geht in richtige Richtung.
- Empfehlung, reduzierten Bedarf nicht wie in Variante 1 und 2 erhöhen. Wenn dies zu einer Erhöhung der Akzeptanz führt, mit Bedauern zur Kenntnis genommen

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Reduktionswerte aus erstem Entwurf (Dezember 2017) anstreben. Diese wurden aus dem Mobilitätsplan hergeleitet.

Coop

- analog espace.mobilité

Frage 2: Soll das Reglement eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?

CVP Olten

- Nein. Das Parkierungsreglement soll nicht generell das Parkplatzangebot in der Stadt Olten regeln, sondern nur die Anzahl von Parkplätzen im Zusammenhang mit der Errichtung von Wohn- und Gewerbebauten, und die bisherige Regelung ablösen.

FDP

- Ja, die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen ermöglichen eine effizientere Abwicklung des MIV.

Grüne

- Für gezielte Lenkung sollen auch die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen berücksichtigt werden. Deren Bewirtschaftung bewirkt, dass die Steuerung der Anzahl an privaten Parkfeldern zu einer tatsächlichen Verringerung des MIV-Aufkommens führt und nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum.
- Klären, wie die Bewirtschaftung der Blauen Zone im Einklang mit dem MPO gelöst wird.

JSP

- Ja, es ist sinnvoll, alle Aspekte der Parkierung von Fahrzeugen auf dem Stadtgebiet in einem konsistenten Reglement festzuhalten.

Olten jetzt!

- Zur aktiven Steuerung durch die Stadt Erfassung aller Parkierungsanlagen (öffentlich und privat) in einem Reglement notwendig

SP

- analog JSP

SP/JSP

- analog JSP

SVP

- Nein, auf unnötige Regulierungen soll konsequent verzichtet werden. Je umständlicher eine Regulierung, desto weniger wird sie eingehalten.

espace.mobilité

- Staat soll nicht öffentlich zugängliche Parkplätze auf privaten Grundstücken reglementieren. Daher soll Parkierungsreglement nur für den öffentlichen Raum und nicht für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen auf privatem Grund (z.B. Einkaufszentren) gelten.

Gewerbe Olten

- Ja, dies steigert die Effizienz des MIV

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Eine solche kann grundsätzlich vorgesehen werden.

- Vorliegende Form jedoch nicht bedarfsgerecht: Nicht nachvollziehbar, weshalb Bewirtschaftung ausschliesslich über eine Parkgebühr vorgenommen wird, obwohl zeitliche Beschränkung ebenfalls eine solche darstellt.

-

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Ja. Pflicht zu deren Bewirtschaftung wichtig für eine bessere Ausnutzung des beschränkt verfügbaren Raumes in der Stadt

VCS, Sektion Solothurn

- Vorsatz: Sparsam mit dem Raum umgehen. Daher konsequente Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zwingend.
- Gleich viele Kunden mit weniger Parkplätzen bedienen, indem die Parkierungsdauer wegen der Bewirtschaftung kürzer wird.
- Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Bewirtschaftung unattraktiver machen und so das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Alle Parkierungsmöglichkeiten abdecken. Es darf nicht zu einem Ausweichen von Fahrzeugen auf öffentliche Parkieranlagen kommen.
- Überangebot an öffentlichen Parkplätzen durch neue öffentliche Grünflächen kompensieren, die Beitrag an Lebensqualität leisten und Attraktivität steigern.

Coop

- analog espace.mobilité

Frage 3: Braucht es detaillierte Regelungen für Zweiräder? Wenn ja, sollen diese ins Reglement aufgenommen oder dafür ein separates Reglement erarbeitet werden? Weshalb?

CVP Olten

- Nein. Es braucht zwar auch Abstellplätze für Zweiräder, insbesondere bei grösseren Überbauungen. Darüber müsste aber – wie für Parkhäuser – ein separates Reglement oder Beschluss erlassen werden.

FDP

- Nein, weder im Parkierungsreglement noch separat
- Vom Veloverkehr sind nur sehr beschränkt Umsteigeeffekte zu erwarten, da er für längere Strecken und Warentransporte ungeeignet und stark wetterabhängig ist.

Grüne

- Attraktives Angebot an Veloabstellplätzen kann nur zu einem gewissen Teil auf öffentlichem Grund gebaut werden.
- Alle Aspekte der Mobilität in einem Reglement kompakt abhandeln
- Reglement für Bauherrschaft bindender als Empfehlung der Norm: Damit kann sicher-gestellt werden, dass auch für mittelgrosse Mietshäuser dieselben Grundlagen gelten und dass die Bauherrschaft zu guten und genügend vielen Veloabstellplätzen verpflichtet wird.
- Ersatzabgabe für Autoparkplätze nach Art. 5 soll um max. 25% reduziert werden können, falls mindestens 50% mehr Abstellplätze für leichte Zweiräder erstellt werden, als die Norm empfiehlt.

JSP

- Ja, es sollen alle Aspekte der Parkierung von Fahrzeugen in einem konsistenten Reglement festgehalten sein.

Olten jetzt!

- Wenn es eine Regelung gibt, Zweiradverkehr zwingend aufnehmen. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Gesamtverkehr im Parkierungsreglement abgebildet wird und eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

SP

- analog JSP

SP/JSP

- analog JSP

SVP

- Nein, auf unnötige Regulierungen soll konsequent verzichtet werden. «Wildes» Abstellen von Fahrrädern könnte bereits heute sanktioniert werden.

espace.mobilité

- Nicht notwendig
- Im öffentlichen Raum soll Stadt für ausreichend Veloabstellplätze sorgen.

Gewerbe Olten

- Es ist wünschenswert, dass die bereits heute bestehenden Regelungen beim LV konsequent umgesetzt und wo notwendig geahndet (Abstellplätze, etc.) werden. Ansonsten braucht es keine neue Regelung.

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- In separatem Reglement regeln

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Heutige Praxis (mittels Sonderbauvorschriften, basierend auf den einschlägigen Normen) gut. Offen nur, wie private Bauherren von mittelgrossen Mietshäusern zum Erstellen von guten und genügend vielen Veloparkplätzen verpflichtet werden können.

VCS, Sektion Solothurn

- Gehört bei publikumsintensiven Anlagen in die Sonderbauvorschriften und wird bereits so gehandhabt, braucht kein separates Reglement.
- Gedeckte und sichere Abstellplätze sollten in Gegenden mit viel Publikum strikte gefordert werden.
- Generell sollte aber gelten, dass Velo im öffentlichen Raum überall abgestellt werden darf, wo es niemanden gefährdet oder stört. Macht Velo im städtischen Gebiet attraktiv.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Ja, braucht mehr attraktive Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund und auch bei Liegenschaften.
- Reglement bindender als Empfehlung der entsprechenden VSS-Norm

Coop

- analog espace.mobilité

Frage 4: Braucht es Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien (z.B. Dienstfahrzeuge) und/oder Betriebskategorien (z.B. Schichtarbeit)? Wenn ja, welche (Umfang)?

CVP Olten

- Nein. Der Stadtrat sollte jedoch die Kompetenz haben, in gut begründeten Fällen zusätzliche Parkfelder bewilligen zu können.

FDP

- Ja, unbedingt: neuer Artikel 8 betr. Dienstfahrzeuge, Schichtarbeit etc. (vgl. FDP-Stellungnahme)

Grüne

- Sonderregelungen machen vor allem in der Industrie Sinn; im Siedlungsgebiet ist davon abzusehen.
- Schichtwechsel sind prioritär auf die ÖV-Betriebszeiten einzurichten.
- Für Dienstfahrzeuge kann die Obergrenze für Mitarbeiterparkplätze bei der Anzahl Dienstfahrzeuge gelegt werden, sofern diese den nachweislichen Bedürfnissen des Betriebs entsprechen. Eine weitere Erhöhung widerspricht dem Ziel des Mobilitätsplans.

JSP

- In Industriezonen, jedoch nur für Beschäftigtenparkplätze
- Bei Schichtarbeit, soweit die Schichtwechsel nicht auf die Betriebszeiten des ÖV ausgerichtet werden können
- Im Siedlungsgebiet auf Sonderregelungen verzichten (reine Wohnzonen)
- Sonderregelungen für Dienstfahrzeuge nur, wenn zusätzliche Parkplätze unterirdisch erstellt bzw. in ein mehrstöckiges Gebäude integriert werden.

Olten jetzt!

- Dienstfahrzeuge sollen ausgenommen sein.

SP

- Punkte 1-3 von JSP
- Sonderregelungen für Dienstfahrzeuge an nachweisbaren, effektiven betrieblichen Bedürfnissen orientieren, nicht an der Anzahl eingelöster Dienstfahrzeuge
- In den Kernzonen und in Wohngebieten sollten die Kund(inn)enbedürfnisse des Gewerbes Priorität haben und nicht die Ansprüche von Pendler(inne)n und Schüler(inne)n.
- Parkplätze für städtisches Personal sollen bewirtschaftet werden.
- Das Anhalten von «Elterntaxis» im Bereich der Schulhäuser soll erschwert werden.

SP/JSP

- analog SP

SVP

- Lieferanten und Kunden der Geschäfte in allen Bereichen der Stadt müssen weiterhin genügend Zeit und Platz haben, ihre Waren ab- und einzuladen.

espace.mobilité

- Besser als (bürokratische) Sonderregelungen sind ausreichende Parkplatzzahlen.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Sonderregelung für Betriebskategorien und Fahrzeugkategorien

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Kaum. Würde kompliziert und wäre kaum kontrollierbar, weil sich deren Mengen dauernd ändern dürften und solche Fahrzeuge oft kaum von andern zu unterscheiden wären.

VCS, Sektion Solothurn

- Mi Präzisierung Art. 8 Abs. 1 («massgebend») bereits gewisse Flexibilität für Sonderfälle erreicht.
- Parkplätze für firmeneigene Fahrzeuge und Dienstfahrzeuge bei der Berechnung nicht mitzählen. Erhöht Akzeptanz des Gewerbes.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Kein Bedarf für Sonderregelungen, auch Gewerbe hat Potenzial für Wandel zu autoarmer Mobilität. Schichtwechsel können auf ÖV-Betriebszeiten angepasst werden.

Coop

- analog espace.mobilité

3.3 Zu einzelnen Artikeln:

Art 6: Nutzung Verkauf

Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss kantonaler Bauverordnung führt dazu, dass nach stadträtlichem Vorschlag bei Verkauf kundenintensiv teils sogar mehr Parkplätze als heute erstellt werden dürften. Braucht es diese Unterscheidung oder soll Olten diesbezüglich von den Normen abweichen?

CVP Olten

- Die Unterscheidung Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv soll beibehalten werden. Damit können Befürchtungen entkräftet werden, dass die Geschäftstätigkeit mit dem neuen Parkierungsreglement behindert wird.

FDP

- Da Olten als Einkaufsstadt attraktiv bleiben soll, ist diese Unterscheidung zwingend anzuwenden.

Grüne

- Unterscheidung macht Sinn, Dass aber mehr Parkplätze bewilligt werden können, nicht zielführend und nicht im Sinne der angestrebten Mobilität in der Stadt Olten. Reduktionsfaktoren sind entsprechend anzupassen.
- Anzahl Parkfelder für die Nutzung «Verkauf» in der Zone 2 und 3 auf 20 begrenzen, um Abwanderung des Detailhandels in die Industrie abzuwenden.

JSP

- Die Unterscheidung ist sinnvoll.
- Die Obergrenzen sollen so festgelegt werden, dass zukünftig nicht mehr Parkplätze als nach altem Reglement möglich sind, um die Ziele des Mobilitätsplans nicht zu gefährden.

Olten jetzt!

- s. unter 5.2.

SP

- analog JSP

SP/JSP

- analog JSP

SVP

- Auf die Unterscheidung kann verzichtet werden. Solche Unterscheidungen führen oftmals zu Abgrenzungsschwierigkeiten und können den Wettbewerb verzerren, wenn direkte Konkurrenten unterschiedlichen Kategorien zugeordnet werden.

espace.mobilité

- Unterscheidung ist notwendig und muss beibehalten werden.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Unterscheidung kann lösungsorientiert sein; Katalogisierung gemäss Art. 6 ist zu überprüfen

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Wenn mit neuem Reglement wirklich künftig weniger Parkplätze erstellt und so weniger MIV generiert werden soll, müsste auf diese Unterscheidung verzichtet werden.

VCS, Sektion Solothurn

- Befürwortet ursprüngliche Version des Stadtrates. Neuregelung, dass mehr Parkplätze als bis anhin errichtet werden dürfen, scheint Widerspruch zum eigentlichen Ziel.
- Da sich auch die Nutzungen ständig ändern können, ist diese Unterscheidung falsch und sollte gestrichen werden.

Vereine Lebendige Oltnen Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Auf keinen Fall dürfen mehr Parkplätze erstellt werden; widerspricht Reduktionsziel.
- Massnahmen entwickeln, um allfällige Engpässe zu vermeiden, z.B. einfache Zugänglichkeit ohne MIV gewährleisten.
- Über Obergrenze für verkaufsintensive Nutzung in den Zonen 2 und 3 kann erreicht werden, dass sich Geschäfte nicht von der Innenstadt in die Randzonen verschieben.

Coop

- analog espace.mobilité

Art. 7: Bandbreiten

Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüßen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht?

CVP Olten

- Nein. Jedoch soll der Stadtrat die Kompetenz haben, die Anzahl Parkfelder massvoll zu erhöhen, wenn die Geschäftstätigkeit ohne zusätzliche Parkfelder deutlich beeinträchtigt wäre.

FDP

- Bandbreiten sind in Ordnung und dürfen auf keinen Fall restriktiver ausgestaltet werden.

Grüne

- Bandbreiten begrüsst, Richtwert soll Obergrenze definieren
- Für Bereich Wohnen kann bei Nutzungen bis 3 Wohnungen auch Bandbreite von +/- 1 Parkfeld vorgesehen werden.

JSP

- Bandbreite soll insbesondere bei Ein- und Zweifamilienhäusern (Wohnen) aus Praktikabilitätsgründen vorgesehen werden.
- Es wird erwartet, dass Richtwert auch eine verbindliche Obergrenze definiert, die ohne ausgewiesenen Grund nicht überschritten werden darf.
- Die Bandbreite ist so anzulegen, dass der Richtwert bei Vorlage eines Erschliessungskonzepts (verkehrsreduziertes Bauen) unterschritten werden darf bzw. auf das Einhalten des Richtwerts verzichtet werden kann.

Olten jetzt!

- s. unter 5.2.

SP

- Punkt 1 von JSP
- Die Richtwerte müssen zwingend eine verbindliche Obergrenze definieren, die ohne ausgewiesenen Grund nicht überschritten werden darf.

SP/JSP

- analog SP

SVP

- Ja, Bandbreiten ermöglichen eine flexiblere Handhabung.

espace.mobilité

- Bandbreiten wären nur sinnvoll, wenn sie von den Reduktionsfaktoren der Variante 2 ausgehen. Unterschreitung des bisherigen Wertes wird abgelehnt.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Begrüssst klare Grenzwerte
- Reduzierter Bedarf in vorgeschlagener Form ist generell zu überdenken.

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Nein. Schwierig, willkürliche Anwendung zu verhindern

VCS, Sektion Solothurn

- Braucht keine Bandbreiten. Vorschlag Stadtrat sinnvoll: Gefahr einer willkürlichen Anwendung und Möglichkeit einer fallspezifischen Reduktion vorhanden.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Bandbreiten nach unten zu begrüssen, z.B. 20%. Für Wohnnutzungen bis 3 Wohnungen auch Bandbreite +/-1 als Ansatz denkbar.

Coop

- analog espace.mobilité

Art. 7 und Anhang: Gebietstypen

Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat vorgeschlagenen, insbesondere von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebietstypen und weshalb? Schlagen Sie Änderungen der Einteilung (andere Kriterien, andere Gebiete, andere Zahl von Typen) vor?

CVP Olten

- Schlägt vor, die vom Stadtrat vorgeschlagene Einteilung nicht zu ändern

FDP

- Einführung einer zusätzlichen Gebietskategorie IV für die Entwicklungsgebiete Arbeiten mit geringerer Reduktion bei Arbeiten (Personal/Kunden) gemäss Vorschlag in FDP-Stellungnahme
- Für diesen Gebietstyp auch reduzierte Ersatzabgabe von 1500 Franken

Grüne

- Einteilung begrüsst, aber Errichtung einer zusätzlichen Zone (Industriezone) nicht abgeneigt, um, dort z.B. Schichtarbeit zuzulassen. Industriezone darf aber nicht innerhalb anderer Zonen liegen, da sonst punktuell die Ziele des MPO nicht eingehalten werden.

JSP

- Grundsätzlich sinnvoll und nachvollziehbar
- Industrie Hasli in Zone III scheint sinnlos, da ebenfalls ÖV-Güteklasse D1, deshalb soll dieses auch zu Gebietstyp II gehören.

Olten jetzt!

- s. unter 5.2.

SP

- Punkt 1 von JSP

SP/JSP

- analog SP

SVP

- Abstufung der Prozentsätze zwischen den verschiedenen Gebietstypen wird abgelehnt. Vorgeschlagene Abgrenzung erscheint willkürlich. Es kann durchaus sein, dass ein Betrieb in einem zentralen Gebietstyp ansässig ist, aber Verwendung für mehr Parkplätze hat als ein anderer Betrieb in einem weniger zentralen Gebietstyp.

Bürgergemeinde Olten

- Verlangt eine Umteilung der Parzelle GB 3877 von Gebietstyp I in Gebietstyp II

espace.mobilité

- Nicht sinnvoll, da einzig auf ÖV-Qualität am Zielort basierend.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Gebietstyp I soll sich auf möglichst eng definierte Kernzone beschränken. Gebietstypen II und II sind nochmals zu überprüfen. Dabei ist Meinung der betroffenen Liegenschaftsbesitzer und der Wirtschaft einzuholen.

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Aufteilung nachvollziehbar und gut

VCS, Sektion Solothurn

- Einteilung nachvollziehbar

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Begrüssen Einteilung, da sie auf sinnvollen Kriterien basiert. Nun gilt es die Reduktionsfaktoren richtig zu setzen.

Coop

- analog espace.mobilité

SIO AG

- Verlangt eine Umteilung der Parzelle GB 4387 von Gebietstyp I in Gebietstyp II

Art. 14: Besitzstandsgarantie

Braucht es eine Besitzstandsgarantie für bestehende Parkfelder? (Art. 14)

CVP Olten

- Ja

FDP

- Absolut zwingend

Grüne

- Besitzstandsgarantie nach Art. 14 würde bewirken, dass bei einer Umnutzung nicht auf einen allfällig reduzierten Bedarf umgestellt werden kann. Spätestens bei einem Verkauf der Liegenschaft ist auf die aktuellen Richtwerte umzustellen.
- Anregung einer Übergangszeit von z.B. 10 Jahren

JSP

- Nein

Olten jetzt!

- Sieht ein neues Reglement Verminderungen vor, ist eine Besitzstandsgarantie richtig. Bei Nutzungsänderungen sollten die neuen Ansätze zur Geltung kommen.

SP

- Besitzstandsgarantie für bestehende Parkplätze gerechtfertigt, solange
 - o keine wesentliche Umnutzung stattfindet und
 - o die Liegenschaft nicht verkauft wird
- Art. 8 Abs. 3 und 4 nicht verständlich

SP/JSP

- analog SP

SVP

- Ja, Enteignungen sind zu vermeiden.

espace.mobilité

- Umfassende Bestandesgarantie bei bestehenden Anlagen zwingend notwendig

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Selbstverständlich

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Wenn es Akzeptanz des Reglements fördert, muss Artikel sein. Aus Gründen, die nicht vom Mobilitätsplan ausgelöst werden, z.B. für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, könnten wenn nötig wohl weiterhin Parkplätze aufgehoben werden.

VCS, Sektion Solothurn

- Übergangsregelung im Reglement genügend. Besitzstandsgarantie kann aber nicht auf ewig erteilt werden

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Nein, für einen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität müssen auch die bisherigen Parkplätze langsam reduziert werden. Übergangszeit wäre eine Möglichkeit.

Coop

- analog espace.mobilité

4. Stellungnahme des Stadtrates zu den Vernehmlassungsergebnissen

4.1 Grundsätzliches

Der Forderung nach eindeutigeren und klareren Regelungen ist der Stadtrat nachgekommen, indem er **verschiedene Begriffsklärungen und Vereinfachungen** (u.a. einheitliche Verwendung des Begriffs «Abstellplätze») durchgeführt hat. Neu hat er im Wesentlichen **Bestimmungen für Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze aufgenommen**. Das von Procap geforderte kostenlose und somit zeitlich nicht beschränkte Parkieren von Gehbehinderten auf rollstuhlgerechten Parkfeldern ist in Olten übrigens heute schon gewährleistet und soll auch weiterhin so beibehalten werden.

Die **Regelungsdichte** hat der Stadtrat indessen nur dort erhöht, wo gewisse Unsicherheiten behoben werden mussten, sonst aber in etwa bestehen lassen, sowohl gegenüber dem Wunsch nach mehr Details (z.B. JSP: Aufzeigen, weshalb Anlagen nicht auch unterirdisch erstellt bzw. in ein Gebäude integriert werden) als auch gegenüber der Forderung nach keiner oder zumindest weniger Regelungen (z.B. Olten jetzt!: Verzicht auf Nennung konkreter Zahlen). Der Forderung nach einem generellen Verzicht auf ein Reglement kann die Realität entgegengehalten werden, dass solche Reglemente praktisch bei allen Gemeinden einer gewissen Grösse vorliegen und andernfalls bestehende, für die Anwendenden jedoch in der Regel schlechter greifbare und weniger auf lokale Bedürfnisse abgestimmte Normen gelten. Bei der zum Teil kritisierten Erstellungspflicht bzw. Ersatzabgabe geht es darum, dass städtische, von der Gesamtheit der Steuerzahlenden bezahlte Infrastruktur benutzt wird, falls keine Abstellplätze auf privatem Grund erstellt werden (müssen). Die von espace.mobilité postulierte Freiwilligkeit von Mobilitätskonzepten würde den Zielsetzungen des Mobilitätsplans widersprechen bzw. deren Erreichen stark erschweren.

4.2 Zu den einzelnen Themen

- Beurteilung Variante 2

Zum Vorhalt fehlender Grundlagen verweist der Stadtrat auf seine Ausführungen in der Vorlage zum Mobilitätsplan. Die Palette der in der Vernehmlassung gewünschten Varianten reicht von Variante 2 als zwingender Voraussetzung bis zur Forderung nach einer Rückkehr zur allerersten Variante vom Dezember 2017. Der **Stadtrat hält an der Variante 2 fest**, allerdings mit der Einräumung einer Bandbreite zwischen maximal zulässigen (gemäss Variante 2) und minimal erforderlichen Abstellplätzen (vgl. Abschnitt Bandbreiten beim reduzierten Bedarf).

- Regelung zu den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen

Die Vernehmlassung hat ergeben, dass eine Mehrheit der Stellungnahmen eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen auch auf privatem Grund im Parkierungsreglement wünscht, mit der ein Ausweichen auf Abstellplätze auf öffentlichem Grund vermieden werden soll. Eine Kritik der IG Strasse Solothurn wurde insofern aufgenommen, dass die neu ab der ersten Minute geltende Parkgebühr nur bei den Abstellplätzen mit **Gebührenpflicht** (und nicht bei solchen mit **zeitlicher Beschränkung** der Parkdauer) gilt. Die Parkgebühren noch weitergehend zu regeln, wie dies die Grünen Region Olten fordern, erachtet der Stadtrat als nicht sinnvoll und ist der Meinung, dass hier der Markt für eine entsprechende Regelung sorgt. Eine Streichung der Bewirtschaftungspflicht, wie sie espace.mobilité verlangt, würde andererseits bedeuten, dass auf eine «Stellschraube» des Mobilitätsplans verzichtet würde. Dies ist zudem nicht im Sinne der Parkhausbetreiber, die auf Erträge angewiesen sind, wie sie jüngst in den Verhandlungen zum Thema

Parkleitsystem unterstrichen und betont haben, dass auch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund mit den gleichen Konditionen bewirtschaftet werden müssten, damit den Abstellplätzen in (privaten) Parkhäusern kein Nachteil entstehe. Hingegen wurde auf Anregung der FDP die Möglichkeit, dass der Stadtrat die Gebührenpflicht für öffentlich zugängliche Parkieranlagen für besondere Anlässe aufheben kann, aufgenommen bzw. sogar auf die *Bewirtschaftungspflicht* ausgedehnt. Die unklare Formulierung «nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich» (bisher Art. 3) wurde gestrichen, da es sich in diesem Falle nicht um (generell) öffentlich zugängliche Abstellplätze handelt.

- **Regelungen für Zweiräder**

Im Sinne einer umfassenden Regelung werden neu auch **Bestimmungen für Zweiräder** in das Parkierungsreglement aufgenommen. Einerseits mit dem Verweis auf die einschlägigen VSS-Normen (u.a. SN 640 065, Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen) bei den leichten Zweirädern (Velos und Mofas), andererseits mit einem Richtwert für Motorräder, der in etwa dem aktuellen Verhältnis zwischen leichten Motorwagen und Motorrädern in Olten (9'034 : 910) und im Kanton (171'754 : 20'618) entspricht. Damit wird ein Teil des Anliegens der Motion SP/JSP betr. Schaffung eines Reglements zur Schaffung von Abstellflächen für Zweiräder in unmittelbarer Nähe von Liegenschaften mit Kundenfrequenz in das vorliegende Reglement integriert. Eine Abgeltung für nichterstellte Veloabstellplätze erachtet der Stadtrat hingegen als Überregulierung, da gerade in der Innenstadt genügend öffentlicher Raum für das Abstellen von Velos besteht und die bekannte Problematik im Bahnhofsbereich auf einer separaten Schiene bearbeitet werden muss.

- **Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien und/oder Betriebskategorien**

Bereits die vom Stadtrat im vergangenen März dem Parlament unterbreitete Version des Parkierungsreglements enthielt in Art. 8 mit dem Begriff «massgebend» und mit der Streichung des Satzes «Dieser [=der reduzierte Bedarf] darf nicht überschritten werden» eine gewisse Flexibilisierung. Der Stadtrat ist zudem bereit, eine **angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse für Betriebsfahrzeuge und für Schichtarbeit** zuzulassen. Die zugelassene Anzahl möchte er aber dem Ermessen der zuständigen Baubewilligungsbehörde, das heisst der Baukommission, überlassen und nicht die von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO vorgeschlagene Formulierung aus dem Entwurf für eine Parkplatzverordnung der Stadt Winterthur übernehmen, welche die «automatische» Erhöhung der zugelassenen Abstellplatzzahl um die Anzahl der auf den Betrieb eingelösten Dienstfahrzeuge vorsieht. Während der Entwurf aus Winterthur den von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO zusätzlich beantragten Erhöhungsgrund «Neuansiedlung von grösseren Firmen» nicht vorsieht, beinhaltet er übrigens auch die Möglichkeit einer angemessenen **Herabsetzung** der minimal erforderlichen Abstellplatzzahl, etwa beim Nachweis einer wesentlich **geringeren** Arbeitsplatzdichte als mit dem Normbedarf errechnet.

- **Bandbreiten beim reduzierten Bedarf**

In einer Neubetrachtung und aufgrund der Analyse weiterer bestehender Reglemente hat der Stadtrat entschieden, neu eine **Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen für Personenwagen** einzuführen. Dies erlaubt, örtlichen Gegebenheiten verstärkt entgegenzukommen und die Kosten bei Auskäufen zu reduzieren. Als maximal zulässig werden die Werte der Variante 2 übernommen, als minimal erforderlich werden bei der Nutzung Arbeiten jeweils um 10 Prozentpunkte tiefere Werte und bei der Nutzung Wohnen, wo die Bedürfnisse individueller sind, jeweils um 20 Prozentpunkte tiefere Werte eingesetzt. Die Erstellungspflicht in Art. 4 wird aus den unter 6.1 erwähnten Gründen beibehalten.

- **Unterscheidungen Nutzung Verkauf**

Bei der Nutzung **Verkauf** führt die bisher in Olten nicht gemachte Unterscheidung zwischen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss VSS SN 640 281 dazu, dass die mögliche Zahl von Abstellplätzen (AP) bei der Nutzung Verkauf kundenintensiv – insbesondere bei Variante 2, aber auch bei Variante 1 – neu je nach Gebietstyp teils massiv höher liegen würde als in der bisherigen Praxis. Der Stadtrat wählt daher mit dem **Richtwert 2AP/100m² für Personal und 5AP/100m² für Kunden** einen Mittelwert der beiden Nutzungsarten, der in etwa zu den heute möglichen Abstellplatzzahlen führt. Damit ist auch weiterhin keine Unterscheidung zwischen den beiden Nutzungsarten erforderlich, die sich in einem Verkaufslokal durchaus auch ohne Baugesuch und damit ohne Neubemessungspflicht abwechseln können. Der Stadtrat schlägt in Konsequenz dazu, vor zur Vereinfachung auch die nur geringfügig voneinander abweichenden Nutzungsarten **Dienstleistung kundenintensiv und Dienstleistung nicht kundenintensiv** zu vereinigen in **2AP/100m² für Personal und 1AP/100m² für Kunden**. Damit wird als Vereinfachung auch erreicht, dass die Abstellplatzzahlen der Nutzungen Verkauf und Dienstleistung lediglich bei den Kunden und nicht auch beim Personal differieren.

Dies führt zu folgenden Ergebnissen (Annahme: Lokal mit Bruttogeschossfläche von 200 m²)

Gebietstyp I / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:	<i>Entwurf</i>	<i>Dez. 2017</i>	<i>März 2018</i>		Sept. 2018
	Personal	20%	30%		20-30%
	Kunden	25%	40%	50%	40-50%

	Verkauf kundenintensiv				Verkauf nicht kundenintensiv			
	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	0,8	1,2		1,5AP/100m ²	0,6	0,9	
			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>
Kunden	8AP/100m ²	4	6,4	8	3,5AP/100m ²	1,75	2,8	3,5
Total**		5	8	9		2	4	4

	Verkauf neu (einheitlich)		
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis*
Personal	2AP/100m ²	0,8 – 1,2	
Kunden	5AP/100m ²	4-5	
Total**		5-6	3,3

	Dienstleistung kundenintensiv				Dienstleistung nicht kundenintensiv			
	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	0,8	1,2		2AP/100m ²	0,8	1,2	
			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>
Kunden	1AP/100m ²	0,5	0,8	1	0,5AP/100m ²	0,25	0,4	0,5
Total**		1	2	2		1	2	2

	Dienstleistung neu (einheitlich)		
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis*
Personal	2AP/100m ²	0,8 – 1,2	
Kunden	1AP/100m ²	0,8-1	
Total***		2	2

Gebietstyp II / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:	<i>Entwurf</i>	<i>Dez. 2017</i>	<i>März 2018</i>		<i>Sept. 2018</i>
	Personal	20%	40%		30-40%
	Kunden		<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>	
		40%	50%	60%	50-60%

	Verkauf kundenintensiv				Verkauf nicht kundenintensiv			
	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	0,8	1,6		1,5AP/100m ²	0,6	1,2	
			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>
Kunden	8AP/100m ²	6,4	8	9,6	3,5AP/100m ²	2,8	3,5	4,2
Total**		7	10	11		3	5	5

	Verkauf neu (einheitlich)		
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis**
Personal	2AP/100m ²	1,2-1,6	
Kunden	5AP/100m ²	5-6	
Total***		6-8	6,7

	Dienstleistung kundenintensiv				Dienstleistung nicht kundenintensiv			
	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	0,8	1,6		2AP/100m ²	0,8	1,6	
			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>			<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>
Kunden	1AP/100m ²	0,8	1	1,2	0,5AP/100m ²	0,4	0,5	0,6
Total***		2	3	3		1	2	2

	Dienstleistung neu (einheitlich)		
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis**
Personal	2AP/100m ²	1,2-1,6	
Kunden	1AP/100m ²	1-1,2	
Total***		2-3	5

Gebietstyp III / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:	<i>Entwurf</i>	<i>Dez. 2017</i>	<i>März 2018</i>		<i>Sept. 2018</i>
	Personal	35%	50%		40-50%
	Kunden		<i>Var. 1</i>	<i>Var. 2</i>	
		50%	70%	80%	70-80%

	Verkauf kundenintensiv				Verkauf nicht kundenintensiv			
--	------------------------	--	--	--	------------------------------	--	--	--

	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	1,4	2		1,5AP/100m ²	1,05	1,5	
			Var. 1	Var. 2			Var. 1	Var. 2
Kunden	8AP/100m ²	8	11,2	12,8	3,5AP/100m ²	3,5	4,9	5,6
Total**		9	13	15		5	6	7

Verkauf neu (einheitlich)			
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis**
Personal	2AP/100m ²	1,6-2	
Kunden	5AP/100m ²	7-8	
Total***		9-10	6,7

	Dienstleistung kundenintensiv				Dienstleistung nicht kundenintensiv			
	Richtwert	Dez. 2017	März 2018		Richtwert	Dez. 2017	März 2018	
Personal	2AP/100m ²	1,4	2		2AP/100m ²	1,4	2	
			Var. 1	Var. 2			Var. 1	Var. 2
Kunden	1AP/100m ²	1	1,4	1,6	0,5AP/100m ²	0,5	0,7	0,8
Total***		2	3	4		2	3	3

Dienstleistung neu (einheitlich)			
	Richtwert	Sept. 2018	Bish. Praxis**
Personal	2AP/100m ²	1,6-2	
Kunden	1AP/100m ²	1,4-1,6	
Total***		3-4	5

* 50% des Richtwerts im Stadtkern (nur bedingt vergleichbar, da bisheriger Stadtkern nicht identisch mit Gebietstyp I gemäss Vorlage vom März 2018)

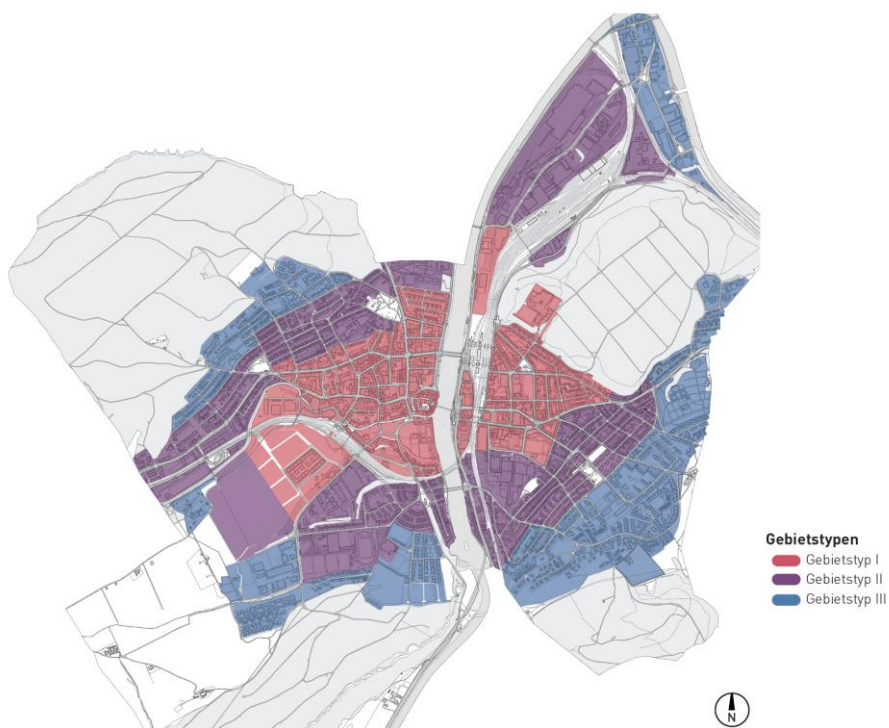
** 100% des Richtwerts

*** gerundet

- Gebietstypen

Grossmehrheitlich wurde in der Vernehmlassung die Kategorisierung in Gebietstypen als sinnvoll bezeichnet. Der grundsätzlichen Ablehnung durch die SVP, weil Betriebe in einem zentralen Gebietstyp für mehr Parkplätze Verwendung haben könnten als Betriebe in weniger zentralen Gebietstypen, kann entgegnet werden, dass mit dem angepassten Reglement (vgl. Abschnitt Sonderregelungen) wie im Übrigen auch im Rahmen von Gestaltungsplänen auf spezifische Bedürfnisse eingegangen werden kann. Zudem sind die Abgrenzungen nicht willkürlich, sondern basieren auf objektiven Kriterien (vgl. Art. 3). Das Argument von *espace.mobilité*, die ÖV-Qualität am Ausgangsort sei massgebend für die Verkehrsmittelwahl, ist zwar verständlich aus Sicht des (Gross-)Detailhandels, aber nicht praktikabel, da die Herkunft der Kundinnen und Kunden nicht im Detail bekannt ist und auch grossen Schwankungen unterworfen sein dürfte.

Der Stadtrat hat zudem den Antrag von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO geprüft, einen vierten Gebietstyp mit reduzierter Ersatzabgabe aufzunehmen. Dieser könnte aber – wie die Grünen in ihrer Stellungnahme bemerken – nicht innerhalb anderer Zonen liegen, da sonst in diesen «durchquerten» Zonen die Ziele des Mobilitätsplans nicht erreicht werden könnten. Da auch die Industriegebiete, insbesondere dasjenige an der Industriestrasse, von einer guten ÖV-Anbindung profitieren, hat sich der Stadtrat indessen für die **Beibehaltung von drei Gebietstypen** entschieden. Im Gegenzug redimensioniert er den Gebietstyp I mit dem am stärksten reduzierten Bedarf, der sich im bisherigen Entwurf weit nach Osten und Westen entlang den vom Busverkehr versorgten Hauptachsen ausdehnte, auf das **Zentrumsgebiet**, für welches bereits der Reduktionsfaktor «Sinnvoller Bedarf» der aktuell geltenden Richtlinien² gilt, ergänzt durch das Areal Bahnhof Nord und den vordersten Teil von Olten SüdWest direkt beim Bahnhof Hammer, sowie die Schützenmatte und das Entwicklungsgebiet Rötzmatt/Stationsstrasse. Die «Reste» des Gebietstyps I aus dem Entwurf vom März 2018 wechseln in den Gebietstyp II. Dieser bleibt im Wesentlichen bestehen; lediglich die Sportanlagen werden vom Gebietstyp II in III umklassiert.

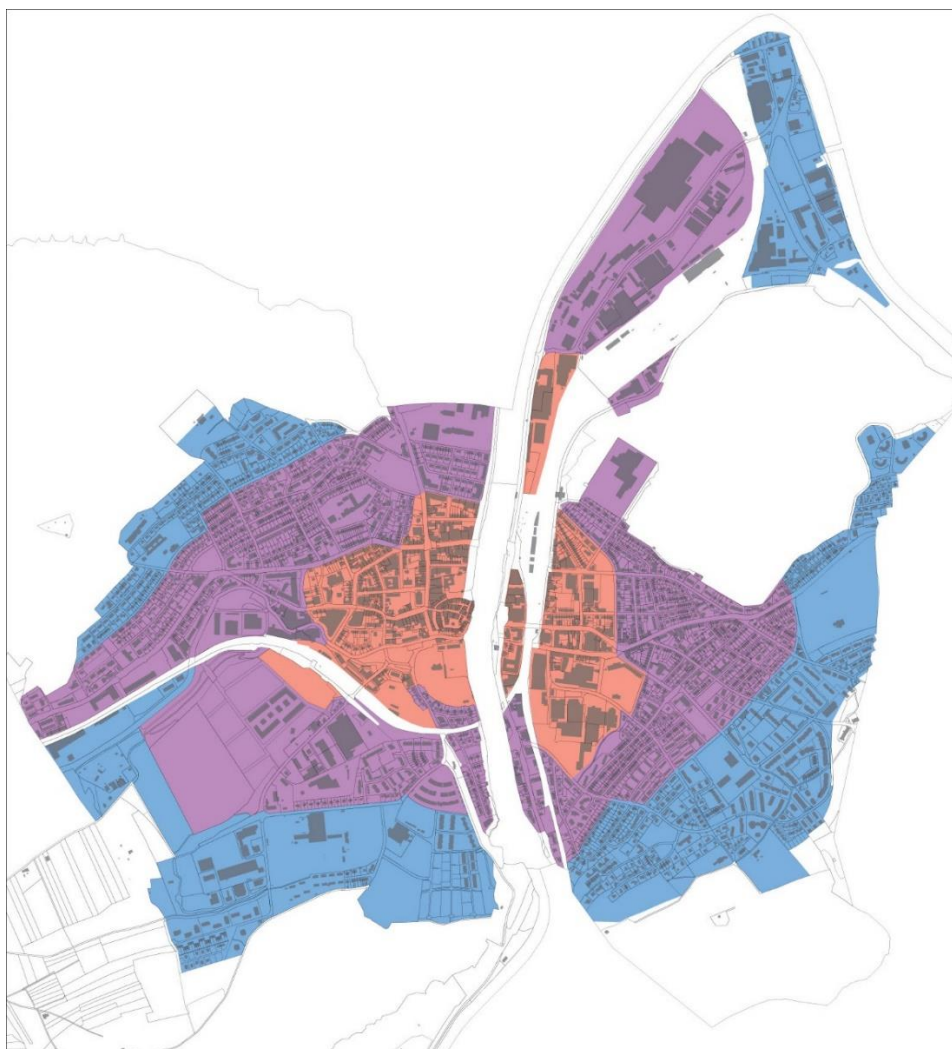


Gebietstypen gemäss Entwurf vom März 2018

² Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a)



*Perimeter des «sinnvollen Bedarfs» gemäss geltenden Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge
im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a)*



*Der neue Ansatz: nur drei Gebietstypen, Typ I aber redimensioniert in etwa auf das bisherige
Zentrumsgebiet plus Schützenmatte und das Entwicklungsgebiet Rötzmatt/Stationsstrasse*

- Bestehende Parkplätze

Der Stadtrat hält an der in der ersten Überarbeitung eingefügten «Besitzstandsgarantie» für bestehende Abstellplätze fest, um die Auswirkungen insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft zu begrenzen. Konkret beinhaltet diese, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Abstellplätze nicht aufgehoben werden müssen. Der Stadtrat macht aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und aufgrund von Erfahrungen aus laufenden Planungsvorhaben indessen drei Präzisierungen: Erstens geht es um Abstellplätze für **Personenwagen**. Zweitens wird der jeweilige **Planungsperimeter** als Ausgangslage für die Neubemessung betrachtet, das heisst es geht nicht um den «Besitzstand» einer bereits definierten Nutzung in einem Perimeter, auf den die zulässige Abstellplatzzahl einer zusätzlichen Nutzung im gleichen Perimeter hinzu addiert werden kann; vielmehr wird die zulässige Abstellplatzzahl im Perimeter für sämtliche Nutzungen neu berechnet und der Zahl der bestehenden Abstellplätze gegenübergestellt, die aufgrund der «Besitzstandsgarantie» nicht unterschritten werden muss. Drittens schlägt der Stadtrat vor, Bauten und Anlagen, für die ein **Mobilitätskonzept** erstellt werden muss, das heisst welche mehr als 50 Abstellplätze beinhalten oder eine autoreduzierte Nutzung anstreben, vom «Besitzstand» auszuschliessen. Damit soll die Möglichkeit gegeben sein, bei einer grossen Zahl von Abstellplätzen dennoch auf wesentliche Nutzungsänderungen reagieren zu können. Ein Verkauf einer Liegenschaft alleine ist hingegen keine Grundlage für die Aufhebung des «Besitzstandes».

6.3 Fazit

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen hat der Stadtrat das Parkierungsreglement in grösserem Umfang einer Überarbeitung unterzogen, die neben Begriffsklärungen auch mehrere Neuerungen umfasst. Nach wie vor Bestand hat die Zielsetzung des Reglements, nämlich **Siedlung und Verkehr gemäss kantonalem Richtplan optimal aufeinander abzustimmen**. In Art. 1 werden zusätzlich neu die verschiedenen Bereiche aufgezählt, welche geregelt werden; dabei werden bereits zwei Neuerungen erwähnt: die Aufnahme einer Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen sowie die Aufnahme einer Regelung für leichte Zweiräder und für Motorräder. Art. 3 nennt neu anstelle der reinen Definitionen die Berechnungskriterien und legt zur Klärung fest, dass bereits vorhandene Abstellplätze bei der Berechnung einbezogen werden.

Bei den Richtwerten in Art. 5 gibt es eine Reduktion auf je eine Nutzung Verkauf und Dienstleistung. Der reduzierte Bedarf in Art. 6 umfasst neu je eine Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen. In diesen Artikel werden neu die Bestimmungen betr. autoreduzierter Nutzung verschoben. Die bisher aufgeführten Bestimmungen betr. Rundung werden als von den Regeln der Mathematik gegeben gestrichen.

Neu ist Art. 7, der eine Festlegung zu den behindertengerechten Abstellplätzen beinhaltet. Neu formuliert wird zudem Art. 8, der Gründe für angemessene Erhöhungen der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze auflistet. In Art. 12 und 13 wurden Bestimmungen zu den Abstellplätzen für Zweiräder aufgenommen. Die im bisherigen Artikel 13 enthaltenen separaten Bestimmungen zur Mehrfachnutzungen von Abstellflächen werden gestrichen; die Thematik kann im Rahmen der Bandbreiten und besonderen Bestimmungen gelöst werden. In Art. 14 wird die Formulierung der Gebührenpflicht «ab der ersten Minute» abgeändert in «von Beginn weg», damit nicht der Eindruck entsteht, dass auch bezahlen muss, wer in ein Parkhaus einfährt und mangels Platz gleich wieder ausfährt. Und die «Besitzstandsgarantie» in Art. 15 wird einerseits beibehalten, andererseits mit der Möglichkeit ergänzt, bei grossen Zahlen von Abstellplätzen dennoch auf wesentliche Nutzungsänderungen reagieren zu können.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass das Reglement dank der Vernehmlassung und der anschliessenden Überarbeitung an Klarheit gewonnen hat und für die Anwendung einfacher geworden ist. Wesentliche Anliegen aus verschiedenen Stellungnahmen konnten aufgenommen werden und die schwergewichtig auf die neuen Entwicklungsgebiete ausgerichtete Wirkung konnte erhalten werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Erschliessung durch den MIV zu befürchten wären. Der Stadtrat hofft daher, dass dank Kompromissbereitschaft auf allen Seiten, die in einzelnen Stellungnahmen bereits signalisiert wurde, ein **anwendungsfreundliches Instrument zur gleichzeitigen Steuerung und Sicherung der Mobilität** eingeführt werden kann.

5. Parkierungsreglement im Wortlaut

Gestützt auf § 147 Planungs- und Baugesetz, § 42 kantonale Bauverordnung und Art. 21 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten erlässt das Gemeindeparlament der Stadt Olten folgendes Reglement:

I. Allgemeines

Art. 1 Inhalt und Zweck

Das Parkierungsreglement regelt

- a. die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- b. die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze für leichte Zweiräder und für Motorräder auf privatem Grund
- c. die Leistung von Ersatzabgaben für Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- d. das Erfordernis von Mobilitätskonzepten
- e. die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Personenwagen auf privatem und öffentlichem Grund

mit dem Ziel, Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen.

Art. 2 Geltungsbereich

Dieses Reglement kommt für Bauten und Anlagen bei Neubauten sowie bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und -erweiterungen zur Anwendung, soweit diese gemäss den kantonalen Vorgaben des Bau- und Planungsgesetzes³ und der kantonalen Bauverordnung⁴ eines Baugesuchs bedürfen.

Art. 3 Berechnungskriterien

¹ Für die Berechnung der Zahl der Abstellplätze werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- a. Nutzung des Grundstücks (Richtwert)
- b. Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der Zentralität der Lage (reduzierter Bedarf)
- c. Anforderungen des Ortsbildschutzes

² Bereits vorhandene Abstellplätze werden bei der Berechnung miteinbezogen.

Art. 4 Erstellungspflicht

¹ Es gilt der Grundsatz der Erstellungspflicht von Abstellplätzen gemäss diesem Reglement.

² Sofern zur Deckung der Erstellungspflicht Abstellplätze auf fremdem Boden in Anspruch genommen werden, sind diese grundbuchamtlich sicherzustellen. Dies darf nicht zu einer Unterdeckung von Abstellplätzen auf fremdem Boden führen. Die zuständige Baubehörde kann eine alternative Sicherstellung genehmigen.

³ BGS 711.1

⁴ BGS 711.61

II. Abstellplätze für Personenwagen

Art. 5 Richtwerte

Für die Stadt Olten gelten je nach Nutzung folgende Richtwerte betreffend Anzahl Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund:

Nutzung	Anzahl Parkfelder für		Bezugseinheit
	Bewohner/ Personal	Besucher/ Kunden	
Wohnen	1	0.1	pro Wohnung oder 100m ² Bruttogeschossfläche
Für Spezialfälle wie Alterswohnungen, Studentenwohnungen usw. kann von tieferen Richtwerten ausgegangen werden.			
Dienstleistung.	2	1	pro 100m ² Bruttogeschossfläche
Verkauf	2	5	pro 100m ² Verkaufsfläche
Industrie, Gewerbe	1	0.2	pro 100m ² Bruttogeschossfläche
Restaurant, Café, Bar	0.2		pro Sitzplatz
Hotel	0.5		pro Bett
Kino, Theater, Oper, Konzertsaal	0.2		pro Sitzplatz

Bei allen nicht aufgelisteten Nutzungen bestimmt die zuständige Baubehörde die Anzahl der zu errichtenden Abstellplätze. Sie stützt sich dabei auf die derzeit gültige Schweizer Norm SN 640 281 oder die zum jeweiligen Zeitpunkt gültige entsprechende Nachfolge-Norm.

Art. 6 Reduzierter Bedarf

¹ Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Abstellplätzen wird das Gebiet der Stadt Olten in drei Gebietstypen eingeteilt (Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten»), für welche die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze folgende Prozentsätze des Richtwerts beträgt:

	Reduktion des Richtwertes auf					
	Wohnen		Arbeiten			
	Wohnen inkl. Besucher		Personal		Kunden/Besucher	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gebietstyp I	40%	60%	20%	30%	40%	50%
Gebietstyp II	60%	80%	30%	40%	50%	60%
Gebietstyp III	80%	100%	40%	50%	70%	80%

² Unterschritten werden kann der vorgegebene reduzierte Bedarf bei Nachweis einer autoreduzierten Nutzung: Eine Baute oder Anlage gilt als autoreduziert, wenn mittels

Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass der vorgegebene reduzierte Bedarf an Abstellplätzen unterschritten werden kann, weil der tatsächliche Bedarf aufgrund spezieller Massnahmen oder Nutzungen tiefer liegt. Die autoreduzierte Nutzung ist im Grundbuch anzumerken, womit die Erstellungspflicht als erfüllt gilt.

Art. 7 Behindertengerechte Abstellplätze

Für Behinderte ist ein angemessener Anteil der nach Art. 5 und 6 ermittelten Abstellplätze für Personenwagen vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach den einschlägigen Normen für behindertengerechtes Bauen.

Variante (SN 640 281):

¹ Für Behinderte sind speziell signalisierte und rollstuhlgängliche behindertengerechte Abstellplätze vorzusehen.

² Bei grösseren Anlagen ist ein behindertengerechter Abstellplatz auf je 50 Abstellplätze, mindestens jedoch ein behindertengerechter Abstellplatz pro Parkgeschoss anzuordnen.

³ Dimensionierung, Ausstattung und Benutzbarkeit der behindertengerechten Abstellplätze richten sich nach den einschlägigen Normen für behindertengerechtes Bauen, insbesondere SN 640 291, SN 640 292 und SIA 500.

Art. 8 Besondere Bestimmungen

¹ Eine angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze ist aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse zulässig für

- a. Betriebe mit Fahrzeugen, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.
- b. Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.

² Bei Nutzungsänderungen bzw. -erweiterungen wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung bzw. -erweiterung betroffen ist.

Art. 9 Mobilitätskonzepte

¹ Für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 6 mehr als 50 Abstellplätze zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, muss im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

² Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs.

³ Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

Art. 10 Nicht zugewiesene Abstellplätze

¹ Für Abstellplätze, die keiner spezifischen Nutzung gemäss Art. 5 zugewiesen sind, kann die zuständige Bewilligungsbehörde Auflagen verfügen.

² Sie berücksichtigt dabei insbesondere den Bedarf an Abstellplätzen im betroffenen Quartier, die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und die Reduktion des Suchverkehrs.

Art. 11 Ersatzabgabe

Kann der Erstellungspflicht für private Abstellplätze für Personenwagen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden, hat die Grundeigentümerschaft folgende Ersatzabgabe pro minimal erforderlichen Abstellplatz gemäss Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» zu leisten:

Gebietstyp I	6000 Franken
Gebietstyp II und III:	3000 Franken

III. Abstellplätze für leichte Zweiräder

Art. 12 Richtwerte

¹ Für Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos und Mofas) kommen die einschlägigen SN-Normen zur Anwendung.

² Bei begründeten Fällen kann die Baubewilligungsbehörde davon abweichen.

IV. Abstellplätze für Motorräder

Art. 13 Richtwerte

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

V. Öffentlich zugängliche Parkplätze

Art. 14 Bewirtschaftung

¹ Alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen werden bewirtschaftet.

² Ein Abstellplatz gilt dann als bewirtschaftet, wenn:

- eine Gebührenpflicht besteht oder
- die Parkdauer zeitlich beschränkt wird.

³ Bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen mit Gebührenpflicht mit mehr als 50 öffentlichen Abstellplätzen wird von Beginn weg eine Parkgebühr erhoben. Diese darf 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

⁴ Für besondere Anlässe kann der Stadtrat Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Abstellplätzen erteilen.

VI. Übergangsbestimmungen

Art. 15 Übergangsregelungen

¹ Beim Inkrafttreten dieses Reglements im jeweiligen Planungssperimeter bestehende Abstellplätze für Personenwagen müssen nicht aufgehoben werden. Ausnahme bilden Bauten und Anlagen, für die ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss.

² Für Parkierungsanlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 14 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 16 Aufhebung bestehender Erlasse

Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden die Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a) aufgehoben.

Art. 17 Inkrafttreten

Das Reglement tritt nach der Genehmigung inkl. Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» durch den Regierungsrat in Kraft.

Beschlussesantrag:

I.

1. Das Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt. Es tritt nach Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.
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: Wie ich schon angetönt habe, hat dieses Geschäft in der GPK mehr zu reden gegeben. Niemand war wirklich glücklich mit dem Entwurf, wie er vorliegt, und wir sind einmal davon ausgegangen, dass dies wahrscheinlich ein Kompromiss darstellen sollte. Auf der einen Seite ist argumentiert worden, dass der Inhalt dieses Reglements an den Zielen des Mobilitätsplans vorbeigeht und teilweise höhere Parkplatzzahlen ermöglicht werden, wie sie in einem früheren Entwurf einmal vorgesehen sind. Es gab ja einmal eine solche Tabelle. Das wäre der Gebietstyp 1 in der Variante von 2017. Auf der anderen Seite ist die Angst vorhanden, dass mit den Vorgaben zu den maximal zulässigen Abstellplätzen für leichte Zweiräder und Motorräder und die Bewirtschaftung der Abstellplätze der Wirtschafts- und Gewerbestandort Olten verteuert und die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen verschlechtert werden und auch Neuansiedlungen von Betrieben behindert werden. Bei der Detaildiskussion sind wir dann auf Punkte wie Bewirtschaftungspflicht eingegangen. Über die Höhe des reduzierten Bedarfs, das ist in Artikel 60 die Tabelle mit den Prozentzahlen. Über den Sinn und Zweck der Ersatzabgaben für Autoparkplätze und deren Höhe, über die Frage von Ersatzabgaben für Veloabstellplätze und deren Anrechnung auf die Autoparkplätze oder Ersatzabgaben. Alle Anträge, die in der

GPK gestellt wurden, sind mit verschiedenen Stimm-verhältnissen abgelehnt worden. Einig waren wir uns bei der Frage der Behindertenparkplätze. Das wäre Artikel 7. Dort haben wir uns einstimmig für die ausführliche Variante, die kursiv gedruckt ist, ausgesprochen haben. Bei Artikel 12 haben wir, wie Ihr gesehen habt, eine Ergänzung vorgeschlagen, damit die Formulierung bei den Behindertenparkplätzen klarer ist und ausdrücklich die SR-Norm erwähnt haben, so dass in diesem Reglement auch etwas eine Einheitlichkeit ist. Mehrheitlich sind wir auch der Meinung, dass dort Absatz 2, Ausnahme durch die Baubewilligungsbehörde, nicht nötig ist, weil bei dieser entsprechenden SR-Norm schon sehr viel Ausnahmen möglich und auch festgehalten sind. Am Schluss hat die GPK mit einer eher knappen Mehrheit und relativ vielen Enthaltungen diesem Parkierungsreglement zugestimmt. Zuletzt noch eine Bemerkung, die den Stadtrat angeht und der GPK am Herzen liegt. In diesem Reglement werden SR-Normen zitiert, und damit werden sie technisch gesehen zum Bestandteil dieses Reglements. Allgemein ist ja bekannt, dass sämtliche Gesetze in der Schweiz jederzeit für jedermann einsehbar sein müssen. Das gilt dann natürlich für den ganzen Bestandteil eines Reglements und damit in diesem Fall auch für die SR-Normen. Die GPK hat sich die Mühe gemacht, die SR-Normen erhältlich zu machen und hat sie vom Stadtrat auch erhalten, aber nur auf Papier und mit dem Hinweis darauf, dass man sie nicht der Öffentlichkeit zugänglich machen kann. Trotzdem fordern wir den Stadtrat auf, dass er in diesem Reglement ausdrücklich darauf hinweist, dass es diese SR-Normen gibt und wo man Einsicht nehmen kann. Wir haben uns sagen lassen, dass dies möglich sein soll. Im Stadthaus auf Papier, was etwas zu Gelächter geführt hat, wenn man das heutige elektronische Zeitalter anschaut. Aber wir fordern den Stadtrat noch einmal auf, dass er in diesem Reglement klarmacht, dass man diese SR-Normen bei der Stadt einsehen kann.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Auch hier besten Dank für die Rückmeldungen. Wir haben diese Vernehmlassung tatsächlich gemacht, und Ihr habt sicher all diese Vernehmlassungen von Seite 5 bis 23 gelesen. Wenn man schon nur die Vernehmlassungen anschaut, muss man sagen, es ist richtig, dass man bei diesem Geschäft vom Parlament an und für sich in dieser Form gesagt hat, man sollte sich vernehmen lassen. Man sieht jetzt auch die ganz verschiedenen Rückmeldungen von links bis rechts, nicht politisch gemeint, sondern auch von Ansichten, dass dies wirklich ein sehr breiter Fächer ist. Ich möchte auch unserem Stadtschreiber danken. Ich denke, er hat diese Vernehmlassungen, die eingetroffen sind, sehr gut zusammengefasst, und man sieht anhand dieser Positionen auch, wo dieses Papier schlussendlich eigentlich Konturen gewinnen kann oder wo es eben nicht möglich ist, letztlich allem gerecht zu werden. Vielleicht gerade zur GPK-Sprecherin möchte ich wirklich sagen, es ist ärgerlich, das muss ich selber auch sagen, dass man solche Normen, und da ist jetzt der Stadtrat nicht schuld, aber er kann tatsächlich einen Beitrag leisten, dass die Öffentlichkeit diese Normen auch einsehen kann, dass für solche Aufschaltungen bzw. für Fotokopieren dies kostenpflichtig ist. Man müsste eigentlich für jeden Einwohner in diesem Sinne einsichtbar machen, und hier fallen entsprechende Kosten an. Das ist grundsätzlich zu korrigieren, und es ärgert mich eigentlich auch, dass es so ist. Nun zum Parkierungsreglement als solches: Was man sagen kann, ist, dass wir in der heutigen Zeit keine saubere Gesetzesgrundlage, was die Parkierung anbelangt. Wir haben eine Praxis. Wir haben verwaltungsinterne Richtlinien, anhand derer man schlussendlich quasi die verschiedenen Baugesuche behandelt und auch die Parkplätze zuteilt. Man hat zwar eine Bewertungspraxis der Direktion Bau. Aber eine eigentliche saubere gesetzliche Grundlage auf kommunaler Ebene haben wir nicht. Wir haben relativ sehr viele Übergangssituationen und sehr viele Planungen, die im Moment tatsächlich vorhanden sind. Immer wieder müssen wir sagen, das ist die Praxis und so weiter und so fort. Es ist eine gewisse Planungsunsicherheit, Rechtsunsicherheit da, und insbesondere auch die Investoren, die in der Stadt Olten bauen und Gebiet entwickeln wollen, sind froh, wenn eine klare gesetzliche Grundlage vorhanden ist. Das wäre, wie gesagt, das Parkierungsreglement. Dies zwei allgemeine Vorbemerkungen. Dann zur Vorlage selber: Was sind die Vorteile? Was sind die Neuheiten? Nur ganz kurz. Wir machen grundsätzlich Definitionen von Kriterien und Richtwerten. Das hat auch die erste Diskussion im Parlament gezeigt. Man war nicht sicher, ob wir das Gleiche darunter verstehen. Es hat auch gewisse Rechtsbegriffe, die wir schärfen

und entsprechend richtigstellen mussten. Es war auch wichtig, dass man dies in dieser Vernehmlassung auch korrigieren oder nachschärfen konnte. Dann die Vorschrift des Mobilitätskonzepts für grosse Parkieranlagen. Es ist vom Kanton her vorgeschrieben, dass die Mobilitätskonzepte erstellt werden müssen, gerade bei grösseren Überbauungen, und da ist, wie gesagt, ein solches Parkierungsreglement unter anderem auch ein wichtiger Bestandteil. Das Anliegen Regelung von Zweirädern möchte ich hier nicht noch ausweiten. Aber das haben wir aufgenommen, ebenfalls jenes im Bereich der behinderten-gerechten Abstellplätze. Die eigentliche Bewirtschaftungspflicht von Parkplätzen, auch von Parkhausbetreibern, und ich kann Euch in diesem Zusammenhang legen insbesondere Parkhausbetreiber – das spüren wir auch, wenn wir das Parkleitsystem machen – sehr grossen Wert darauf, wie die Parkierungsreglementierung auf dem Platz Olten eigentlich aussieht. Ich werde in der Detailberatung noch darauf zu sprechen, wo Anträge, zum Beispiel wegen Grasparkieren während der ersten halben Stunde oder Stunde gestellt wurden. Dann war eine differenzierte Beurteilung des reduzierten Bedarfs auch die Diskussion. Hier müssen wir schärfer sein. Wir müssen diesen Bedürfnissen auch entsprechend gerecht werden. Die Ablösung von veralteten Regelungen, Übergangslösungen und insbesondere Sicherheit für Investoren gewinnen. Die Diskussion zeigt schon jetzt beim Mobilitätsplan. Auch dieses Geschäft ist auf Messers Schneide. Hier versucht, und das ist nachvollziehbar, auch jede Partei oder jede Interessengruppe die Argumente entsprechend hineinzubringen. Wir haben das Gefühl, der Stadtrat, zusammen mit der GPK – ich möchte gleich noch sagen, dass die Anträge der GPK werden vom Stadtrat mitgetragen, wir würden uns dies anschliessen – zeigt, dass eine Regelung besteht, wo man versucht hat, alle Seiten wirklich zu berücksichtigen. Die GPK-Sprecherin hat von einem Kompromiss gesprochen. Kompromiss kann man manchmal schlecht sein. Aber in diesem Fall des Parkierungsreglements denke ich, dass dies der Schlüssel zur Lösung ist. Ich würde meine, eine Überarbeitung oder Rückweisung dieser Vorlage ist kein Gewinn. Es ist wichtig, dass sich das Parlament mit diesen Fragen, diesen Artikeln auseinandersetzt. Aber bei der Schärfung und vor allem bei der Diskussion und bei den Antragstellungen, die hier im Raum stehen, bitte ich Euch um eine gewisse Zurückhaltung. Man kann diese Fragen stellen. Aber wenn man es zu sehr in eine Seite akzentuiert, habe ich das Gefühl, schaffen wir wahrscheinlich den sogenannten goldenen Schnitt nicht. Zu den Details möchte ich später, wenn die Anträge zu den einzelnen Artikeln gestellt werden, noch Stellung nehmen. Einfach noch ein Punkt: Der Verzicht auf eine sogenannte Erstellung von Parkplätzen ist durchaus nicht zielführend. Man kann auch ein Votum eines GPK-Sprechers zitieren, der gesagt hat, es kann ja nicht sein, dass es Trittbrettfahrer gibt, also quasi eine Befreiung einer Erstellung von Parkplätzen, und dann einfach profitieren können, dass andere Parkplätze erstellt haben, unter anderem auch die öffentliche Hand. Ich denke, das wäre nicht zielführend. Zusammengefasst: Wir vom Stadtrat denken, dass das Parkierungsreglement durchdacht ist. Es ist besser geworden. Es ist griffiger geworden. Man konnte gewissen Anliegen auch entsprechen. Aber es ist am Schluss ein Kompromiss. Interpretieren Sie bitte diesen Kompromiss nicht als negativ, sondern als Lösung, dass wir tatsächlich möglichst zeitnahe ein solches Reglement haben, das schlussendlich auch die Entwicklung dieser Stadt sicherstellen.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Jetzt haben die Fraktionen das Wort. Ich möchte gerne beliebt machen, dass es übergeordnete Stellungnahmen gibt, und man nachher in der Detailberatung bei jedem Artikel noch einmal Stellung nehmen kann, damit wir ein wenig effizient sind. Sonst müssen wir es einfach noch einmal wiederholen.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Wir waren für Eintreten auf dieses Geschäft, weil wir finden, es ist auch wichtig, dass wir darüber reden. Auch damals haben wir gesagt, als es zum ersten Mal im Parlament war, dass es wichtig ist, dass wir darüber reden, haben damals den Rückweisungsantrag gestellt, der durchgekommen ist, weil es auch noch mit dem Mobilitätsplan verbunden war. Martin, Du hast es vorhin angesprochen, die viele Arbeit, die auch der Stadtschreiber darin investiert hat und bestimmt auch viele andere Leute, die viel Arbeit darin investiert haben. Ich bitte, den Rückweisungsantrag, den ich jetzt stelle, nicht als Nichtwertschätzung dieser Arbeit zu interpretieren, sondern, und es tut mir leid, dass ich hier

auch schon wieder einen Rückweisungsantrag stelle, ich glaube, ich bin heute Abend tatsächlich etwas der Party-Pooper, das tut mir leid, aber es ist wichtig, weil wir in diesem Parkierungsreglement effektiv wieder Einschränkungen sehen, nicht nur für private Personen, effektiv auch für das lokale Gewerbe. Was wir vorhin auch noch nicht besprochen haben, wir müssen uns auch wieder die Signalwirkung einer solchen Einschränkung bewusst sein. Mögliche Investoren, mögliche Firmen, die hierher bauen kommen wollen, überlegen sich dies zweimal, wenn wir solche Reglemente aufstellen, und auch die bestehenden sind durch solche Reglemente gefährdet. Das ist der eine Punkt. Ich habe vorhin schon beim Mobilitätsplan einige Punkte genannt, die auch hier einfließen. Ich wiederhole mich nicht noch einmal. Wir finden weitere Punkte auch hier nicht gut, dass wieder eine Gebührenerhebungspflicht drin ist. Wir haben diverse Punkte bereits auch in der Vernehmlassung kritisiert. Wir brauchen nicht ein so einschränkendes Reglement, und wir müssen uns auch dieser Signalwirkung bewusst sein. Wir haben es beim ersten Mal zurückgewiesen. Wir stellen jetzt den Antrag auf Rückweisung dieses Geschäfts – es hat sich sicher gebessert – und hoffen, dass es vielleicht dann beim dritten Mal auch genug liberal ist, dass auch wir diesem Reglement zustimmen können.

Corina Bolliger, Fraktion SP/Junge SP: Am Anfang möchten wir uns beim Stadtrat bedanken, dass Ihr unser Anliegen ernst genommen habt und im Nachhinein die verpasste Vernehmlassung nachgeholt habt. Die Fraktion SP/Junge SP ist der Meinung, dass dieses Reglement durch die Vernehmlassung technisch besser geworden ist und an Klarheit gewonnen hat. Unsere Fraktion findet, dass das Reglement sehr gewerbefreundlich ist. Wenn man aber wirklich die Zielsetzungen des Mobilitätsplan einhalten und Olten in eine nachhaltige Mobilität führen wollte, hätten wir bei der Version vom Dezember 2017 bleiben müssen, denn in der heutigen Fassung kann man im Gebietstyp 1 sogar mehr Parkplätze als bis anhin bauen. Das ist ja offensichtlich in der genauen Gegenrichtung, als das, was der Mobilitätsplan will. Wo dann diese Parkplätze in der Innenstadt gebaut werden sollen, ist eine andere Frage. Aber auch der Kanton ist der Meinung, dass in zentralen Gebieten die Anzahl der Parkplätze reduziert werden muss, damit die drei V-Strategie Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten überhaupt eingehalten werden kann. In dieser Debatte um das Parkierungsreglement bekommt man fast etwas das Gefühl, dass man probiert, den Konflikt zwischen MIV und Langsamverkehr, den man in der Vernehmlassung zum Mobilitätsplan verloren hat, in diesem Parkierungsreglement neu zu entfachen. Das ist der absolut schlechteste Ort, diesen Konflikt führen zu wollen. Auch für uns ist dieses Reglement an der obersten Grenze der Verträglichkeit. Aber jede Auflockerung an diesem Reglement ist ein Murks im Dienste des Gewerbes und gefährdet einen soliden Kompromiss zwischen allen Akteurinnen und Akteuren. Wie schon gesagt, hätten wir in diesem Reglement einen stärkeren Fokus auf den Langsamverkehr spüren wollen. Aber wenn wir doch alle ein wenig zufrieden und ein wenig unzufrieden gleichzeitig sind, kann dieses Reglement nur ein guter Kompromiss zwischen den Anliegen aller Beteiligten sein. Deshalb fordern wir alle hier auf, pragmatisch vorwärts zu schauen und Lokalpolitik zu betreiben, die uns und vor allem uns in unserer Stadt Olten weiterbringt, eine Politik, die über die Parteigrenzen hinausgeht, mit einem Weitblick auf das Ganze und im Hinterkopf die Lebensqualität von uns allen zu haben. Die Fraktion SP/Junge SP geht diesen Kompromiss mehr oder weniger zähneknirschend ein und hofft, dass sich der Stadtrat in zukünftigen Vorlagen im Rahmen des Mobilitätsplans mehr an die nachhaltigen Zielsetzungen, nämlich den Langsamverkehr zu fördern, hält, weil attraktive und nachhaltige Mobilität ist nämlich auch ein Riesenstandortvorteil und trägt massgeblich zur Lebensqualität von uns allen bei. Unsere Fraktion stellt keine Anträge und wird generell zurückhaltend sein mit der Zustimmung zu anderen Anträgen. Wir werden dieses Reglement in einer nicht aufgeweichten Form einstimmig annehmen. Merci vielmals.

Daniel Probst, FDP-Fraktion: Bei diesem Reglement sieht man schon, und das ist auch entsprechend lobenswert zu erwähnen, dass der Stadtrat versucht hat, wie es der Stadtpräsident vorhin gesagt hat, einen goldenen Schnitt zu finden. Man hatte eine breite Vernehmlassung. Man hat auf beiden Seiten versucht, verschiedene Sachen aufzunehmen und legt es noch einmal vor. Das ist in diesem Sinne positiv zu bewerten. Wir haben das Reglement in der Fraktion noch einmal eingehend studiert, sind aber dort der Meinung, dass

wir diesen goldenen Schnitt noch nicht ganz sehen und haben deshalb, anders als die SP-Fraktion, noch drei Anträge, und sie sind uns auch sehr wichtig. Wir werden sie in der Detailberatung auch stellen. Wir sehen immer noch ein Hauptproblem, und zwar fehlen uns nach wie vor entsprechende grundlegende verlässliche Daten. Das hat man auch schon beim Mobilitätsplan zur Verkehrserhebung gesehen. Daraus erschliesst sich uns auch nicht die einfache Formel, dass man, wenn man Parkplätze aufhebt, dann plötzlich weniger Verkehr haben sollte. Wir haben hier auch schon ganz anders argumentiert. Wir haben auch schon gesagt, es braucht vielleicht mehr Parkraum, und dann geht der Parksuchverkehr zurück. Jetzt plötzlich soll dies eigentlich die neue Regel sein. Macht weniger Parkplätze, es gibt weniger Verkehr. Übrigens ist vor zwei Wochen in der Schweiz eine Studie von mehreren Verkehrsexperten recht gross publiziert worden, die sagt, hier besteht gar kein Zusammenhang. Dieser Zusammenhang wird unter Experten – ich bin kein Verkehrsexperte – wirklich bestritten, dass man mit einer Parkplatzreduktion schlussendlich weniger Verkehr hat. Das ist so etwas Grundlegende, die grundlegende Idee, die hier dahintersteht. Deshalb sind wir hier nicht ganz glücklich. Aber auch wir wollen konstruktiv an diesem Reglement mitarbeiten. Für uns ist wichtig, dass unsere Anträge durchkommen. Sonst haben wir das Gleichgewicht nicht. Wenn Anträge durchkommen sollten, die dies sogar noch verschlechtern, können wir diesem Parkierungsreglement nicht zustimmen. Ich glaube, man muss auch etwas aufpassen. Es ist ein Reglement, bei dem vielleicht nicht hier abschliessend darüber bestimmt wird. Es ist auch durchaus möglich, dass dies auch noch vor das Volk kommt. Dort muss man gute Argumente haben, wirklich überzeugende, auch mit Daten gesicherte Argumente, dass weniger Parkplätze, und das wird für Private, Firmen, Gewerbebetriebe einschneidende Folgen haben. Mit solchen Argumenten muss man ganz sicher sein und vor dem Volk auch argumentieren können. Wenn man hier plötzlich auch Expertenstreit hat, wo man sagt, das ist gar nicht erwiesen, wird es sehr, sehr schwierig. Deshalb glaube ich, dass man bei dieser Debatte wirklich aufpassen muss, dass man dies nicht noch weiter verschlechtert. Uns ist es wie gesagt wichtig, damit wir unsere Anträge durchbringen können. Dann könnten wir dem zähneknirsch zustimmen. Aber wenn es nicht durchkommt und wenn es noch verschlechtert wird, sehen wir hier schwarz.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Wir finden es wichtig, dass das Parkierungsreglement Zähne hat und das gewünschte Verhalten belohnt, also viele Verkehrsteilnehmende aufmuntert, Verkehrsmittel zu wählen, die umwelt- und stadtverträglich sind. Zur Erinnerung: Jeder Autofahrer und jede Autofahrerin, der oder die sein oder ihr Auto zu Hause lässt oder gar kein Auto hat, entlastet die Strasse. Dann kommen die Gewerbetreibenden und andere, die auf ein Auto angewiesen sind, zum Beispiel Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung wieder vorwärts. Doch seien wir realistisch. Dieser Umsteigeprozess geschieht in einer Demokratie, wie es die Schweiz ist, nur Schritt für Schritt. Alle müssen in die gleiche Richtung rudern, auch wenn sie es unterschiedlich schnell machen. Wir werden einen Antrag zu Artikel 5 stellen. Wir haben beobachtet, dass die begehrten Parkplätze manchmal mitten in der Innenstadt den ganzen Tag von Mitarbeitenden besetzt werden und sich die Kunden beklagen, sie würden keinen Parkplatz finden. Das Gewerbe fordert dann jeweils vehement mehr Parkplätze. Doch wir möchten mit diesem Antrag fördern, dass Mitarbeitende ihr Auto, wenn überhaupt, in ein weniger zentral gelegenes Parkhaus oder die Schützi stellen. Wir werden allen Anträgen der GPK zustimmen. Die anderen Anträge werden wir mehrheitlich ablehnen.

Dr. Christoph Fink, CVP/EVP/GLP: Unsere Fraktion ist auch hier einstimmig für Zustimmung zum Parkierungsreglement. Wir lehnen alle Änderungsanträge ab, auch diejenigen der GPK. Wir sind in Artikel 7 bei behindertengerechten Abstellplätze für die einfachere, allgemeinere Version. Bei jedem Änderungsantrag besteht die Gefahr, dass am Schluss das Referendum ergriffen wird und man alles verliert.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Wir haben einen Rückweisungsantrag der SVP, über den wir zuerst abstimmen werden.

Beschluss

Mit 24 : 9 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird der Rückweisungsantrag der SVP abgelehnt.

Seite 33, Artikel 2

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Wir haben einen Antrag der FdP, und ich werde auch über Artikel 8, der auch im Antrag enthalten ist, gleichzeitig abstimmen lassen respektive zuerst der FdP das Wort zum Antrag geben.

Daniel Probst: Das sind schon zwei Drittel unserer drei Anträge. Das ist gut. Uns ist dieser Antrag sehr wichtig, dass man die Erweiterungen herausnimmt. Wir haben es auch schon begründet. Wir haben in Olten vor Ort mit Detailhändlern gesprochen. Wir haben mit Gewerbe- und Industriebetrieben in Olten vor Ort gesprochen. Da geht es primär um Betriebe, die bereits hier sind und Steuern zahlen, die Kunden haben. Sie haben uns wirklich gebeten, dass wir dies herausnehmen, weil sie gesagt haben, wenn sie dort eine Erweiterung planen und dann mit dem erweiterten Teil automatisch im Verhältnis weniger Parkplätze haben, ist es für sie ein Problem. Wir haben Betriebe, die dies machen wollen. Das ist ja eine schöne Ausgangslage. Wir haben Betriebe, Gewerbebetriebe, die dies machen wollen, die dies planen. Ich glaube, hier wäre es ein sehr schlechtes Zeichen, wenn man dies herausnehmen würde. Das ist erst der erste Grund. Der zweite, den ich hier nicht erwähnt habe, ist, dass es einen Bundesgerichtsentscheid, der sagt, dass man die Trennung, die man jetzt vorhat, man sagt ja, dass man am Bestehenden nichts ändern muss, sondern nur das nimmt, was zusätzlich kommt. Dort soll das Neue zählen. Es gibt einen Bundesgerichtsentscheid. Der VCS hat bei einem Detailhändler Einsprache gemacht. Der VCS hat recht bekommen. Das heisst, das ist gar nicht möglich. Es wird dann gleichwohl als Ganzes betrachtet. Das heisst, da haben wir nachher auch eine gewisse Unsicherheit drin, je nachdem, wenn geklagt wird, wenn es eigentlich gar nicht so geht, wie man es vorsieht. Ich finde, das ist ein zweiter wichtiger Grund, dass man diese Erweiterung hier herausnehmen muss.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Ich möchte jetzt möglichst wenig Einfluss auf die politische Diskussion nehmen. Ich habe gesagt, die Abänderungen sind mit Vorsicht zu geniessen. Wir haben hier tatsächlich diesen Antrag. In der vorliegenden Form haben wir die Nutzungserweiterung bzw. auch die Nutzungsänderung geregelt. Überall dort, wo es ein Baugesuch braucht – ich möchte einfach sagen, das ist eine Einschränkung – kommt dies entsprechend auch zum Tragen. Bei den grossen Nutzungserweiterungen, wenn zum Beispiel ein Einkaufszentrum vergrössert, kommt ohnehin das übergeordnete Recht zur Anwendung, das heisst, es gibt einen Gestaltungsplan und UVP. Unter 50 gilt ja bekanntlich der Besitzstand. Von daher empfiehlt der Stadtrat, diesen Antrag abzulehnen.

Beschluss

Mit 23 : 15 Stimmen wird der Antrag abgelehnt.

Seite 34, Artikel 5

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Ihr habt es schon angetönt, beim Antrag der Grünen Olten geht es um die Halbierung der Abstellplätze.

Anita Huber: Ich brauche selten einen Parkplatz, wenn ich in Olten einkaufen gehe oder eine Dienstleistung beziehe. Aber es gibt etliche auswärtige Kundinnen und Kunden, die per Auto anreisen. Dann ist es ärgerlich, wenn der Parkplatz vor dem Geschäft durch Mitarbeitende dauerbesetzt ist. Deshalb hat die Grüne Fraktion einen Änderungsantrag zu Artikel 5. Wir möchten, dass bei Dienstleistung und Verkauf die Richtwerte für Personal von 2 auf 1 halbiert werden.

Heidi Ehram, CVP/EVP/GLP: Wir haben uns in der Fraktion gefragt, weshalb Ihr bei Dienstleistung und Verkauf bei den Richtwerten einen zurückgehen wollt, aber dass Ihr nachher bei den Besuchern und Kunden nicht einen mehr erhöht. Schlussendlich gibt dies ja einfach ein Minus an Angeboten, die Ihr schaffen wollt. Das haben wir dann so festgestellt. Wie gesagt, ist unsere Fraktion gegen diesen Antrag.

Daniel Probst, FdP-Fraktion: Für uns ist dieser Antrag ein absolutes No go. Wir werden dagegen sein. Wie gesagt, sind wir jetzt schon der Meinung, dass es zu wenig Parkplätze hat. Wenn man es noch weiter senkt, ist es für uns nicht annehmbar.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Um auch hier das Gleichgewicht zu halten, der Stadtrat ist auch gegen diesen Antrag und zwar eigentlich unter anderem aus Praktikabilitätsgründen. Die Vorwirkung, die Ihr möchtet oder beantragt, ist schlichtweg nicht Gegenstand. In einem Baugesuch wird festgestellt, wie viele Parkplätze erstellt wird. Nachher ist es eigentlich dem Markt oder dem Geschäft vorbehalten, ob er das Personal entsprechend instruiert, die Parkplätze für die Kundschaft freizumachen. Die Vorwirkung, die Ihr hier verlangt, ist nicht praktikabel.

Beschluss

Mit 26 : 9 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird dem stadträtlichen Antrag zugestimmt.

Seite 34, Artikel 6

Tobias Oetiker, Olten jetzt!: Wir haben uns überlegt, wie wir dieses Parkierungsreglement möglichst gewerbefreundlich gestalten können. Gestört hat uns, dass das Parkierungsreglement eine Art innere Widersprüche hat. Einerseits scheint eine Absicht zu sein, weniger Parkplätze zu haben, und andererseits hat es aber im Parkierungsreglement einen Zwang zum Bau von Parkplätzen, gleichzeitig an Orten, wo man gar keine Parkplätze bauen kann, weil es keinen Platz mehr hat. Dann muss man etwas dafür zahlen. Aus diesem Geld wird aber dann nicht irgendwo ein Parkplatz gebaut, sondern es kommt einfach in eine Kasse. Die Stadt kann es auch nicht irgendwie brauchen. Wenn man es brauchen möchte, müsste man diesen Leuten wieder verhandeln. Eine Riesensache. Wir dachten, warum nicht einfach gerade weg damit? Niemanden zwingen, Parkplätze zu bauen. Das kostet niemanden etwas. Diejenigen, die Parkplätze bauen wollen, können immer noch Parkplätze bauen, und diejenigen, die finden, nein, ich möchte nicht, bauen freiwillig keine. Der Absicht des Reglements, weniger Parkfläche zu haben, wird Genüge getan, ohne dass jemandem irgendwelche Vorschriften gemacht werden, dass sie keine Parkplätze bauen dürfen. Das kommt an verschiedenen Stellen im Reglement vor. Deshalb sind es gleich mehrere Änderungen auf einmal.

Urs Knapp: Ich habe eine Verständnisfrage. Das heisst ja dann, es ist ein Verkehrsträger, unabhängig formuliert. Das gilt natürlich auch für die Zweiradfahrer, dass es auch dort keine Pflicht geben kann.

Tobias Oetiker: In diesem Reglement werden ja die Sachen geregelt, die nicht einfach so passieren. Es ist halt leider so, dass die Parkfläche für die nicht motorisierten Verkehrsträger im Moment nicht gross ist, nicht berücksichtigt wird. Das Ziel wäre ja, die bestehende Verkehrsfläche besser nutzen zu können, indem man Verkehrsträger hat, die weniger Fläche brauchen, besser Leute transportieren. Von daher sollte das Reglement diese fördern und die anderen eher zurückbinden, damit die bestehende Fläche besser genutzt werden kann. Von daher nein.

Felix Wettstein: Ich weiss nicht, ob ich für alle reden kann, weil wir im Vorfeld nicht Gelegenheit hatten, dies unter uns auszumehren. Ich werde gegen diesen Antrag sein und zwar mit der Überlegung, warum haben wir eine Erstellungspflicht für Parkplätze für vier

Räder? Nur für vier Räder. Motorfahrzeuge auf zwei Rad. Da kann man natürlich auch aus einem Vierradparkplatz fünf Plätze machen. Das ist klar. Der Grund, warum wir diese Erstellungspflicht heute haben, ist tatsächlich, dass jemand, wenn er dem nicht nachkommen kann, sich an den Kosten, die wir im öffentlichen Raum für die Erstellung von Plätzen brauchen. Die Grundidee, die ich heraushöre, von Euch, Olten jetzt!, ist, dass jemand Gelegenheit haben, zum Beispiel zu sagen, wir machen eine autofreie Siedlung. Das finde ich super. Dafür haben wir einen anderen Artikel bei uns, der mit Artikel 9 sagt, man kann mit einem Mobilitätskonzept auch anpeilen, dass man zum Beispiel eine autoreduzierte Nutzung hat. Das käme zur Anwendung, wenn jemand wirklich davon abweichen will. Wenn man alle Leute entbindet, um die Flächen für die Motorfahrzeuge überhaupt zu erstellen, bewirken wir tatsächlich, dass die Nutzerinnen und Nutzer, sei es Wohnen oder sei es Arbeit und Dienstleistungen halt mit ihren Fahrzeugen auf den öffentlichen Raum ausweichen und auch den öffentlichen Raum kosten. Von daher finde ich das Prinzip, dass wir eine Untergrenze der Erstellungspflicht haben, nach wie vor zeitgemäss. Wir haben einen grossen Fortschritt gegenüber der Version, die wir im Frühling hatten, gemacht. Ich finde, es ist dem Rechnung getragen, was wir letztes Mal, als wir dies diskutiert haben, verschiedentlich angemeldet haben.

Tobias Oetiker: Ich möchte Daniel Probst sagen, Du hast vorhin eine wissenschaftliche Studie erwähnt, die eben fehlt. Das ist uns auch so gegangen, als wir versucht haben herauszufinden, was dieses Parkierungsreglement überhaupt soll. Eine Studie gibt es. Sie haben Satellitenaufnahmen von amerikanischen Städten ausgewertet, um zu sehen, wie sich der Verkehr dort entwickelt hat. Sie haben eine Relationship zwischen Parkfläche und Verkehr feststellen können. Aber die Folgerung aus diesem Ganzen ist nicht irgendwie, den Leuten zu verbieten, Parkflächen zu bauen, aber doch bitte dringend aufzuhören, die Leute zu zwingen, Parkflächen zu bauen. Das würde automatisch dazu führen, dass Betriebe nur so viele Parkflächen bauen, wie sie wirklich brauchen. Es baut niemand einfach so Parkplätze. Aber es baut auch niemand einfach keine Parkplätze, wenn er ein Haus baut und denkt, dass die Leute, die dorthin wohnen kommen, irgendwo parkieren können. Wenn ich jetzt in Olten SüdWest ein Haus baue und keine Parkplätze, wo sollen dann diese Leute parkieren? Am Strassenrand irgendwo? Unwahrscheinlich. Herr Bachmann oder sein Sohn wird sicher Parkplätze bauen, wenn er darf.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Wir kommen zur Abstimmung. Ich würde gerne zuerst über Absatz 1 von Artikel 6 abstimmen.

Beschluss

Mit 26 : 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird dem stadträtlichen Antrag zugestimmt.

Artikel 6, Absatz 2

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Wir kommen jetzt zum Änderungsantrag der GPK, Seite 35, Artikel 7. Möchte die GPK dies noch einmal erläutern?

Dr. Christine von Arx: Wir sind der Meinung, dass dies präziser ist und der Hinweis auf diese Norm das Ganze griffiger macht. Einfach, damit es der Klarheit dient und man sieht, was dahintersteckt.

Daniel Probst, FdP-Fraktion: Wir finden die alten Artikel besser. Ich habe vorhin den Stadtrat nicht ganz verstanden, ob er gesagt hat, es wird nicht getragen oder mitgetragen. Aber von uns werden die neueren nicht getragen. Das heisst, wir wären für alt 7, alt 12. Sie sind kürzer und lassen im Fall von 12 auch noch ein wenig etwas offen. Man sagt, in begründeten Fällen kann nachher die Baubewilligungsbehörde davon abweichen. Wir finden es liberaler und würden deshalb beim Alten bleiben und möchten vor allem diejenigen, die vorhin gesagt haben, sie möchten keine Änderungen mehr haben, auch bitten, die GPK-

Anträge auch abzulehnen. Du, Noldi, zum Beispiel, mit der SP, würden sie in diesem Fall auch ablehnen.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Ich schlage vor, dass wir Artikel 7 und 12 miteinander, so wie es vorliegt, zur Abstimmung bringen.

Beschluss

Mit 22 : 15 Stimmen wird dem Antrag der GPK zugestimmt.

Seite 36, Artikel 14

Tobias Oetiker: Als wir das Parkierungsreglement durchgesehen haben, ist uns noch etwas zweites Interessantes aufgefallen und zwar die Geschichte mit den Gebühren auf Parkflächen. Wenn ich als Benutzer einer Parkfläche eine Gebühr zahlen muss, die höher wird, je länger ich dort bin, führt dies dazu, dass ich nicht solange dort bin, ausser ich habe irgendwie viel zu viel Geld. Das ist logisch. Das heisst, mein Auto muss wieder auf die Strasse, weil ich die Parkfläche wieder freimache, damit sie durch jemanden anders benützt werden kann. Letztendlich führt eine progressive Parkgebühr dazu, dass sich die Autos mehr bewegen müssen, weil sie wieder weg von diesen Parkflächen müssen. Da das Parkierungsreglement eigentlich weniger Verkehr und die Strassen entlasten möchte, ist es irgendwie unlogisch, weshalb diese Gebühr zeitgebunden sein sollte. Natürlich möchte jemand, der einen Parkplatz vermietet, diese Gebühr gerne zeitgebunden haben. Das ist logisch, weil er ja etwas damit verdienen möchte. Deshalb bin ich nicht dafür, dass man verbietet, eine solche zeitgebundene Gebühr zu erheben. Aber dass das Parkierungsreglement, das weniger Verkehr haben möchte, vorschreibt, eine Gebühr zu machen, die zu Mehrverkehr führt, kann ja irgendwie nicht sein. Deshalb ist der Vorschlag, dass man eine Mindestgebühr hineinschreibt, diesen Franken, aber nichts weiter, also nicht irgendwie vorschreibt, Du musst dann jede Stunde einen Franken verlangen, sondern Du musst einfach einen Franken verlangen. Das heisst, jemand, der diesen Parkplatz benützt, hat ein gewisses negatives Incentive, diesen Parkplatz zu benützen. Es kostet etwas. Aber wenn er es halt einmal dort hat, soll er es doch dort lassen und nicht schon wieder auf die Strasse damit, schon wieder die Strasse benützen und den anderen Verkehrsteilnehmern den Platz wegnehmen. Es ist vielleicht etwas kompliziert. Aber dazu gibt es auch Studien, falls es Euch interessiert, und es wird so, wie Ihr im Vorschlag seht, viel kürzer.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Ich habe Dich nicht mehr verstanden.

Tobias Oetiker: Durch unseren Änderungsvorschlag wird das Reglement kürzer und leichter verständlich, wenn auch der Intent vielleicht nicht allen klar ist. Aber er ist gut.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Dankeschön.

Urs Knapp: Tobias, ich habe wieder eine Verständnisfrage. Vielleicht bin ich heute Abend nicht so hell. Das heisst also, wenn jetzt zum Beispiel der Betrieb des Hammer-Centers sagt, ja gut, einen Franken müssen wir jetzt halt verlangen. Aber dafür kann ich es für eine zweite und dritte Stunde gratis geben. Es kostet immer nur einen Franken. Dafür kann ich noch etwas machen. Man bekommt viel mehr Freiheit, und eigentlich sinken so die Parktarife. Das ist Deine Idee.

Tobias Oetiker: Ja, auf eine Art sinken so die Parktarife für jemanden, der dann sein Auto drei Stunden, drei Monate oder was immer dort lassen möchte. Das ist so. Aber das ist ja im Interesse desjenigen, der das Parkhaus hat. Wenn es die Migros, rechnet es sich vielleicht für ihn, dass er es bei einem Franken belässt. Jemand, der das Parkhaus kommerziell betreibt, kann sich dies nicht leisten. Er muss halt einen Stundentarif machen. Aber das Reglement muss dies nicht vorschreiben. Das können die Leute selber entscheiden, die ein solches Parkhaus haben.

Daniel Kissling: Einfach noch einmal zur Klärung. Genau das, was Urs Knapp gesagt hat, ist das, was wir wollen. Es geht am Schluss eigentlich um den Unternehmer. Wenn er oder sie das Gefühl hat, dass es sinnvoll ist, dass man sagt, diesen Franken kostet es. Dann sagt man, dafür darf man das Auto für diesen Franken fünf Stunden stehen lassen. Aber nachher sagt man, okay macht man es nicht, weil man ja keine Autoleihen haben will, die dann monatelang dort stehen. Man kann selber sagen, dann hört man auf, nachher kostet es mehr oder man darf nur so lange. Das kann aber dann der Unternehmer oder die Unternehmerin selber entscheiden. Das wäre unsere Idee. Wir würden beliebt machen, auch aus dem Grund, dass viel Verkehr auch Schnelloparkverkehr ist, im Sinne von wir fahren kurz hin und fahren wieder zurück. Vielleicht könnte man dann sagen, es lohnt sich erst, wenn man zwei oder drei Stunden dort ist. Möglicherweise geht man noch einen Kaffee trinken oder von dort aus noch in einen zweiten Laden.

Urs Knapp: Meine persönliche Meinung. Ich finde den Gedanken interessant. Im Gäupark kämpfen wir gegen die Parkgebühren. Im Prinzip gibt man jetzt hier einen Franken und kann tun, was man will. Der Gäupark findet dies interessant. Das gibt mehr Kunden und mehr Verkehr. Ich könnte mir schon vorstellen, dass ich hier zustimmen würde.

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Zu Artikel 3 hat auch die FdP noch einen Antrag. Wir werden sie gegenüberstellen und darüber abstimmen. Wer dem Antrag von Olten jetzt!, Artikel 14, Absatz 2 zustimmen möchte, indem es wegfällt, soll dies bitte zeigen.

Beschluss

Mit 21 : 16 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Antrag von Olten jetzt! abgelehnt.

Artikel 14, Absatz 3

Daniel Probst: Ich bin jetzt gar nicht sicher. Wenn ich den Antrag von Olten jetzt! anschau, finde ich eigentlich fast sympathischer. Verstehe ich ihn richtig, dass das Minimum einfach ein Franken sein muss? Aber die Dauer ist nicht bestimmt. Wir sagen ja einfach, für uns wäre wichtig gewesen, dass man nicht von Anfang an gleich einen Franken verlangen muss, weil dies für gewisse innerstädtische Detailhändler auch ein Nachteil zu denjenigen wäre, die diese Stunde gratis geben können. Deshalb haben wir unseren Antrag unter anderem auch so formuliert. Ich könnte mir jetzt auch vorstellen, dass wir Euren Antrag unterstützen. Ich weiss nicht, wie es meine Kollegen sehen. Aber sicher müsste einer von ihnen durchkommen. Wahrscheinlich kommt keiner durch. Unseren Antrag begründe ich damit, dass wir sicher auch Interesse haben. Wir haben ja auch in unserer Stadt Detailhändler. Zum Teil sind oder wären sie im Nachteil, wenn sie ab den ersten Minuten einen Franken verlangen. Das finden wir nicht gut. Es führt schlussendlich zu Mehrverkehr, dass die Leute nachher vielleicht nicht mehr in der Stadt einkaufen, sondern auswärts gehen. Deshalb haben wir unseren Antrag so gestellt, dass man nicht von der ersten Stunde weg schon einen Franken verlangen muss. Das ist unser Antrag. Derjenige von Olten jetzt! sagt einfach, es darf einen Franken nicht unterschreiten, würde aber dann halt auch bedeuten, es könnte auch ab der ersten Minute einer sein. Das ist jetzt etwas unklar. Ich glaube, wir halten an unserem Antrag fest und schauen, was passiert.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Ich möchte einfach zwei Sachen zu bedenken geben. Eine ist die Gewerbefreundlichkeit. Ich habe natürlich auch schon Gespräche mit dem Gewerbe geführt, die sagen, wir sind interessiert daran, dass diese Parkplätze vor allem auch Rotationen haben. Ich weiss, es spricht etwas gegen das Mobilitätskonzept. Aber das Gewerbe ist darauf angewiesen, dass diese Parkplätze dann auch einmal frei werden. Das Zweite, was Ihr jetzt beschliesst, hat einen Einfluss auf das Parkleitsystem, auf die Verhandlungen mit den Parkhäusern. Es ist alles möglich. Es gibt neue Verhandlungen. Das

muss man einfach berücksichtigen, was die Parkhausbetreiber sagen. Was oberirdisch gilt, muss auch unterirdisch gelten. Das hat eine gewisse Kopplung.

Beschluss

Mit 15 : 13 Stimmen bei 10 Enthaltungen wird dem Antrag der FdP zugestimmt.

Beschluss

Mit 23 : 15 Stimmen wird dem stadträtlichen Antrag zugestimmt.

Urs Knapp: Wir haben jetzt die Detailberatung gemacht. Wir möchten beantragen, dass wir ein Timeout machen können, bei dem wir die Detailberatung bewerten und beschliessen können, wie wir in der Schlussabstimmung entscheiden wollen. Von daher bitte ich um fünf Minuten Timeout.

Gesamtbeschluss

Mit 24 : 14 Stimmen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

I.

1. Das Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) unter Berücksichtigung der angenommenen GPK-Anträgen wird genehmigt. Es tritt nach Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

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

Mitteilung an
Reglementssammlung
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 11

Neubau Schulanlage Kleinholz/Genehmigung Planungsvorgaben

Im vergangenen Januar hat das Gemeindeparlament der Stadt Olten das Kleinholz als Standort für das aufgrund der steigenden Schülerzahlen erforderliche neue Schulhaus bestimmt. Der Stadtrat beantragt nun die Fortsetzung der Planungsarbeiten mit Schulraum für 16 Klassen, Räumen für Tagesstrukturen und der Erstellung einer neuen Dreifachturnhalle.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

Schülerzahlentwicklung

In den vergangenen 3 Schuljahren ist die Schülerzahl an der Schule Olten um 129 gestiegen, also um die Schülerzahl des Schulhauses Hübeli. Die Schülerzahlen im Schuleingangsbereich werden auch in den nächsten Jahren steigen. Während die Jahrgänge unserer 3.-6. Klassen an der Primarschule aktuell etwa 130 betragen, die in jeweils 7 Klassen unterrichtet werden, ist zukünftig mit grösseren Jahrgängen zu rechnen. Folgende Schülerzahlen stehen fest, d.h. sie sind bei der Einwohnerkontrolle gemeldet (Stichtag 31. Juli 2018):

Für den Schuleintritt im Schuljahr 2018/2019: 158
Für den Schuleintritt im Schuljahr 2019/2020: 166
Für den Schuleintritt im Schuljahr 2020/2021: 189
Für den Schuleintritt im Schuljahr 2021/2022: 186
Für den Schuleintritt im Schuljahr 2022/2023: 192

Dies bedeutet, dass die bisherige Schulstruktur entsprechend zu erweitern ist: Es wird 9-10 Klassen pro Jahrgang brauchen. Wenn man voraussetzt, dass die Zunahme konstant ist, werden an der Primarschule bis im Jahr 2030 zusätzliche 16-24 Klassen geführt. Dafür reicht der aktuelle Schulraum bei weitem nicht aus, der Schulraumbedarf ist somit dringend gegeben. Dazu kommt noch die mittelfristige Zunahme im Sek-I-Bereich (ab ca. 2025) und eine wahrscheinliche kurz- bis mittelfristige Zunahme im Bereich der Musikschule.

Der Schulraumbedarf ist ausgewiesen. Er beruht auf den vorliegenden Zahlen der Einwohnerkontrolle bis 2022/2023, anschliessend als Prognose auf den Zahlen der Firma Kontextplan.

Standort

Auf Grund des ausgewiesenen Bedarfs wurde die Firma Kontextplan beauftragt, eine umfassende Schulraumplanung zu erarbeiten, welche sie im Juni 2017 vorgelegt hat (Schulraumplanung Olten, Gesamtbetrachtung Kindergarten, Primarschule, Sek I).

Als zentrale Massnahme definiert Kontextplan den Bau eines neuen Primarschulhauses im Kleinholz. Den Standortentscheid hat das Gemeindeparlament am 25. Januar 2018 bestätigt.

Mit dem neuen Standort Kleinholz kann laut Bericht Kontextplan (S. 15) der Zunahme von primarschulpflichtigen Kindern am besten begegnet werden: Deutlich mehr Kinder (dunkelgrüne Felder) werden schwerpunktmässig im Gebiet Kleinholz / Bornfeld und im Gebiet der Aarburgerstrasse erwartet.



Abbildung 1: Räumliche Verteilung und Anzahl der primarschulpflichtigen Kinder

Über den Standort des neuen Schulhauses im Kleinholz hat das Gemeindeparlament am 25. Januar 2018 entschieden.

Pädagogisches Konzept

Grundsatzpapier der Direktion Bildung und Sport (Adaptiert für Schule Olten aus: „Dem Lernen Raum geben“, Dienststelle Volksschulbildung, Kanton Luzern, 2014)

1. Schulräume

Die Schule ist ein Ort, wo nahezu alle Kinder und Jugendlichen in der obligatorischen Unterrichtszeit etwa 8000 Stunden leben und lernen und Lehrpersonen einen zunehmenden Anteil ihrer Arbeitszeit verbringen. Die Erwachsenen haben ein begründetes Interesse daran, dass einiges, das sich in unserer Gesellschaft und Kultur bewährt hat, zu bewahren und an die Kinder und Jugendlichen weiterzugeben. Ganz offensichtlich verändert sich aber unsere Welt und die Gesellschaft immer rasanter, nicht nur die Arbeitswelt der Erwachsenen, die Technologie und die ganze Mitwelt, auch das Denken und Fühlen der Menschen hat sich in diesem Umfeld verändert. Mindestens ebenso verändert sich damit der Nahraum der Kinder und Jugendlichen, die Familie, die sozialen Beziehungen, der Konsum, die Freizeit, die Wahrnehmung der Welt, die Kommunikation und damit selbstverständlich auch das Leben und Lernen in der Schule.

Wir Erwachsenen können nur beschränkt in unseren Lehrplänen vorwegnehmen, was und wie Kinder und Jugendliche heute lernen sollen, damit sie in der Zukunft bestehen können. Es ist nur begrenzt möglich zu wissen, wie in Zukunft in Schulen gelernt wird, die heute gebaut werden. Eine hohe Flexibilität von Raum und Infrastruktur ist deshalb bedeutungsvoll und muss entsprechend berücksichtigt werden.

2. Wie lernen Kinder heute

Kinder und Jugendliche stehen immer wieder vor Fragen, für die sie noch keine angemessenen Antworten haben. Überall, wo unterschiedliche Perspektiven und Herausforderungen sind, kann Bewegung ins Denken und Handeln kommen. Die Erfahrung, Probleme selber lösen zu können, ist ein zentraler Motor für das Denken und Lernen und für die soziale und emotionale Entwicklung der Heranwachsenden. Damit Kinder und Jugendliche gut lernen können, brauchen sie Menschen, die sie gernhaben, anerkennende, kommunikative und kompetente Menschen, auf die Verlass ist. Auch wenn sie bei der aktiven Auseinandersetzung mit der Welt, die sie umgibt, mit allen Sinnen, mit gesprochener Sprache, mit Texten, Bildern und elektronischen Medien wesentliches lernen - sie können nicht alles selber erfahren. Sie lernen auch durch Belehrung und verbale Instruktion. Trotzdem, die eigene Erfahrung, das reflektierte Handeln mit Menschen und Sachen ist entwicklungsgemässer und nachhaltiger.

3. Leben und Lernen in der Schule und im Unterricht

Die ankommenden Kinder entscheiden selber, ob sie draussen im Freien, vor dem Schulzimmer spielen, oder ob sie sofort mit der Wochenplanarbeit beginnen wollen.

Alle Kinder arbeiten zwar seit ein paar Tagen am selben mathematischen Thema, aber auf ganz verschiedenen Niveaus. Nach 50 Minuten spielt ein Kind auf der Geige ein selber erfundenes und eingeübtes Pausenzeichen. Alle Kinder wissen, dass sie spätestens in fünf Minuten für den Morgenaustausch im Stuhlkreis sein sollen. Heute spielen im Kreis drei Kinder mit ihren Blockflöten das Begrüssungslied. Zum Dank wird geklatscht. Dann singt die Klasse das Lied gemeinsam.

Ein Junge hat die Aufgabe, den Tagesplan, den er von der Lehrerin erhalten und an die Wandtafel geschrieben hat, vorzulesen und die Details zu klären. Die Lehrerin hält sich völlig zurück. Damit die Kinder gut vorankommen, berichtet jedes Kind kurz über den Stand der Arbeit am Wochenplan und von einer Erfahrung beim Besuch des Kunstmuseums. Nach etwa 20 Minuten gibt der Junge die Moderation an die Lehrerin zurück. Diese und ein paar

Kinder, die sich spontan melden, geben dem Jungen eine Rückmeldung zur Moderation. Nach der Pause treffen sich die 1./2. Klässler mit den 6. Klässlern zum gemeinsamen Lesen. Sie verteilen sich in 2-er und 3-er Gruppen im ganzen Treppenhaus und in den Garderoben. Zunächst lesen die Grossen den Kleinen eine Seite aus einem selbst gewählten Buch vor, diese hören mit grossen Augen und tief konzentriert zu. Jetzt wird abgewechselt und die Kleinen lesen den Grossen vor, welche sie immer wieder unterstützen, wenn ein Wort Schwierigkeiten bereitet.

4. Konsequenzen für die Schulhausgestaltung

a) Für die Kinder im Unterricht:

- Grösse und Form der Räume sind geeignet, um individualisierenden und kooperativen Lernformen Platz zu bieten, auch in altersgemischten Gruppen.
- Es hat genügend Räume, Schränke, Ablage- und Stauflächen, die für differenzierende (Lern-)Materialien und anregende Lernumgebungen in einem handlungs- und erfahrungsorientierten Unterricht gebraucht werden.
- Es hat Nischen, Zwischenräume und Plätze, die zum Leben und Lernen, zum Beobachten, zum konzentrierten individuellen Arbeiten und zum Rückzug geeignet sind.
- Die Schulräume sind so ausgestattet, dass sie den wechselnden Lern- und Arbeitsformen rasch angepasst werden können.
- Die Räume sind darauf ausgerichtet, dass die Lernenden individualisiert an je einem eigenen Thema, mit unterschiedlichen/Materialien auf verschiedenen Lernwegen in unterschiedlichem Tempo selbstständig arbeiten können.
- Es gibt Räume, wo Kinder und Jugendliche gemeinsam, miteinander und voneinander lernen können (Gruppenräume, individuelle Arbeitsplätze; Klassenräume, benutzbare Fensterbänke und Korridore).
- Die Schulräume sind so angeordnet, dass einzelne Kinder sich bewegen können, ohne die anderen zu gefährden und zu stören.
- Die Anordnung der Räume fördert die Zusammenarbeit über die Klassen hinaus.
- Es hat Räume, Marktplätze, Foren, wo sich grosse Gruppen treffen können, wo Theater gespielt und musiziert werden kann, wo Präsentationen und Feiern stattfinden können.

b) Für die Lehrpersonen:

- Zunehmend verbringen Lehrpersonen einen Teil ihrer ausserunterrichtlichen Arbeitszeit in der Schule. Deshalb stehen der Schulleitung, den Lehrpersonen, den Fachlehrpersonen Arbeitsplätze zur Verfügung.
- Die Kooperation der an der Schule Beteiligten wird durch die räumliche Anordnung und Gestaltung von Klassenzimmern und dem Lehrpersonen-Arbeitsbereich gefördert.
- Die Arbeitsplätze sind geeignet für die ruhige individuelle Vor- und Nachbereitung des Unterrichts, für die Wissensbeschaffung (PC und Mediothek) und den Erfahrungsaustausch, aber auch für die Zusammenarbeit in den Unterrichtsteams.
- Es gibt Besprechungszimmer für kleine Gruppen, in denen ungestört Gespräche mit Eltern und Mitarbeiter/innen, Sitzungen mit anderen Erwachsenengruppen geführt werden können.
- Es gibt ruhige, gut eingerichtete Arbeitsräume für den teamübergreifenden Austausch, mit den richtigen technischen Einrichtungen für Sitzungen und Gesamtkonferenzen.
- Es gibt einen Aufenthaltsraum, in dem sich das Personal in der Schule wohlfühlt.

Der Schulraum unterstützt die pädagogische Arbeit in der Schule. Er soll deshalb vielfältige Lehr- und Lernformen sowie Zusammenarbeit ermöglichen und flexibel angepasst werden können.

Tagesstrukturen

Schul- und familienergänzende Angebote sind für Eltern, Kinder und Jugendliche von grosser Bedeutung. Einige Kinder leben in kleinen Familien, haben wenige bis keine Geschwister und hie und da auch keine Gleichaltrigen in ihrer Umgebung. Da bietet die Schule einen bedeutenden sozialen Lern- und Lebensraum. Für die Mehrzahl der berufstätigen Eltern und besonders für die Alleinerziehenden bieten schulergänzende Angebote (Mittagstisch, Aufgabentreff und allenfalls weitere Angebote) eine grosse Erleichterung. Und auch für das gemeinsame Lernen eröffnen sich neue Möglichkeiten.

Lernen findet unter ganz unterschiedlichen Bedingungen (vgl. Oltners Bildungslandschaft) statt: Mehr oder weniger angeleitet, systematisch im Unterricht, aber ebenso im informellen Bereich, z.B. in der Freizeit, beim Sport und in der Bewegung, beim Spielen und Toben, beim miteinander Reden und Ausruhen, beim Essen und Musizieren, beim Lesen oder am PC, immer und überall. Tagesstruktur-Angebote sind Chance und Herausforderung, den Lernraum Schule auch zu einem guten Lebensraum für Kinder, Jugendliche und Erwachsene zu erweitern.

- Die Räume für die Tagesstrukturen sind in der Nähe der Schulzimmer. Die kleinen Kinder des Kindergartens können ihre Kindergartenräume selbstständig erreichen.
- Der Verpflegungsbereich ist gross genug und so eingerichtet, dass die Kinder in Ruhe und mit genügend Zeit essen können.
- Die Umgebung ist in Räume für die verschiedenen Altersgruppen unterteilt. Die verschiedenen Altersgruppen finden ihre Nischen und Plätze.
- Es sind genügend Rückzugsräume verfügbar, die eine aktive Erholung ermöglichen und zum Arbeiten und Lernen im Freien einladen.
- Es gibt Räume, wo gemeinsam gearbeitet und gespielt werden kann. Die Innen- und Aussenräume regen dazu an, miteinander und voneinander zu lernen, Neues zu entdecken, mit älteren Kindern ins Gespräch zu kommen, Wissen und Können von anderen Kindern und Erwachsenen zu erwerben.
- Es gibt drinnen und draussen Plätze, wo die Kinder sich ungestört in etwas vertiefen, individuell lernen, arbeiten und spielen können, sich geborgen fühlen, in Ruhe lesen und sich ausruhen können.
- Es gibt (Aussen-)Räume, wo Kinder – ohne andere zu stören – auch einmal laut sein, sich austoben und bewegen können.

Schulische Tagesstrukturen sind eine gesellschaftliche Notwendigkeit und politisch seit über 10 Jahren in Olten gefordert (Motion Trudy Küttel). Deshalb sollen die notwendigen Räumlichkeiten mit dem Bau eines neuen Schulhauses realisiert werden.

Raumprogramm

Mit Blick auf die oben dargestellten pädagogischen Anforderungen für neu zu erstellenden Schulraum hat die Schulleiterin der Primarschule Hübeli, Patricia Stutzmann, bereits 2014 zusammen mit dem Lehrpersonen-Kollegium ein Raumprogramm erarbeitet. Dieses wurde nun in einem gemeinsamen Workshop der Direktionen Bau und Bildung und Sport auf die Kontextplan-Berichte abgestimmt und aktualisiert. Es berücksichtigt die Gegebenheiten des Lehrplan 21 (ab Schuljahr 2018/2019).

1. Klassenzimmer

Die aktuellen Klassenzimmer im Hübeli sind mit über 90 m² sehr gross, es fehlen jedoch Gruppenzimmer. In vielen Klassen werden die spezielle Förderung und der Partnerunterricht gemeinsam im Klassenzimmer durchgeführt. Dies wird von den meisten geschätzt und sollte in Zukunft weiter gepflegt werden. Es zeigt sich aber im Alltag, dass es immer wieder sinnvoll ist, wenn eine oder mehrere kleine Gruppen ausserhalb des Klassenzimmers mit oder ohne Lehrperson arbeiten.

Bei einem Neubau ist diesbezüglich folgendes wichtig:

- Pädagogisch: Genügend grosse Klassenzimmer (75m²).
- Integrierte spezielle Förderung, DaZ, Logopädie
- Kurze Wege für die Fach-Lehrpersonen (Spezielle Förderung, Partnerunterricht, Teamteaching, DaZ)

Zu prüfen ist die Anordnung von Klassenzimmern des jeweiligen LP-21-Zyklus in geeigneter Nähe, zur Förderung der Zusammenarbeit innerhalb des Zyklus (Kindergarten und 1./2. Klasse; 3./4. und 5./6. Klasse).

2. Gruppenräume

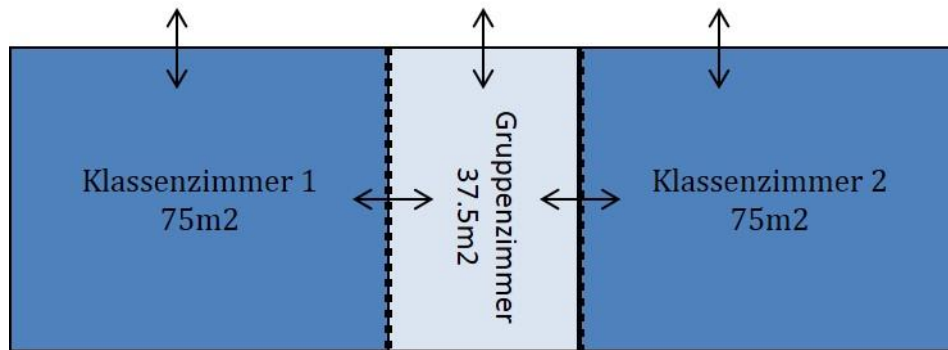
Gruppenzimmer werden mit Klassenzimmer kombiniert und nicht örtlich getrennt. Kombination von Klassen- und Gruppenzimmer mit einer flexiblen, schallisolierenden Abtrennung.

Idealerweise werden jeweils 2 Klassenzimmer durch eine Schiebewand mit einem Gruppenzimmer (Grösse $\frac{1}{2}$ des Klassenzimmers) kombiniert.

Parallelklassen sollen auf den jeweiligen Stufen möglichst eng zusammenarbeiten können. Deshalb sollten jeweils zwei Klassenzimmer über den Gruppenraum miteinander verbunden werden können, um klassenübergreifendes Lernen und Arbeiten zu fördern. Die Gruppenräume sollen sowohl von den Klassenzimmern wie vom Gang zugänglich sein.

Als Ergebnis des gemeinsamen Workshops der Direktionen Bau und Bildung und Sport wurde die Fläche der Schulzimmer auf 75m² und die Fläche der Gruppenräume (jeweils 1 Gruppenraum auf 2 Klassenzimmer) auf 37,5 m² festgelegt.

Mögliche Anordnung der Gruppenräume:



Zusätzliche Gruppenräume sollen der Schule die Möglichkeit geben, Zusatzangebote, wie z.B. Forschungszimmer, Mediothek entwickeln zu können.

Gemäss den kantonalen Vorgaben und dem Konzept der Schule Olten wird die Logopädie dezentral in den einzelnen Schulhäusern angesiedelt. Das aktuelle Team Hübeli unterstützt diese Pläne und ist gerne bereit die Logopädie im neuen Schulhaus zu integrieren.

Die Integration wurde in den letzten drei Jahren erfolgreich umgesetzt.

Raumbedarf:

- Logopädie-Raum (½ Klassenzimmer)

3. Musikkojen

In allen Primarschulhäusern wird zurzeit integrierter Musikschulunterricht durchgeführt. Im Hübeli fand dieser bisher auf Grund der Nähe des Hübelschulhauses zur Musikschule in den Räumen der Musikschule statt. Kinder konnten leicht vom Hübeli in die Musikschule wechseln und zurück. An den anderen Primarschulstandorten war dieser Wechsel nicht leicht zu vollziehen, deshalb findet der integrierte Musikschulunterricht in den Schulhäusern statt. Die Musikschul-Lehrpersonen wechselten dafür jeweils in die Primarschulhäuser. Nicht alle Instrumente sind dafür geeignet.

Durch die konstant hohe Schülerzahl an der Musikschule werden die Raumkapazitäten ausserhalb der schulischen Blockzeiten stark beansprucht, was zu Engpässen führt. Durch den integrierten Musikunterricht können Lektionen auch während den Blockzeiten (Montag bis Freitag, 07.45 – 11.45 h) durchgeführt werden, wodurch die Musikschule entlastet werden kann. Deshalb ist im neuen Schulhaus die Einrichtung von 3 Musikkojen vorgesehen.

Für die Durchführung des integrierten Musikschulunterrichtes ist die Erstellung von 3 Musikkojen vorgesehen.

4. Turnhallen

Durch den Schulhaus-Neubau erhebt sich auch die Frage nach dem damit verbundenen Bedarf an Turnhallen. Das Hübeli-Schulhaus hatte keine eigenen Turnhallen, die Klassen beanspruchten bisher entweder die Turnhallen am Sekundarschulzentrum Frohheim (Fr1/Fr2) oder die Stadthalle. Die Stadthalle belegten zudem auch die Sek I und die Primarschule Bannfeld.

Belegung der externen Turnhallen mit Anzahl Lektionen im Schuljahr 2018/2019:

	Turnhalle Bannfeld	Fr1	Fr2	Stadthalle
Primarschule Hübeli		7	10	6
Primarschule Bannfeld	28			6
Sek I		24	27	12
Total Stadthalle heute				24

Gemäss Raumprogramm (Beilage) löst das neue Schulhaus bei Vollbelegung mit 16 Klassen 40 Turnlektionen aus. Wenn man nun 28 Lektionen pro Halle als üblichen Standard veranschlagt (20 Lektionen Blockzeiten am Morgen plus 4 x 2 Lektionen am Nachmittag), braucht es für das neue Schulhaus allein 2 Hallen. Mit zunehmender Schülerzahl an der Sek I und dem überbeanspruchten Turnhallenangebot an der Primarschule Bannfeld wird es weiterhin zusätzliche Schulbelegungen im Kleinholz brauchen. Dadurch ergibt sich aus Sicht der Schule der Bedarf für eine Dreifachhalle im Kleinholz.

Für die Stadthalle besteht ohnehin in den kommenden Jahren ein ausgewiesener Sanierungsbedarf. Dafür gibt es zwei Szenarien: Entweder eine Nutzungsanpassung zu Gunsten der Verwendung als täglich genutzte Schulsporthalle für Kinder und Jugendliche der Schule Kleinholz oder eine Sanierung mit gleichbleibender Nutzung mit entsprechenden Friktionen.

a. Sanierung / Nutzungsänderung der Stadthalle

Die Stadthalle ist ausser der extern gemieteten Giroud-Olma-Halle die einzige „Dreifachhalle“ in der Stadt Olten. Allerdings ist die Stadthalle nicht für den Turnunterricht konzipiert worden, sondern in erster Linie als Durchführungsort von verschiedenen Anlässen - neben Sportanlässen auch Tagungen und grosse Events. Dadurch ist die Stadthalle öfters nicht für den Turnunterricht der Schulen nutzbar. Für den Turnunterricht von Kindergärten und Primarschulen ist die Stadthalle deshalb nur bedingt geeignet.

b. Bau einer neuen und zweiten städtischen Dreifachhalle

Den Bedarf der Primarschule Kleinholz und der anderen Benützer der Schule Olten (Sek I und Primarschule Bannfeld) könnte auch eine neu zu erstellende Dreifachhalle im Kleinholz abdecken. Diese wäre als Turnhalle für die schulische Nutzung zu konzipieren und würde am Abend als Trainingshalle für die Oltner Sportvereine zur Verfügung stehen, Man könnte damit einem vielfach geäusserten Wunsch der Oltner Sportvereine (IG Sport Olten) entsprechen, die schon seit einiger Zeit das Fehlen einer zeitgemässen Sporthalle vor allem für die Ballsportarten bemängeln. Die um die Sportvereine erweiterte Nutzergruppe sorgt für eine sehr gute Auslastung und kann die Akzeptanz des Bauvorhabens in der Bevölkerung steigern.

Mit einer zweiten eigenen Dreifachhalle könnte sich die Stadt Olten auch bei der Verhandlung des neuen Untermietvertrages mit dem Kanton als Hauptmieter besser

aufstellen. Aktuell bezahlt die Stadt jährlich 280'000 Franken für die Miete und ca. 20'000 Franken für die Reinigung. Der Untermietvertrag läuft noch bis zum 31.12.2021. Zudem unterstützt der Kanton auf Gesuch hin die Erstellung von Sportstätten mit ca. 10% der Baukosten aus dem kantonalen Sportfonds. Für die Grösse einer Stadt wie Olten sind 2 bis 3 Dreifachhallen sinnvoll und der Bedarf ist bei der Schule und den Vereinen nachgewiesen.

Das neue Schulhaus löst einen Bedarf an Turnhallen aus. In der Gesamtbetrachtung ist die Erstellung einer zweiten und neuen Dreifachhalle mit entsprechendem Fokus auf die Schule und den Vereinssport die zu favorisierende Lösung.

Grösse der neuen Schulanlage

Im Bericht von Kontextplan werden die folgenden Einflussfaktoren und Betrachtungshorizonte zu Grunde gelegt:

1. Einflussfaktoren:
Kantonale Bevölkerungsprognose (-> Szenario tief, Bericht Kontextplan S. 10 f)
Bevölkerungsprognose Stadtplanung Olten (-> Szenario hoch, ebd)
2. Richtwerte der Klassengrössen gemäss kantonalen Vorgaben: 20 für Kindergarten und Primarschule

Im Zusammenhang mit den kantonalen Richtwerten sei namentlich darauf hingewiesen, dass der Anteil der Schüler mit Migrationshintergrund in Olten 45% beträgt, im Kanton Solothurn 28%.

Klassendurchschnitte im kantonalen und interkantonalen Vergleich:

	Olten* 17/18	Olten** 18/19	Solothurn* Kanton	Aargau*** Kanton	BS*** Kanton	BL *** Kanton
Kindergarten	18,6	19,1	19,3	18,6	18,0	17,9
Primarschule	18,5	19,5	19,2	18,2	20,3	18,8

*Schulreport 2017/2018 VSA Solothurn

**Meldung Personendaten der Schule Olten an VSA Solothurn

***Bildungsbericht Nordwestschweiz 2017

Für die Berechnung der zu erstellenden Anzahl von Schulräumen wird der kantonale Richtwert von 20 herangezogen.

3. Betrachtungshorizonte:

- Kurzfristig bis 2020
- Mittelfristig bis 2030
- Langfristig bis 2040

Szenario tief 2030	Schulstufe	Neubau Kleinholz	Neubau total KG und PS	Bannfeld	Total Olten West
	Kindergärten	4		4	8
	Primarschule	12	16	12	24
Szenario tief 2040					
	Kindergärten	6		4	10
	Primarschule	18	24	12	30

Szenario hoch 2030					
	Kindergärten	6		4	10
	Primarschule	18	24	12	30
Szenario hoch 2040					
	Kindergärten	8		4	12
	Primarschule	24	32	12	36

Zusatzberechnungen für Erhöhung der Klassenbestände auf 24

Szenario tief 2030	Schulstufe	Neubau Kleinholz	Neubau total KG und PS	Bannfeld	Total Olten West
	Kindergärten	3		4	7
	Primarschule	8	11	12	20
Szenario tief 2040					
	Kindergärten	4		4	8
	Primarschule	12	16	12	24

Mit dem neuen Schulhaus Kleinholz wird das Hübelischulhaus (7 Klassen + 2 Kindergärten) abgelöst. Daneben werden dort zusätzliche Klassen geführt, um die steigende Schülerzahl aufzunehmen. Die Verbindung zum Bifangquartier eröffnet die Möglichkeit, auch Kinder aus diesem Einzugsgebiet aufzunehmen.

Mit dem Raumangebot für 16 Klassen kann der Bedarf abgedeckt werden bis 2030 gemäss Szenario tief. Mit dieser Grösse kann ein Leerstand vermieden werden.

Gemäss einer durchgeführten Machbarkeitsstudie (siehe Beilage) ist eine Erweiterung vor Ort auf 24 Klassen möglich. Damit könnte das Szenario tief bis 2040 abgedeckt werden oder aber das Szenario hoch bis 2030.

Der Stadtrat erachtet die Erstellung von Schulraum für 16 Klassen (4 Kindergärten und 12 Primarschulklassen) als angemessen und richtig. Der Entscheid beruht auf dem Szenario „tief“, bezüglich Klassengrösse auf dem kantonalen Richtwert von 20 und auf dem Zeithorizont mittelfristig bis 2030.

Optimalen Tageslichtverhältnissen wie auch dem sommerlichen Wärmeschutz und der Luftqualität muss grosse Beachtung zugemessen werden.

Aber auch die Aufenthaltsqualität im Aussenbereich muss bei einer Schulanlage speziell beachtet werden, weshalb ein schonender Umgang mit der Ressource Boden anzustreben ist.

- b) **Umwelt:** Es soll ein ökologisch nachhaltiges Projekt mit einem niedrigen Energiebedarf in Erstellung sowie Betrieb und Unterhalt entstehen, wobei erneuerbare Energieträger und bauökologisch einwandfreie Konstruktionssysteme und Materialien eingesetzt werden sollen. Dabei sollen Materialien mit einer hohen Nutzungsdauer und Rückbaufähigkeit eingesetzt werden, welche keine umweltbelastenden Schadstoffe ausstossen.
- c) **Wirtschaft:** Durch eine rationelle Bauweise mit vorfabrizierten Elementen soll ein in der Erstellung wirtschaftliches Projekt entstehen. Ebenso soll mit einer intelligenten Gebäudestruktur auf eine hohe Nutzungsflexibilität geachtet werden, damit die Adaptionfähigkeit an künftige Bedürfnisse und pädagogische Konzepte gegeben ist. Durch einen tiefen Energieverbrauch und eine qualitätsvolle Materialisierung ist ein kostengünstiger Betrieb und Unterhalt zu erwarten. Dies wird durch eine konsequente Systemtrennung von verschiedenen alternenden Bauteilen unterstützt, damit jederzeit eine Instandsetzung oder Nachrüstung ohne massive bauliche Eingriffe möglich sein wird. Der Fokus soll auf die Lebenszykluskosten ausgerichtet sein, da die Betriebskosten über die Lebensdauer eines Bauwerks die Erstellungskosten um ein Vielfaches übersteigen.

Um all diese Anforderungen erfüllen zu können, wird ein lösungsorientiertes Vergabeverfahren gewählt, damit einerseits die submissionsrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können und andererseits mit einem **Projektwettbewerb** die im vorliegenden Perimeter bestmögliche Lösung evaluiert werden kann. Ein Wettbewerbsverfahren fördert die Innovation und garantiert durch das Ausloten des konzeptionellen Spielraumes an diesem Ort die Wahl des bestmöglichen Projekts, das die gestellten Projektziele erfüllt.

Weitere Erwägungen, die verworfen wurden:

Studienauftrag

Ein Studienauftrag als mögliches Verfahren wurde untersucht und verworfen, da der Aufwand für die Vorbereitung und Begleitung mit einem Projektwettbewerb vergleichbar ist, jedoch nie die Vielzahl von Wettbewerbseingaben erreicht wird. Studienaufträge werden in der Regel nur mit wenigen Teams für komplexe Aufgaben im Dialog mit der Bauherrschaft - also nicht anonym - durchgeführt. Der Neubau einer Schulanlage auf einem freien Areal ist überschaubar und die wichtigsten Rahmenbedingungen dazu können gut im Vorfeld fixiert werden. Aus diesen Gründen wird der Studienauftrag verworfen.

Gesamtleistungswettbewerb

Ein Gesamtleistungswettbewerb beinhaltet ein Projekt sowie ein konkretes Angebot des Gesamtleisters bzw. Totalunternehmers. Dieses Verfahren ist in der Vorbereitung und Begleitung äusserst zeitintensiv, da die Projektdefinition bis ins letzte Detail definiert und formuliert werden muss, damit das Angebot auch sämtliche Leistungen beinhalten wird. Dementsprechend ist der Aufwand für den Anbieter hoch, was mit einer entsprechenden Preissumme abgegolten wird. Konsequenterweise wird auch bei einem Gesamtleistungswettbewerb das Teilnehmerfeld auf ca. fünf Anbieter eingeschränkt. Je nach Bauaufgabe kann ein solches Verfahren Sinn machen, jedoch nicht für eine Schulanlage mit erwünschtem breitem Lösungsspektrum.

Für den Stadtrat erfüllt der Ablauf via Projektwettbewerb, bei dem in einem ersten Schritt die beste Lösung evaluiert wird und nach Abschluss der Projektierung in einem zweiten Schritt

mit der Ausschreibungsphase der beste Preis am Markt abgefragt wird, die Vorgaben (Submissionsdekret, nachhaltiges Projekt) am besten.

4. Machbarkeitsüberprüfung/Machbarkeitsstudie

Um die Machbarkeit der Projektvorgaben bezüglich dem definierten (maximalen) Raumprogramm (24 Klassenzimmer, Tagesstrukturen und Dreifachhalle) innerhalb dem vorgegebenen Perimeter mit seinen baurechtlichen Rahmenbedingungen überprüfen zu können, wurde eine Machbarkeitsstudie durch die Firma Buchhofer in Zürich erarbeitet (vergl. Beilage).

Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass die Arealfläche für eine Schulanlage in genannter Grösse ausreichend ist und eine quaterverträgliche Lösung bezüglich Geschossigkeit möglich ist. Auch können die Aussenflächen in den geforderten Dimensionen angeboten werden, einzig das gewünschte Rasenspielfeld musste in der vorliegenden Disposition leicht angepasst werden (identische Abmessung wie der Allwetterplatz).

Um den maximalen Spielraum vorgeben zu können wird empfohlen, die Perimetergrenze zwischen Stadthalle und Neubaubereich so nahe wie möglich an die Stadthalle zu legen. Auch zeigt der Flächenvergleich, dass die Annahmen des Mengengerüsts für den Servicebereich - speziell für die notwendigen Verkehrsflächen - ausreichend sind.

5. Kostengrobschätzung

Basierend auf dem vorliegenden SOLL-Raumprogramm wurde eine Kostengrobschätzung (Kostengenauigkeit +/- 25%) erstellt. Die Datenbasis wurde aus dem CRB-Objektarten-Katalog entnommen, der diverse Schulanlagen in der Schweiz analysiert und ausgewertet hat. Da von einer rationellen und seriellen Bauweise ausgegangen wird, wird der Kennwert vom unteren Quantil verwendet. Der Kennwert für die Erstellungskosten pro m² Geschossfläche beträgt im unteren Quantil CHF 3'160/m².

Bei der Dreifachsporthalle wird der Kennwert auf CHF 3'650/m² (Median) verwendet, da die Raumhöhen und die gebäudetechnischen Installationen (Sanitär, Lüftung) eine gewisse Komplexität aufweisen. Wäre die Dreifachsporthalle ein Solitär und würde unabhängig der Schulanlage erstellt, müsste der Kennwert allenfalls weiter angehoben werden. In Verbindung mit der gleichzeitigen Erstellung der Schulanlage können jedoch logistische und gebäudetechnische Synergien (gemeinsame Wärmeerzeugung, Wasseraufbereitung etc.) gewonnen werden.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Investitionskosten (Kostengenauigkeit +/- 25%):

Bestandteil	16 Klassen	(24 Klassen)
• Erstellungskosten Schulgebäude	Fr. 18'999'500.00	(Fr. 25'600'000.00)
• Erstellungskosten Dreifachsporthalle	Fr. 10'200'000.00	(Fr. 10'200'000.00)
• Umgebungskosten	Fr. 910'000.00	(Fr. 1'100'000.00)
• Ausstattung/Möblierung	Fr. 810'000.00	(Fr. 1'200'000.00)

Nicht enthalten sind Kosten für die Sanierung von möglichen Altlasten (schadstoffbelastete Böden gemäss VBBo) sowie der Umzug in die neue Anlage und allfällige Provisorien.

PPP – Public Private Partnership: Beurteilung der Finanzdirektion

Im Rahmen der Erstellung von Schulraum wurden PPP-Varianten nicht im Detail geprüft. Bei PPP gibt es eine Vielzahl von verschiedenen Anwendungsformen. Für eine Schulliegenschaft würde sich am besten das Miet- oder Leasingmodell eignen. Bei diesem

Modell würde ein privater Unternehmer die Planung, den Bau sowie die Finanzierung übernehmen. Optional kann auch der Betrieb dann durch die öffentliche Hand übernommen werden.

Der Vorteil eines PPP-Projektes ist, dass ein Gemeinwesen im Zeitpunkt der Investition nicht die nötigen finanziellen Mittel aufnehmen muss, sondern sich die Investition durch ein privates Unternehmen bauen und finanzieren lässt.

Der private Unternehmer setzt dabei auf eine risikoadjustierte Eigenkapitalrendite, welche er mit dem Projekt erhalten soll.

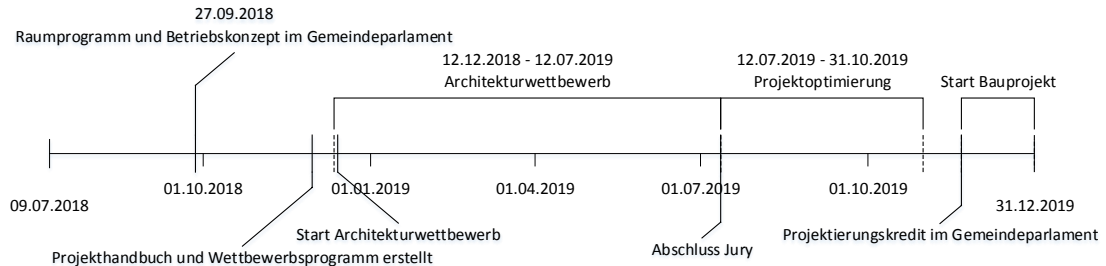
Aktuell kann die Stadt Olten für mittel- bis langfristige Darlehen auch aufgrund ihres Ratings (A+ / Fedafin) mit guten Konditionen rechnen, welche weit tiefer sein dürften als eine mögliche Eigenkapitalrendite privater Unternehmer.

Eine PPP-Finanzierung müsste geprüft werden, wenn die Stadt durch regulatorische Hindernisse (Bsp. Überschreitung des maximalen Nettoverschuldungsquotienten) in seinen Investitionen beschränkt wäre. Off-Balance-Sheet Finanzierungen wie PPP bergen jedoch auch das Risiko, das externalisierte Investitionswerte nicht wahrgenommen werden und zu überhöhten Investitionen mit entsprechenden Belastungen in der Erfolgsrechnung führen.

Der PPP-Ansatz wird zum gegebenen Zeitpunkt im Detail geprüft. Gegebenenfalls werden entsprechende Anbieter zur Offertstellung eingeladen.

6. Weiteres Vorgehen

Der weitere Entwicklungsprozess gestaltet sich wie folgt:



Beschlussesantrag:

1. Die neue Schulanlage Kleinholz wird mit 16 Klassen (4 Kindergärten und 12 Primarschulklassen) geplant.
2. Die neue Schulanlage Kleinholz wird mit Tagesstrukturen geplant.
3. Mit der neuen Schulanlage Kleinholz wird eine Dreifach-Turnhalle geplant.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - -

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

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Michael Neuenschwander: Die GPK konnte an ihrer Sitzung eigentlich zuerst einmal ein gut präsentiertes Geschäft verdanken. Allen war an der Sitzung klar, dass mit diesem Neubau eine grosse Investition ansteht, auch eine grössere, als man vor ein paar Monaten gemeint hat. Das hat natürlich auch etliche Fragen aufgerufen und zum Befund geführt, dass dies nicht unbedingt begrüssenswert ist, wenn nachher die ersten Schätzungen mit dem, was wir jetzt auf dem Tisch haben, so divergieren. Wir wissen, es geht um rund 30 Millionen. Das ist aber eine ganz grobe Schätzung, 30 Millionen Franken für diesen Neubau, Schulanlage mit diesen Zusatzstrukturen, von Tagesstrukturen, Musikköjen, Dreifachturnhallen, und dies einmal für 16 Klassenzimmer so planen, dass man es erweitern kann. Der Bedarf dafür ist offensichtlich und allgemein anerkannt worden. Einfach die Kosten, die man jetzt sieht, auf die man hinläuft, sind halt in einem Mass höher, wo man darüber diskutieren muss. Das ist allen klar. Die neuen Berechnungen stützen sich halt auf eine Norm, die in der Schweiz gilt. Man sagt quasi, wir haben so und so viele Quadratmeter Schulraum. Pro Quadratmeter rechnet man in etwa so und so viel. Das gibt halt dann diesen Gesamtbetrag. Das ist jetzt in einer Form, die nicht mehr einfach ein günstiger Bau ist, sondern es soll ein hochwertiger Bau sein, der für 30 oder 40 Jahre halten sollte, wie dies bei den jetzigen Schulhäusern eigentlich seinerzeit auch der Fall war. Man muss vielleicht auch noch erwähnen, dass in dieser Zeit eine neue Person ihr Amt angetreten hat. Es ist Kurt Schneider. Er ist heute anwesend. Vielleicht kann man ihn zu gewissen Sachen auch fragen. Er hat seine Handschrift hier auch hineingebracht und dafür plädiert, dass man dort einen hochwertigen Bau verwirklicht, der dafür nachher auch weniger Nachfolgeinvestitionen generieren sollte. Kurt Schneider konnte uns dies eigentlich überzeugend darlegen. Vor allem auch überzeugend darlegen können, dass es bei der jetzigen Vorlage eigentlich um eine Bestellung und nicht um eine definitive Beschlussfassung irgendwelcher Art geht. Irgendwelche Art heisst, es ist nicht klar, wie bei diesem Bau nachher wo genau auf dieser Parzelle was steht. Wir haben jetzt hier zwar einen Plan oder eine Skizze erhalten. Aber das hat in keiner Weise damit zu tun, wie dies am Schluss aussehen könnte. Hier geht es nur darum, dass man sieht, ob man dort oben auf dieser Parzelle eine solche Anlage verwirklichen kann oder nicht. Man kann dies offensichtlich bejahen. Es ist möglich, dies zu bauen. Jetzt geht es für uns als Parlament darum, diese Bestellung auszulösen bzw. den nächsten Schritt auszulösen, nämlich, dass man einen Architekturwettbewerb durchführen kann, damit man nachher eine definitive Vorlage ausarbeiten kann, die ja dann wieder zu uns und am Schluss vor das Volk kommen wird. Das heisst, die GPK hat sich in diesem

Sinne auch etwas über diesen Vorgang belehren lassen und befunden, dass man dieser Vorlage, wie sie jetzt hier bei uns ist, zustimmen kann und beantragt dies dem Parlament.

Stadträtin Iris Schelbert: Kürzlich bin ich in einem Interview gefragt worden, welches historische Ereignis in Olten für mich wichtig sei. Meine Antwort war, der gescheite, zukunftsweisende und mutige Entscheid der Stadtoberen vor rund 100 Jahren, den Konzertsaal und das Bifangschulhaus zu bauen. Nicht, weil es damals der Stadt sehr gut gegangen wäre, nein, aber weil Bildung und Kultur den Stadtvätern wichtig waren. So wichtig, dass sie ein Schulhaus von einer Grösse und Grosszügigkeit gebaut haben, das den heutigen Ansprüchen noch genügen mag. Worüber entscheiden wir heute? Über die Planungsvorgaben für das neue Schulhaus. Damit geht die Direktion Bau nachher in den Architekturwettbewerb. Die Direktion Bau wird noch detailliert die Wettbewerbskriterien erarbeiten, und mit jedem weiteren Schritt in diesem Prozess wird dieses Projekt fassbarer, und die Zahlen werden präziser. Dieser Bericht und Antrag ist in Zusammenarbeit der Direktion Bildung und Sport/Bau mit einem Mitbericht über das PPP von den Finanzen erarbeitet worden. Zum Teil sind auch Kostenvergleiche von den Finanzen gemacht worden. Zu den Zahlen: Im Jahr 2013 ist das Schulhaus aus dem Finanz- und Investitionsplan herausgestrichen worden, weil es der Stadt finanziell nicht gut gegangen sei und weil die Dringlichkeit noch nicht so gross war. Heute geht es der Stadt finanziell nicht viel besser, aber die Dringlichkeit ist aufgrund der Kinderzahlen sehr hoch. So habe ich es auch der GPK vor einer Woche vorgestellt. Die Direktion Bildung und Sport hat sich aber damals schon mit dem Schulhausneubau beschäftigt, als es eben schon herausgenommen wurde. 2014 hat die Schulleiterin des Hübels, Patricia Stutzmann, zusammen mit den Lehrpersonen, ein Raumprogramm erarbeitet. Auf dieses Raumprogramm stützen sich die heutigen Planungsvorgaben. Man musste die Lehrerinnen und Lehrer nicht zwingen, dort motiviert mitzumachen. Es sind dann auch Schulhäuser besucht und verglichen worden. Fündig wurde man in Wohlen, ein Schulhaus in der gewünschten Grösse, Holzbau, Erstellungskosten 6,5 Millionen Franken. Das ist so. Aber was mir der Leiter der Baudirektion, Kurt Schneider, jetzt noch nachgeliefert hat, ist, waren das die reinen Erstellungskosten ohne Heizung – sie kommt aus dem Nebenhaus – Ausstattung, Umgebungsarbeiten, Lüftung, also nur gerade so. Für die Direktion Bildung und Sport war dies jedoch wie ein Heureka-Erlebnis. Juppi, wir haben es gefunden, das Schulhaus, das auf die Finanzen Rücksicht nimmt. Heute muss ich sagen, das war eine Ansicht von Baulaien. Wir alle sind nicht Architektinnen und Architekten. Aber diese Leute haben die finanziellen Gegebenheiten der Stadt sehr stark gewichtet und einen gewissen Spartunnelblick erhalten. Die 15 Millionen im Finanz- und Investitionsplan sind dann von Kontextplan geliefert worden. Was man uns jetzt vorwerfen kann, ist, dass wir zu sehr auf die beschränkten Finanzen geachtet und ganz fest im Sparmodus funktioniert haben. Aber diesen Vorwurf lasse ich mir ganz ehrlich gerne machen. Wir hatten einfach wirklich den Sparblick drin. Zurück zum Raumprogramm und der Vorlage: Am 9. Juli haben die Direktionen Bildung und Sport und Bau einen Workshop gemacht. Kurt Schneider ist gerade mit diesem Riesengeschäft eingestiegen und hat uns damals ganz klar gesagt, dass das Schulhaus Wohlen so für Olten weniger oder gar nicht in Frage komme. Eine Stadt brauche ein langlebiges und nachhaltiges Schulhaus, und so sind auch unsere anderen Schulhäuser gebaut worden. Aus dieser Sitzung und aus diesem Raumprogramm heraus sind nachher die Kostengrobschätzungen aus diesem Normkatalog heraus entstanden, plus/minus 25 %. Wenn wir jetzt 20 Millionen für das Schulhaus nehmen, plus/minus 25 %, sind wir bei 15 bis 25 Millionen. So weit weg sind wir nicht. In diesem Sinne muss ich mich heute dafür entschuldigen, dass die Erklärung, die ich jetzt gemacht habe, mit den neuen Zahlen oder wie die neuen Zahlen entstanden sind, nicht in der Vorlage Eingang gefunden haben. Das ist eine gewisse Betriebsblindheit. Es ist gar niemandem von uns allen aufgefallen. Dafür muss ich mich entschuldigen. Das Bifang- und Hübelschulhaus sind rund 100 Jahre alt, das Säli und Bannfeld sind rund 50 Jahre alt. Dies für die Nachhaltigkeit. Das Säli ist saniert worden und wird noch einmal sehr viele Jahre halten. Dies vielleicht schon eine gewisse Antwort zum SP-Antrag. An diesem Workshop haben wir uns wegen der Kosten dann auf ein Schulhaus mit 16 Klassenräumen und dem ganzen Umschwung geeinigt, weil es finanziell tragbarer ist und wir keinen anfänglichen Leerstand der Zimmer wollten. Ich gehe einmal

davon aus, dass das Bifangschulhaus vor 100 Jahren, als die Schülerinnen und Schüler eingezogen sind, nicht so voll war wie heute. Aber wir wollten keinen Leerstand. Nur, wenn der Kinderzuwachs weiter so ansteigt und die bekannten Zahlen, die wir jetzt schon haben, Kinder, die schon auf der Welt sind, sprechen dafür. Wenn alles gut geht, wird dieses Schulhaus 2023 in Betrieb genommen werden können. Dann muss man aber mittelfristig schon mit der Planung eines Anbaus befassen, und das wird auch ein Wettbewerbskriterium sein, ein Schulhaus zu entwerfen, das man dann halt möglichst kostengünstig noch erweitern könnte. Wir werden uns mittelfristig mit diesem Erweiterungsbau befassen müssen. Ich möchte erinnern, wir haben das Szenario von Kontextplan tief 2030. Wir haben dann auch das pädagogische Konzept zusammengefasst, dem Bericht und Antrag beigelegt und das Ganze ist noch als Anhang dabei. Nur, damit Ihr seht, wie heute lernen und lehren geht, und welche räumlichen Konsequenzen es daraus gibt. Wir bauen mit den Tagesstrukturen ein Schulzuhaus für viele Kinder, weil wir einen Mittagstisch haben, Vor- und Nachbetreuung von Kindern, die dies auch brauchen können, und Eltern, die froh darum sind. Dazu brauchen wir adäquate Arbeitsräume für Lehrpersonen und die ergänzenden Dienste wie Deutsch als Zweitsprache oder schulische Heilpädagogin und spezielle Förderung und dazu Übungslokojen für den integrierten Musikunterricht, weil die Musikschule auch schon aus allen Nähten platzt. Das heisst, gängige Instrumente können Musiklehrerinnen und Musiklehrer während des ordentlichen Schulbetriebs in diesen Musiklojen erteilen. Diese Kinder gehen aus der Klasse für 20 Minuten in die Musikstunde und gehen wieder in die Klasse zurück. Das funktioniert in vielen anderen Schulen schon so. Das heisst, die Kinder müssen nicht nur nach der Schule, am Nachmittag oder an den freien Nachmittagen, in die Musikschule gehen, sondern – dies entlastet die Musikschule extrem – sie können während des Unterrichts, was sie gelernt haben, „herunterduddeln“ und wieder zurück ins Schulzimmer. Damit wird auch klar, weshalb das Hübeli mit seinen zwar sehr grossen Schulzimmern als Schulhaus nicht mehr genügt. Auch dies vielleicht an die Adresse der SP-Fraktion. Das Hübelischulhaus – ich sage es noch einmal in aller Kürze – hat keine Gruppenräume, hat keinen kindsgerechten Pausenplatz. Der Lehrerinnen- und Lehrer-Arbeitsraum ist in einem herausgeräumten WC-Schlauch, Deutsch als Zweitsprache, spezielle Förderung ist auch in einem solchen Räumchen. Ein Lehrerzimmer ist in der ehemaligen Abwartwerkstatt, was äusserst klein, münzig und ohne richtiges Fenster, das man öffnen könnte, ist. Es gibt kein Schulleitungsbüro. Patricia Stutzmann teilt sich im Stadthaus ein kleines Büro mit einem IT-Verantwortlichen. Elterngespräche finden irgendwo statt, wo es halt Platz hat, oder dann im Stadthaus. Es hat keine Turnhalle, und der Werkraum ist im Pavillon nebenan auch ein Providurium. Aber den Hübeligeist machen die Lehrerinnen und Lehrer aus, und sie würden ihn – da bin ich 100 % sicher – mit ins neue Schulhaus mitgeben. Der Hübeligeist wird weiterleben. Zur Turnhalle: Wir sind absolut klar der Meinung, dass eine Turnhalle zu einem Schulhaus gehört. Wir haben regelrechte Turnnomaden in den Schulen, und ein Bedarf ist ausreichend ausgewiesen. Einfache Turnhallen werden heute praktisch nicht mehr gebaut. Zweifach- oder Dreifachturnhallen, diese Spatzung ist nicht wahnsinnig gross. Das ist, wie wenn man eine lange oder kurze Hose kauft. Aber mit einer Dreifachturnhalle ist man einfach auch schon gerüstet, wenn ein Erweiterungsbau notwendig werden sollte. Die Stadthalle ist eine Mehrzweckhalle, und auf Private können wir uns im Moment nicht berufen. Es müsste alles verbrieft und besiegelt werden, und es geht heute hier nur um die Planungsvorgaben. Wie kann der Bau weiterplanen? Das möchte ich auch zum FdP- und SVP-Antrag wegen der Turnhalle sagen. Es ist ganz wichtig, dass wir jetzt das ganze Paket drin behalten können, damit der Bau weiterplanen kann und nicht jetzt schon Sachen herausbrechen. Es ist kostengünstiger, ökologischer und sinnvoller, auch betreffend die künftigen Betriebskosten die Halle in einem Baukörper, in einem Schulhaus zu integrieren als später als Solitär bauen. Es kommt einfach auf jeden Fall teurer. Zu den weiteren Anträgen: Die Anträge der SVP, SP und teilweise auch der FdP zeigen mir ganz klar, dass nicht nur die Direktion Bildung und Sport die Finanzen im Blick haben. Ihr seid uns durchaus nahe, und unser Herz klopft wahrscheinlich etwa im Gleichtakt, wenn es um die Kosten geht. Ich möchte aber bitten, der Baudirektion diese Anliegen als Empfehlungen mitzugeben. Es ist heute keine Finanzvorlage, und die Kosten dieses Schulhauses werden bei den Wettbewerbskriterien eine wichtige Rolle spielen. Liebe Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, wir haben doch keinen böartigen Anschlag auf die

Stadtkasse vor. Wir brauchen ganz einfach ziemlich schnell ein gutes, solides, funktionierendes Schulhaus, und wir von der Direktion Bildung und Sport freuen uns auf diese Herausforderung. Wir hatten wirklich Freude, als wir in diesen Machbarkeitsstudien einmal eine erste Visualisierung gesehen haben und haben gesagt, jetzt kommt langsam Fleisch an den Knochen. Das ist so etwas Tolles. Wir haben den Druck. Diese Kinder springen herum. Wir bauen für die nächsten zwei Generationen Kinder in dieser Stadt, in einer Stadt, die wächst und gedeiht. Es ist heute ein paar Mal gesagt worden. Die wächst und gedeiht, wie übrigens die Kinder auch. Sie sind schon längstens am Herumkrabbeln. Die Eltern auf dem Hornusserfeld, im Kleinholz und auf dem Bornfeld haben dort Wohnungen gemietet, sie haben Eigentumswohnungen gekauft. Sie haben Häuser gebaut. Es ist ihnen gesagt worden, Ihr werdet dort ein Schulhaus bekommen. Das ist jetzt nicht nur auf meinem Mist gewachsen. Es sind Leute, es sind Eltern, die in unserer Stadt Steuern zahlen und nicht einmal so schlecht. Es ist ein Schulhaus, das nötig ist. Bitte stimmt dieser Vorlage über das Raumprogramm, die Planungsvorgaben, zu und lasst die Baudirektion die nächsten Schritte machen. Mit einer Rückweisung wird diese Planung wirklich verzögert, was eigentlich nicht passieren darf. Wir haben wirklich einen Termindruck. Wir wollen es sorgfältig machen. Wir wollen es kostenbewusst machen. Aber wir wollen es auch schnell machen. Merci vielmals.

Urs Knapp, FDP-Fraktion: Klar kann man am Anfang sagen, die FdP ist für ein Schulhaus im Kleinholz. Die FdP sieht den Bedarf für Schulraum im Kleinholz. Die FdP ist der Meinung, wir müssen für die Kinder, die auf der Welt sind, etwas bieten. Ebenso sind wir der Meinung, wir wollen dies so gut wie möglich aufgleisen, damit es am Schluss in einer Volksabstimmung auch durchkommen wird. Hier fängt unsere Kritik an der Schuldirektion an. Wir haben eine Vorlage erhalten. Eigentlich war alles sehr gut aufgegleist. Die Bildungsdirektion hat gemerkt, das Hübelschulhaus, bestehender Schulraum, der funktioniert und einen eigenen Geist hat, wo man zum Beispiel bei der Eröffnung der Stadtkirche gesehen hat, was die Wünsche sind. Es war ein Wunschbaum. Einige Male konnte man lesen, man solle doch dieses Schulhaus erhalten. Wir haben dort ein Schulhaus, das funktioniert. Die Bildungsdirektion hat gesehen, es ist heikel, wenn man dort etwas macht. Also hat sie im Januar eine Vorlage gebracht, wo sie uns in einer Grundsatzabstimmung entscheiden lässt, wollen wir jetzt dieses gut eingeführte, passende Hübelschulhaus ganz aufgeben, alles im Kleinholz machen, oder wollen wir sagen, wir nützen dieses Schulhaus noch und bauen im Kleinholz ein Schulhaus, das man dann auch noch erweitern kann? Das Zentrale ist dieser Vorlage war ein Kostenvergleich, in dem man gesehen hat, dass sogar die Variante nur im Kleinholz günstiger ist. Es ist mit Baukosten von 10,5 Millionen Franken auf den Rappen ausgerechnet worden. Jetzt, sieben Monate später, kommt die gleiche Bildungsdirektion, kommt der gleiche Stadtrat. Wir haben einen Bericht und Antrag. Als Erstes steht hier: „Im vergangenen Januar hat das Gemeindeparlament der Stadt Olten das Kleinholz als Standort für das aufgrund der steigenden Schülerzahlen erforderliche neue Schulhaus bestimmt“. Was nirgends in diesem Bericht steht, ist, dass das Parlament aufgrund von falschen Angaben entschieden hat, von Angaben, die vielleicht damals nicht falsch waren, aber die heute nicht mehr gültig sind. Wenn man dies anschaut, sind wir der Meinung, wir müssen zuerst noch einmal schauen, ist dies wirklich, was wir wollen? Im Interesse, dass man möglichst rasch dieses Schulhaus bauen kann. Aus diesem Grund werden wir am Schluss der Debatte, damit man diese noch machen kann, den formellen Rückweisungsantrag stellen, den wir schon gemacht haben, wo wir sagen, wir möchten im November noch einmal einen Entscheid, Hübeli, Kleinholz mit der richtigen Rechnung. Wenn das Parlament dann den Entscheid Kleinholz bestätigt, kann man nachher weitergehen. Wir verlieren eineinhalb oder zwei Monate. Wir haben aber eine viel höhere Sicherheit gegenüber dem Volk, gegenüber uns allen, nein, der Standort Kleinholz als alleiniger Standort ist bestätigt worden. Das Ganze hat, und das ist der Grund des Rückweisungsantrag, nicht einmal mit den Kosten zu tun, sondern mit einem Prozess, bei dem meine persönliche Aussage ist, dass ich mich schon etwas gelackmeiert fühle. Ich stimme im Januar über eine Sache abstimmen, die sieben Monate später völlig anders ist. Meiner Meinung nach ist eigentlich der Gipfel, dass in diesem ganzen längeren Bericht, in dem viel steht, mit keiner Zeile darauf eingegangen wird. Vielleicht hätten wir es ja nicht gemerkt und das war die Hoffnung. Der Rückweisungsantrag hat nichts mit den Kosten zu

tun. Wir werden auch in der Detailberatung, und das ist auch so, wenn der Rückweisungsantrag durchkommt oder nicht durchkommt, wir haben Anträge aus verschiedenen Kreisen gesehen. Übrigens haben wir heute auch gesehen, und Ihr seht es bei Euch auf dem Blatt, Finanzplan. Ich habe noch den Wunsch geäußert und danke dem Stadtrat, dass er diesen Wunsch erfüllt, damit es nicht die Mitglieder der Finanzkommission in einen Zielkonflikt kommen, wie sieht der Finanzplan aus? Eigentlich kann man aus diesen Zahlen nur etwas sagen. Wir können uns dieses Projekt, das eventuell 37, 38 Millionen Franken kosten wird, 30 Millionen plus 25 %, eigentlich trotz einer massiven Steuererhöhung nicht leisten. Wir kommen ganz nahe an die Grenze, wo wir unter kantonale Aufsicht kommen. Das heisst mit anderen Worten, wir müssen Prioritäten setzen. Diese Prioritäten können wir nicht jetzt setzen. Wenn wir jetzt sagen, nein, wir machen dieses Schulhaus jetzt einmal so machen. Da müsste man eine Gesamtschau machen. Hier erwarten wir vom Stadtrat eigentlich auch, worauf verzichtet er, wenn er jetzt hier 30 oder mehr Millionen Franken ausgibt? Das wäre auch ein Akt. Es kann ja nicht einfach sein, dass man immer mehr will, das nicht finanziert ist. Das Andere, das wir auch gehört haben, ist die Dreifachturnhalle. Ich denke, die Sportvereine haben ein legitimes Interesse, dass sie die Dreifachturnhalle erhalten werden. Das ist ein langes Geschäft. Wir haben aber in der Fraktionssitzung zu unserer grossen Überraschung gehört, dass offensichtlich ein Geschäft für eine Dreifachturnhalle, die privat finanziert ist, so weit ist, dass das Parlament im November über einen Baurechtsvertrag abstimmen kann, der ein Nutzungsrecht zu guten Preisen für Oltnen Sportvereine gibt. Wir haben letztlich einen Steinwurf weg, vielleicht ein etwas längerer Diskuswurf vom Kleinholz weg, plötzlich eine Dreifachturnhalle. Auch hier stellt sich wieder die Frage, wie passt dies zusammen? Die Stadträtin hat es gesagt. Der Stadt geht es finanziell nicht viel besser als 2013. Vielleicht ist dies eben auch noch der Punkt, und hier sind wir eigentlich mit allen Anträgen sehr einverstanden. Wir haben hier eine Vorlage, die in einem positiven Sinn ein Wunschkonzert ist. Ich komme mir vor wie das Kind an Weihnachten. Ich wünsche mir noch dies vom Christkind, und ich wünsche mir noch jenes vom Christkind. Das wäre auch noch schön, und das wäre auch noch schön. Am Schluss haben wir dies. Aber eigentlich müsste man doch einmal definieren, es gibt ein Standardschulhaus, und es gibt ein Premiumschulhaus. Dann muss man überlegen, was es ist. Ich habe mich erkundigt. Die Kantonsschule Wohlen ist sehr zufrieden in diesem Schulhaus. Sie haben nicht schlechtere Kinder. Wohlen hat sogar gute Erfolge in den schulinternen Vergleichen im Aargau. Eine internationale Schule im Kanton Zürich, dort, wo die Eltern Fr. 20'000.— bis Fr. 40'000.— pro Jahr für ihre Kinder zahlen müssen, hat genau die gleiche Elementbauweise gewählt, wie sie in Wohlen war. Nach meinem Informationsstand hat sich auch die Bildungsdirektion dies angeschaut. Nach meinen Informationen sind alle in diesem Schulhaus sehr zufrieden. Man kann in einem solchen Schulhaus gut und erfolgreich Schule geben. Man kann sicher nicht sagen oder der Eindruck, der in diesem Bericht etwas geweckt wird, nur mit diesem grossen Schulhaus haben wir eine gute Schule. Es braucht einen Rahmen. Ob er Massiv- oder Holzbau ist, darüber kann man wirklich diskutieren. Wir haben nirgends einen Bericht, was über eine längere Zeit betriebswirtschaftlich besser ist. Von daher wäre unser Wunsch, und ich würde bewusst nachher den Rückweisungsantrag stellen, damit wir die Diskussion nicht abklemmen, das Geschäft zurückzuweisen unter dem Aspekt, mehr Sicherheit für einen Entscheid geben und die Diskussionen, die nachher sowieso kommen, vor allem, wenn es dann Konkurrenz gibt, um die beschränkten Finanzen. Ja, nein, das Parlament hat mit voller Überzeugung das Hübeli aufgegeben, ein bestehendes Schulhaus. Wir wollen ins Kleinholz. Oder wir haben es nicht gemacht. Da verlieren wir, verlieren im Grossen, wir gewinnen eigentlich mehr Sicherheit. Das wiegt die zwei Monate auf. Das Andere ist eine starke Empfehlung, die man jetzt auch schon von der Bildungsdirektion aus mit der Baudirektion machen könnte. Denkt in Optionen. Schaut auch das Gesamte an. Die Stadt Olten hat sehr, sehr viele Wünsche. Wenn man den Finanzplanauszug anschaut, der hier auf dem Bild ist, sieht man, wir kommen in gröbere Probleme hinein. Am Schluss heisst es halt dann wirklich gleichwohl dies, und das ist ein schwerer Entscheid. Aber die FdP hat es schon letztes Jahr in der Budgetdebatte oder damaligen Finanzplandebatte gesagt, wir können nicht alles haben, also müssen wir uns entscheiden, welchen Ausbaustandard wollen wir? Wie gross wollen wir dies haben, und worauf wollen wir verzichten? Besten Dank.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Ich rede jetzt einfach zum Rückweisungsantrag. Das ist ein Ordnungsantrag, den man nach meinem Dafürhalten jetzt behandeln muss.

Urs Knapp: Man hört ja viele Vorwürfe, wenn man sich etwas profiliert. Ich will nicht den Vorwurf hören, man wolle etwas abklemmen. Ich finde es gut, wenn man diese Diskussion führen kann. Am Schluss, wenn alle Fraktionssprecher, werde ich formell sagen oder die Präsidentin wird sagen, Urs Knapp hat doch den Rückweisungsantrag gestellt. Dann kann man noch einmal zu diesem Rückweisungsantrag reden.

Christian Werner: Aber er ist eingereicht.

Urs Knapp: Unter dem Vorbehalt, dass ich ihn noch bestätigen muss, Herr Jurist.

Muriel Jeisy, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Ich nehme es der Effizienz halber gerade zusammen. Für mich hängt es inhaltlich auch schon zusammen, um vorweg zum Ausdruck zu bringen, dass wir mehrheitlich gegen die Rückweisung, die ja dann noch gestellt wird, sind, weil ich dies gleich in die Gründe einfließen lassen möchte, weshalb wir die Vorlage des Stadtrates mehrheitlich unterstützen. Der dringende Bedarf aufgrund der Geburten- und Kinderzahlen ist ausgewiesen und nachgewiesen. Ich denke, wir haben uns zum Standortentscheid viele Gedanken machen können. Für die FdP waren die Finanzen anscheinend ein Hauptkriterium. Es ist sicher auch für uns ein wichtiges Kriterium gewesen, hat in den Fraktionssitzungen auch viel zu reden gegeben. Die Meinungen sind dort auseinandergegangen. Wir waren dann auch froh, dass Iris gekommen ist und die Erklärungen, die sie auch heute noch nachgeliefert haben, klärend so darlegen konnte, dass es auch für uns jetzt verständlich ist. Aber dass man jetzt immer noch so stark darauf herumreiten muss und wir uns noch einmal damit beschäftigen müssten, sehen wir aus folgenden Gründen nicht ein: Der Standort ist schon viel besser als das Hübeli. Im Gebiet Kleinholz/Bornfeld ist es nämlich ein Wohngebiet mit vielen Kindern und noch kein Schulhaus. Das Land, das der Stadt gehört, ist vorhanden. Es gibt keine Erwerbskosten, die anfallen würden. Eine gute Erreichbarkeit ist sowohl aus Olten SüdWest als auch aus dem Gebiet Aarburgerstrasse/Sälikreisel gegeben, die bei ändernden Zahlen Flexibilität geben kann. Es ist die Nähe zu den Sportstätten Kleinholz, um mögliche Synergien nutzen zu können, die Möglichkeit für Tagesstrukturen unter einem Dach, die Möglichkeit für Etappierung, die eben gerade aus Kostengründen aus sehr wichtig ist. Wir möchten in diesem Zusammenhang auch in Erinnerung rufen, dass die Provisorien ebenfalls kosten. Deshalb möchten wir möglichst keine Zeit verlieren. Es geht hier um Planung, und diese Planung sollte vorwärtsgehen. Es ist nämlich eher sonst so, dass die Planung viel zu viel Zeit braucht und wir eigentlich schon viel schneller hätten sehen wollen, dass dies vorangeht. Wichtig ist uns auch, dass, wie vorhin von der Stadträtin gesagt wurde, die Kosten dann auch bei den Wettbewerbskriterien neben der Praktikabilität für den Unterricht und das Gesamtpaket ein ganz hohes Kriterium sein muss. Die Chance für die Planung einer Dreifachturnhalle möchten wir uns nicht vergeben. Ob und wann dies finanziell tragbar ist, ist zwar noch unklar. Aber man sollte es auf jeden Fall in die Planung einbeziehen. Wir wissen, wir haben aktuell in Olten eine sehr teure Dreifachturnhalle, wenn man die Miete rechnet, welche die Stadt dort drüben Jahr für Jahr zahlt. Deshalb können wir uns auch nicht vorstellen, dass es hier plötzlich eine Superlösung eines Privaten geben kann. Das wären Träumereien und auch schon gar nicht für die Schule selber. Eine Etappierung sähen wir bei einer Turnhalle eher als schwierig an und die Nachteile einer kleinen Turnhalle zeigt das Beispiel Bannfeld, das nicht einmal alle bestehenden Schülerzahlen auffangen mag. Sie müssen ja jetzt schon in die Stadthalle gehen. Also müsste man, wenn man schon plant, eine grosse Turnhalle, die man dann auch verschieden nutzen kann, planen, zumal man auch nicht weiss, wie lange die Stadthalle, die noch als Eventhalle dient, genützt werden könnte, weil auch dort leider Renovationsbedarf in Sicht ist und sie auch sehr, sehr gross ist, wenn man sich vorstellt, dass dort künftig Kindergärtner und Primarschüler turnen würden.

Myriam Frey Schär, Fraktion Grüne: Wir brauchen ein Schulhaus, ein richtiges Schulhaus. Kein Provisorium und auch nicht zwei kleine Schulhäuser. Der Bedarf ist unbestritten. Das haben heute schon ganz viele heute gesagt und die Standortdiskussion ist geführt und zwar mehrfach und ausführlich. Wir sind zusammen zum Schluss gekommen, dass das Kleinholz der richtige Ort ist, und wir verstehen auch alle, dass zwei Schulhäuser, die gleich viele Klassen wie ein grosses fassen, im Unterhalt massiv teuer sind als eines. Wir brauchen ein Schulhaus im Kleinholz und zwar so schnell als möglich und im Rahmen des Machbaren so gut wie möglich. Bei den Grünen wäre uns eine Lösung für drei Klassenzüge eigentlich lieber gewesen. Aber wenn man die unvermeidliche Erweiterung jetzt planerisch schon schlau miteinbeziehen kann, können wir mit diesen 16 Klassen absolut leben. Iris Schelbert hat es vorhin gesagt. Das ist keine Finanzvorlage. Es steht auch überhaupt nirgends, dass dieses Schulhaus am Schluss teurer als irgendwie nötig sein muss. Im Bericht und Antrag ist eine Kostenschätzung als Planungsgrundlage und ein Raumprogramm, damit der Wettbewerb bereitgestellt werden kann. Die Anpassung der Kennzahlen finden wir weder einen Skandal, noch sonst irgendwie einen Aufreger. Als wir uns vor Jahren neu angefangen haben, uns mit diesem Schulhaus zu beschäftigen, in grauer Vorzeit – ich durfte es noch miterleben, es ist sehr lange her – hat sich noch eine etwas günstigere Systembaulösung tatsächlich aufgedrängt, weil wir ganz, ganz, ganz tief in den roten Zahlen steckten. Systemlösungen halten aber bei aller Liebe einfach nicht so lange. Wenn dem nicht so wäre, hätte ja der Systembau schon längstens alles andere vom Markt verdrängt. Es macht absolut Sinn, jetzt mit einer Lösung zu kalkulieren, die wirklich lange hält und wirtschaftlich ist im Unterhalt. Bei einem Schulhaus arbeiten wir jetzt einfach mit einem anderen Zeithorizont als bei einer Bushaltestelle. Was ist uns in 25 Jahren lieber, ein Steuerprozent weniger oder ein Schulhaus, das man nicht schon wieder gesamtanieren muss? Jedem Franken, den wir jetzt am falschen Ort sparen, werden wir in 20 Jahren weiter begegnen und wenn wir Pech haben, hat er noch ein paar Kollegen dabei. Klar, wir können schon alle nötigen Investitionen wie einen Fussball ständig vor uns herschieben. Das machen wir schon länger mit ganz vielen Sachen. Die Rechnung zahlen halt dann unsere Kinder und deren Kinder. Ist dies wirklich sinnvoll? Grundsätzlich ist es ja so – das sage ich jetzt als Architektin – dass ein Schulhaus Anforderungen in Bezug auf Dämmwerte, Schallschutz, Raumhygiene usw. zu erfüllen hat. Hier gibt es klare Vorgaben. Daraus ergibt sich ein recht grosser Anteil dieses Richtpreises. Diesen muss man wieder finden. Diesen gibt es. Selbstverständlich sind wir dafür, dass wir diesen Rahmen nicht sprengen. Dieses Schulhaus muss nicht blattvergoldet sein. Aber wir pochen auf eine Lösung, die auch langfristig nachhaltig ist. Wir möchten nicht nur ein anständiges Schulhaus, sondern auch eine Dreifachturnhalle, möglichst auch eine anständige. Es gehen jetzt schon Kinder vom Bannfeld, Hübeli und Frohheim in die Stadthalle. Sie reicht nie im Leben. Ich glaube, das denkt ja auch niemand. Für alle, die meinen, eine einzelne oder eine Doppelhalle sei genug. Vergesst nicht, mittelfristig rechnen wir mit drei Zügen im Kleinholz. Das heisst, etwa 60 Lektionen allein vom Kleinholz plus noch diejenigen, die vom Frohheim dorthin gehen müssen. Diejenigen, die jetzt vom Bannfeld dorthin gehen, gehen dann ins Frohheim und es gibt so etwas eine Rochade. Schulzimmer anbauen ist ja eines. Aber die Turnhalle anbauen, das wird dann einfach so etwas teuer. Was übrigens als Klammerbemerkung auch teuer ist, ist sich unbefristet bei Privaten einzumieten. Wir machen dies schon seit Jahren vollkommen alternativlos auf der rechten Stadtseite, und ich bin jetzt nicht ganz sicher, wieso wir dies als Stadt zweimal machen sollen. Nichts gegen private Investoren. Aber solche Kooperationen mit der öffentlichen Hand werden in der Regel nicht aus purer Wohltätigkeit eingegangen, sondern weil es sich für den Investor auf lange Frist einfach rechnet. Wir möchten die Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner in dieser Sache vertreten, auf für kommende Generationen. Sportvereine, die einen massgeblichen Beitrag zur Volksgesundheit leisten, verdienen unsere Unterstützung auch. Was diese Abstimmung angeht, bin ich nicht sicher, wenn wir mit einer Vorlage vor das Volk gehen, die vernünftige Zahlen und ein Schulhaus, das kostet, was ein Schulhaus kostet, enthält, hat dies durchaus eine Chance, ausser es gibt Leute, die agitieren gehen und den Leuten erzählen, man habe ihnen an der Urne eine eierlegende Wollmilchsau verweigert. Das ist aber einfach meine persönliche Meinung. Wir bitten Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen, diese Vorlage in der Form, wie sie vorliegt, mit uns zusammen zu unterstützen. Merci.

Laura Schöni, Olten jetzt!: Für uns ist klar, es braucht neuen Schulraum und es braucht eine Dreifachturnhalle. Wir wollen keine abgespeckte Version, sicher kein Kostendach, und wir weisen schon gar nicht zurück. Der Standort im Kleinholz ist für uns auch mit diesen Zahlen richtig. Das Hübeli ist einfach kein zeitgemässes Schulhaus mehr. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen zum jetzigen Zeitpunkt viel zu viel Kompromisse eingehen. Wenn ich das pädagogische Konzept lese, macht mein Lehrerinnenherz schon einen rechten Hüpf. Wenn Ihr es vielleicht angeschaut habt, sieht man auf einer Seite, dass dort zum Beispiel ein Bild des Schulhauses in Seengen drauf ist, das solche Gruppenräume hat. Ich habe selber genau in diesem Schulzimmer genau mit dieser Lehrperson ein Jahr lang unterrichtet, und ich kann Euch sagen, das ist ein Raumkonzept für modernen Unterricht. Ein Schulhaus braucht genügend Platz. Es braucht Gruppenräume. Es braucht einen kindergerechten Umschwung. Es braucht Räume für die Tagesstruktur und dies vor Ort. Alle, die sagen, dass das Hübelischulhaus für Unterricht geeignet sei, haben keine Ahnung – pardon – wie Schule heute funktioniert. Das ist kein Schulhaus für modernen Unterricht. Wir finden, das pädagogische Konzept soll an einem einzigen Standort in einem modernen Schulhaus umgesetzt werden. Es soll den Ansprüchen der Schülerinnen und Schüler, Lehrpersonen und einem fortschrittlichen Bildungsgedanken gerecht werden. Wir tätigen hier eine Investition, die bitter nötig ist und jetzt halt etwas kostet. Wer hat es gedacht? Eine Investition in die Zukunft der Kinder, der Stadt und deshalb auch eine Investition in die Zukunft von Olten. Deshalb bitten wir Euch auch, dem Antrag des Stadtrates in dieser Form zuzustimmen. Merci.

Huguette Meyer Derungs, Fraktion SP/Junge SP: Ich sage einfach etwas zur Vorlage, und zum Rückweisungsantrag würde ich nachher noch etwas sagen. Die SP und die junge SP bedanken sich für die gute Vorlage. Ein Punkt hat uns auch etwas zur Diskussion angeregt. Das ist der Tintenfleck mit dem Preisschild. Das ist so. Das hat in der Fraktion auch Diskussionen gegeben. Wir sind dann aber zum Schluss gekommen, dass es ja in diesem Antrag um gar keine finanzielle Frage geht. In dieser Vorlage wird kein einziger Rappen, kein einziger Franken gesprochen. Es geht wirklich nur darum, diesen Raumplan anzunehmen. Die Fraktion wird dem auch grossmehrheitlich zustimmen. Eine Ablehnung kann keine Lösung sein, weil Olten neuen Schulraum braucht. Das ist schon oft gesagt worden. Die Kinder sind schon da. Die Klassen steigen, die Schülerzahlen steigen. Sie sind da, und wir wollen jede Verzögerung verhindern. Wenn es aber dann im Projektierungskredit wirklich günstiger wird, ist sicher niemand böse deswegen. Deshalb stehen für die SP und die junge SP auch ein paar Punkte im Vordergrund, die wir dann etwas anschauen sollten. Sicher wichtig ist die rasche Realisierung, qualitativ hochwertiger Schulraum mit durch den Schulbetrieb bestimmtem Raumprogramm und Zweckbau, wo eben zeitgemässer und moderner Unterricht möglich ist. Wie man im Antrag lesen konnte, hat der Aspekt des pädagogischen Konzepts einen hohen Stellenwert. Das freut uns natürlich. Etwas Weiteres, das uns auch noch wichtig wäre, ist die Sicherstellung einer ökologischen, auf dem neuesten Stand bestehenden Bauweise, und auch die Fraktion fordert Massnahmen, die mögliche Kosteneinsparungen bieten könnten, vor allem aber auch unter der Beachtung der Prioritäten 1 und 2 mit dem Schulbetrieb und dem Ökologischen. Diese Massnahmen sollten in die Variante des Bauprojekts einfließen. Wir sind überzeugt, dass dort sicher noch ein paar Kosteneinsparungen möglich sind. Wir sind aber auch dafür, dass das Projekt weitergehen und hier nicht abgebrochen werden soll. Bei den Turnhallen haben wir etwas kontrovers diskutiert. Aber ich denke, hier ist zu beachten, bei drei Turnhallen mit 18 Klassen ist dies möglich, bei 19 Klassen ist dies schon nicht mehr möglich, wenn man dies berechnen würde. Mit all diesen Prioritäten, die sich die Fraktion hier überlegt hat, sehen wir keinen Grund, warum man diesem Raumprogramm nicht zustimmen soll.

Matthias Borner, SVP-Fraktion: Wir haben dies eingehend diskutiert. Erstens einmal, dass es einen Bedarf für ein neues Schulhaus gibt, wird von uns nicht bestritten. Im Januar haben wir hier auch zugestimmt. Aber man muss natürlich auch sagen, im Januar haben wir eine solche Rechnung mit Investitionen à 10 Millionen erhalten. Plus, was man auch noch hineingenommen hat, ist ein Verkauf des Hübeli, der die Rechnung noch einmal um 3

Millionen auf 7 Millionen reduziert hat. Ihr müsst einfach sehen, dass dies schon ganz andere Voraussetzungen sind, die man uns damals vorgelegt hat als das, was wir jetzt sehen. Für uns ist es klar. Wir wollen, dass man dort ein Schulhaus baut, wo es dies auch braucht, wo die Kinder auf die Welt gekommen sind. Dazu stehen wir auch heute noch. Aber einfach bei der Umsetzung, die hier vorliegend ist, hatten wir schon gewisse Kritikpunkte. Ihr habt von uns schon die Anträge erhalten. Einen habt Ihr noch nicht erhalten. Bei Punkt 2 bei den Tagesstrukturen werden wir ablehnen, weil wir erstens das Gefühl haben, das ist nicht eine Staatsaufgabe, dass man für Tagesstrukturen schaut, und zweitens schafft man ein Angebot, bevor man überhaupt den Bedarf abgecheckt hat. Vielleicht könnte man hier auch mit einer Schule etwas gemeinsam machen. Man weiss einfach nicht, wie der Bedarf ist. Zweiter Punkt. Beim dritten Antrag beantragen wir, das Wort dreifach zu streichen und zwar aus folgendem Grund: Da haben wir länger darüber diskutiert. Wir schlagen ein Kostendach vor, und dann wollten wir nicht, dass man den Stadtrat in seiner Planung zu sehr einschränkt und aufgrund von Ideen, die auch von FdP-Seite kommen, hatte der Eine oder Andere aus der Fraktion das Gefühl hat, ob der Bedarf für eine Dreifachhalle überhaupt da ist oder ob man auch mit einer kleineren Halle zurechtkommt. Aber es kann am Schluss auch eine Dreifachhalle werden. Einfach, damit man hier den Spielraum für den Stadtrat in der Planung etwas breiter lässt. Ihr habt unseren Antrag erhalten. Wir schlagen ein Kostendach von 25 Millionen vor. Ihr habt die Argumentation erhalten. Der Punkt ist einfach, dass Frau Stadträtin Iris Schelbert am 25. Januar gesagt hat: „Die Dimension des Schulhauses, das wir wollen mit allem, was wir auch wollen“. Ich habe jetzt einfach wörtlich gesagt, was dort gestanden ist. „das Schulhaus wollen, haben 6,5 Millionen Franken für eine Holzelementbauweise bezahlt, ökologisch, sauber, schön, angenehm, 6,5 Millionen. Wir haben 15 Millionen im Finanz- und Investitionsplan. Wenn wir sie nicht brauchen, sind wir froh“. Da waren wir auch froh. Nur sind wir jetzt nicht mehr froh, weil die 15 Millionen jetzt auch wieder nicht mehr aktuell waren. Deshalb schlagen wir jetzt vor, dass wir den Stadtrat beim Wort nehmen und sagen, wir lassen Euch die 15 Millionen einmal und nehmen jetzt nicht 6,5 Millionen und legen noch 10 Millionen für eine Halle drauf. Es kostet einfach 8 beim ganzen Projekt von 25 Millionen. Wenn unsere Anträge abgelehnt werden, werden wird dies ablehnen. Merci.

Urs Knapp: Ich finde, wir haben die Debatte jetzt gehört, und würde den Rückweisungsantrag stellen. Vorhin habe ich schon kurz begründet weshalb. Wir haben unter völlig falschen Voraussetzungen einen Grundsatzentscheid gefällt, der eine hohe Bedeutung hat, in einer Volksabstimmung. Wir sind gut beraten, bei einem grossen Projekt nicht schon von Anfang an künstlich Angriffsflächen aufzutun. Wenn wir zurückweisen, kann man in der November-Sitzung diesen Grundsatzentscheid noch einmal fällen. Vielleicht sind es nachher die Argumente, die Laura Schöni erwähnt hat, die gewinnen. Vielleicht sind es andere Argumente. Der Geist. Aber wir haben dann einen klaren Entscheid des Parlaments. Dann kann man weitergehen.

Stadträtin Iris Schelbert: Danke denjenigen, die Gründe erwähnt haben, die uns unterstützen. Ganz herzlichen Dank. Es ist gesagt worden, der Bedarf, der gute Standort, nahe Sportstätten, die mögliche Etappierung usw. usw. Dafür bedanke ich mich herzlich. Zur Rückweisung muss ich Folgendes sagen: Im Grunde genommen zeigt sich das, was ich in meinem ersten Votum gesagt habe, ja hier. Je länger der Prozess geht, desto genauer und präziser werden die Kosten und auch das ganze Projekt herausgeschunden. Es wird jetzt immer genauer. Es freut mich, dass auch die FdP ein Schulhaus will. Ich möchte einmal sehen, wer es nicht möchte. Alle hatten es in ihren Wahlprogrammen. Zum Vergleich mit dem Hübeli: Wenn wir jetzt dort noch einmal zurückgehen und das Hübeli noch einmal einbeziehen, ist es so, dass das Hübeli heute in keinsten Art und Weise den Ansprüchen eines Schulhauses. Das ist auch die Fachmeinung aus dem Bau. Wenn wir dies jetzt aber gleichwohl machen möchten, müssten wir auch für das Hübeli eine Machbarkeitsstudie machen lassen. Was braucht es alle, damit dieses Hübeli zu einem Schulhaus wird, das man brauchen kann? Immer noch ohne würdigen Pausenplatz und was, was, was. Aber dann müssten wir das Hübeli für einen Klassenzug zum Teil sogar anbauen, weil Klassenzug heute heisst, vom 1. Kindergarten bis zur 6. Klasse. Man müsste also im Hübeli zwei Kindergärten machen. Einfach, damit dies allen bewusst ist. Dann machen wir eine Machbarkeitsstudie mit allen ergänzenden Arbeits- und anderen Räumen, die es braucht.

Erst dann ist es mit der Machbarkeitsstudie des Kleinholzes vergleichbar. Das heisst, diese müssten wir auf ein Schulhaus von acht Schulzimmern herunterbrechen, also zwei Kindergärten, nachher aufwärts, mit dem ganzen Umschwung. Wir würden zweimal den ganzen Arbeitsumschwung, Gruppenräume machen, die Kinder heute brauchen. Einfach, damit wir dort sind. Das schaffen wir nicht bis November. Eine Machbarkeitsstudie schüttelt man einfach nicht so aus dem Ärmel, vor allem, wenn man ein solches Objekt hat. Ich finde ja das Hübeli auch ein „schnüggeliges“ Schulhaus. Aber es ist, und da muss ich Laura recht geben, kein Arbeiten drin. Wirklich nicht mehr. Deshalb müssen wir uns halt vielleicht wirklich schweren Herzens von diesem Hübeli lösen. Was mit dem Hübeli weiterpassiert, ob man es veräussert oder behält oder was auch immer, das ist hier im Moment kein Thema. Zu den Finanzen: Wenn ich ein Häuschen baue, knalle ich auch nicht das ganze Geld bar auf den Tisch. Deshalb hat ja auch der Finanzverwalter, Urs Tanner, in seinem kleinen Abschnitt klar gesagt, die Stadt ist noch kreditwürdig. Die Stadt ist kreditwürdig. Das ist seine Aussage. Die Dreifachturnhalle, welche die FdP anspricht, ja, das ist ein Projekt. Ich weiss nie so recht, was man alles schon sagen darf. Ich habe immer gemeint, es sei noch etwas vertraulich. Ich merke, dass kreti und pleti alles schon weiss. Aber es ist tatsächlich so, dass sich dies etwa jeden Monat ein bisschen verändert. Jetzt gerade, auf einmal ist eine Dreifachturnhalle Thema. Ja, aber der Investor hat dort den Plan für Jugendsportförderung. Das heisst, junge Leute kommen dort wochenweise hin und machen in ihrem Sport Trainingslager. Das heisst, diese Turnhalle wäre tagsüber besetzt. Sie wäre sicher nicht für die Schulen frei. Dann ist es in der Regel schon so, dass es, wenn man so etwas hinstellt, auch etwas rentieren soll. Giroud-Olma. Einfach so zum Sagen. Wieso soll er uns diese Turnhalle zur Verfügung stellen, wenn er dort einen Tagesbetrieb machen will? Wir machen unsere Dreifachturnhalle nicht in erster Linie für die Sportvereine – ich möchte dies hier einmal ganz klar gesagt haben – sondern für unsere Schulkinder, die dort mittelfristig zur Schule gehen. Zuerst sind es 16 Klassen und nachher kommen mittelfristig noch einmal 8 dazu. Dann ist diese Turnhalle voll. Man kann sagen, okay, wir gehen in die Stadthalle, Dreifachturnhalle. Man kann dort turnen. Aber immer, wenn die Stadthalle, die eindeutig eine Mehrzweckhalle, eine Multifunktionsraum ist, welche die Stadt Olten meines Erachtens braucht, haben einfach diejenigen etwas Pech, die am Freitag und Montag Turnstunden haben. Dann muss man entweder etwas einrichten oder herausräumen. Wenn man dann sagt, wir brauchen die Stadthalle nur noch als Turnhalle, frage ich mich schon, wie wirtschaftlich es ist, die unglaubliche Kubatur zu heizen, zu unterhalten und zu pflegen, wenn Kinder drin herumspringen. Man kann dort turnen. Aber es ist einfach nicht eine ganz so gescheite und nachhaltige Lösung. Nachhaltig ist ja auch viel gesagt. Weihnachtskatalog finde ich etwas despektierlich. Es ist nicht so, dass wir wirklich wie einen Franz-Carl-Weber-Katalog genommen und gesagt haben, ja, was möchten wir jetzt? Und das noch und dies noch und jenes. Nein, nie, nie, never. Das finde ich sehr despektierlich. Wir wollen einen funktionalen, guten, soliden Schulbau. Nichts mehr und nichts weniger. Ich glaube, Kurt Schneider hat jetzt schon sehr, sehr, sehr viel künftige Wettbewerbskriterien mitbekommen, die für diese Ausschreibung dann auch geltend sind. Heute treffen wir keinen Entscheid über eine Bauart, weder so, noch so, sondern wir werden ausschreiben. Nachher werden Architektinnen und Architekten ihre Ideen einreichen und dann kann man schauen. Man kann nachverhandeln und wieder schärfen. Wir sind noch meilenweit von einer Volksabstimmung entfernt, meilenweit. Da wird noch gewaltig viel geschärft. Es ist uns zu jeder Zeit bekannt, wie unsere Finanzen aussehen. Aber wir bekommen kein Schulhaus für Hosenknöpfe. Einfach nicht. Ich kann es nicht anders sagen. Es tut mir leid. Von daher möchte ich Euch wirklich bitten, diesen Rückweisungsantrag nicht anzunehmen und den Bau fortan weiterarbeiten lassen. Ihr werdet Eure Gelegenheiten haben, um noch einmal darüber zu befinden und die Sache anzuschauen. Das ist aber nachher nicht mehr meine Baustelle. Wortwörtlich. Dann übernimmt die Baudirektion, die mit solchen Abläufen absolut vertraut ist. Was ich heute nicht sagen kann, der Antrag der SVP, das Kostendach von 25 Millionen, weil wir heute keine Finanzvorlage. Vielleicht kann Patrik Stadler als Rechtskonsulent dort eine Empfehlung abgeben. Ich würde davon abraten. Die Botschaft ist von allen gekommen. Es muss kostengünstig sein. Zu den Tagesstrukturen: Es ist so. Auf der anderen Seite haben wir Tagesstrukturen. Sie werden gebraucht. Wir werden hier Räume zur Verfügung stellen und die Leistung ausschreiben. Aber dass sie gebraucht wird und vor allem in diesem

Wohngebiet gebraucht wird, wo so viele Leute hingezogen sind, wo Mann und Frau teilzeitig oder vollzeitig in der Arbeitswelt stehen und dies auch bewusst so wollen und hierhergekommen sind, weil wir eben Tagesstrukturen anbieten könnten, das gehört wirklich fast zwingend dazu. Wenn wir die Gelegenheit haben, dies machen zu können, wären wir sehr froh, wenn wir an diesen Planungsgrundlagen, wie sie vorgesehen sind, weiterarbeiten können. Merci.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Es war jetzt eine Vermischung von materieller Diskussion und Rückweisung, was eigentlich ein formelles Thema ist. Deshalb konnte ich dies nicht ganz nachvollziehen. Ich rede nur über die Rückweisung. Materiell hat sich Matthias Borner schon geäußert. Ich weiss auch nicht, ob ich für die ganze Fraktion reden kann. Wir haben dies im Vorfeld nicht besprochen. Aber ich rede für mich als direkt Betroffener, als einer, der eigentlich an diesen Ausführungen von Iris Schelbert Freude haben müsste. Wir wohnen ein paar Meter neben dem neu geplanten Standort, zahlen genug Steuern und haben ein Kind, das ein paar Monate alt ist, dort zur Schule gehen könnte und einen perfekten Schulweg hätte ohne Autoverkehr und Gefährdungssituation etc. Von daher, wenn ich nur an mich selber denken würde, müsste ich ja hier sicher zufrieden oder sogar glücklich sein. Aber ich werde diesem Rückweisungsantrag sicher zustimmen und möchte dies kurz begründen. Es ist eigentlich von Matthias Borner bereits gesagt worden. Wir sind überhaupt nicht irgendwie gegen ein neues Schulhaus, überhaupt nicht. Das haben wir im letzten Januar auch klar geäußert. Aber ich werde diesem Rückweisungsantrag zustimmen, weil ich bei diesem Trauerspiel nicht mitmachen möchte. Wir haben es vorhin gehört. Wir sind im Januar bei diesem Standortentscheid wirklich einfach von völlig anderen Grundlagen ausgegangen, weil wir durch die Führungsriege dieser Stadt andere Grundlagen präsentiert bekommen haben. Wir haben von 10 Millionen gesprochen. In der Annahme, dass ein Schulhaus im Kleinholz rund 10 Millionen kostet, haben wir diesen Standortentscheid getroffen. Jetzt, ein paar Monate später, reden wir von einem Schulhaus, das doppelt so teuer werden soll, 20 Millionen. Nebenan soll man noch eine Dreifachturnhalle für weitere 10 Millionen bauen. Der dreifache Betrag von dem, was wir, gestützt darauf, den Standortentscheid gefällt haben. Von irgendwelchen Sanierungen von belasteten Standorten reden wir gar nicht. Dort oben war einmal eine 300-Meter-Anlage. Ich behaupte einmal, da werden noch ganz andere Kosten auf uns zukommen. Ich finde es einfach nicht redlich, dass man hierherkommt, einen Standortentscheid abholt und sagt, es kostet Euch etwa 10 Millionen. Wir haben dort abgewogen und nachher gesagt, okay, doch, das muss drin liegen. Wir brauchen ein Schulhaus, und ein paar Monate später kommt man hierher und sagt, übrigens, das Schulhaus ist doppelt so teuer als das, was wir vor ein paar Monaten gesagt hat. Im Übrigen wollen wir gleich noch eine Dreifachturnhalle für weitere 10 Millionen. Das ist nicht in Ordnung. Da fühle ich mich als Parlamentarier einfach verschaukelt. Ich kann es nicht anders sagen. Da fühle ich mich wirklich verschaukelt. Ich finde es offen gestanden billig, wenn man jetzt einfach sagt, ja, wir sind halt Laien. Wir waren betriebsblind. Wir haben es nicht so genau gewusst. Und man jetzt einfach sagt, wegen eines städtischen Angestellten sind wir gescheiter und wissen alles besser und es ist alles völlig anders. Hat es denn vorher keine Bauverwaltung gegeben? Ihr seid die Exekutive. Ihr seid die politische Führung dieser Stadt Olten und habt eine riesige Verwaltung dahinter. Ihr habt von völlig anderen Grundlagen gesprochen und seht jetzt alles zu 180 Grad anders. Das finde ich nicht okay. Dann finde ich es einfach wirklich billig, wenn man sagt, wir sind Laien. Das interessiert mich nicht. Ihr seid die Führungsriege dieser Stadt, und Ihr müsst uns Grundlagen präsentieren, die zutreffen. Entweder habt Ihr es krass falsch eingeschätzt, und dann müsste man wirklich von versagen reden, oder Ihr habt uns im Januar bewusst falsche Grundlagen präsentiert. Das Eine ist nicht wirklich besser als das Andere. Wenn mir das passiert wäre und ich hier erzählen müsste, ich sei betriebsblind gewesen, würde ich mir überlegen, ob ich nicht jemandem Platz machen möchte, der nicht betriebsblind wäre.

Huguette Meyer Derungs, Fraktion SP/Junge SP: Ich glaube, den Punkt mit den Preisen haben wir jetzt ein paar Mal gehört, und ich finde, Iris hat es heute auch gut formuliert, wie es dazu gekommen ist. Ich finde, ich möchte jetzt bei der Sache bleiben. Ich sage es noch einmal. Beim vorliegenden Bericht und Antrag geht es Planungsvorgaben und Flächen, also

rein um das Raumprogramm mit Einbezug von betrieblichen und pädagogischen Aspekten. Über die Bauweise kann man zum entsprechenden Zeitpunkt immer noch diskutieren. Noch einmal: Mit diesem Antrag wird kein Franken beschlossen. Eine Rückweisung würde mit Sicherheit zu einem Verzug von mindestens einem halben Jahr bis einem Jahr führen. Eine Studie in der gleichen Qualität, wie sie im Kleinholz durchgeführt wurde, mit Einbezug von auch pädagogischen, und ich sage es noch einmal, betrieblichen Konzepten braucht Zeit. Die Verzögerung führt wiederum zu einem bedeutend grösseren Risiko als die eigentlichen Baukosten. Wir wollen die Schulraumplanung auf keinen Fall verzögern und somit auch gefährden. Bereits ab dem Schuljahr 2020/21 genügen die heutigen Kapazitäten in den Oltner Schulhäusern nicht mehr. Pro Jahrgang haben wir im Moment einen Schnitt von 130 Schülern. 2018 sind wir bereits mit 180 Schülern gestartet, und ab 2020/21 muss man mit 200 Schülern rechnen. Das heisst, statt bisher 7 Klassen pro Jahrgang werden es 9 bis 10 Klassen sein. Diese Kinder sind schon da. Das wurde heute schon ein paar Mal gesagt. Vorübergehend ungenügender Schulraum würde aber auch zu einem nachhaltigen Imageschaden der Stadt und der städtischen Politik führen. Ein dafür dringend benötigtes Provisorium kostet selbst auf jeden Fall sehr viel Geld für eine sehr schlechte Gegenleistung. Das kann es ja auch nicht sein. Ob eine Hübeli-Lösung tatsächlich günstiger kommen wird, ist nicht klar. Heute ist es ja oft erwähnt worden. So wie sie jetzt dasteht, hat das Hübeli auf jeden Fall als Schulhaus für eine moderne und dem Lehrplan 21 entsprechende Pädagogik endgültig ausgedient. Wie es schon gesagt wurde, es hat keine Gruppenräume, es hat keine Arbeitszimmer für die Lehrpersonen, kein Büro für die Schulleitung, keinen Kindergarten, keinen würdigen Pausenplatz, natürlich auch keine Turnhalle, und neben räumlichen Fragezeichen stellen sich wiederum noch die betrieblichen und pädagogischen Fragen. Wer soll denn dort einmal zur Schule gehen? Sind es die Kindergärten, sind es nur die 1. und 2. Klassen? Für einen ganzen Zug wird es schwierig sein, dort Platz zu finden. Noch kurz zu den Turnhallen: Ich habe es vorhin schon gesagt. Bei 18 Klassen würde es reichen. Man kann am Morgen 4 Lektionen x 5, gibt 20, am Nachmittag 4 x 2 Lektionen, gibt 28 Lektionen mit zwei Hallen haben. Dann sind wir bei 56 Stunden. Wenn wir 19 Klassen x 3 gibt dies schon 57 Lektionen. Es würde nicht reichen. Ab 19 Klassen reichen 2 Turnhallen nicht mehr. Dazu kommt noch, dass man in der Stadthalle zwar turnen kann, aber mit sehr grossen Einschränkungen. Ich hatte selber Turnen in der Stadthalle. Wenn ich Glück hatte, war ich in der Halle 1. Dann habe ich Basketballkörbe und Ringe usw., bin ich nebenan habe ich dies alles nicht. Die Stadthalle müsste genau gleich auch renoviert oder angepasst werden, dass man mit Kindern in allen drei Turnhallen richtig turnen kann. Den Projektplan wieder neu aufzugleisen, generiert auch Kosten. Kurz: Die Fraktion SP/Junge SP will das Projekt nicht gefährden und ist – ich hoffe einstimmig – gegen die Rückweisung und wird eventuell bei den Beschlussesanträgen noch einen Antrag stellen.

Felix Wettstein, Fraktion Grüne: Christian Werner möchte bei diesem Trauerspiel nicht mehr länger mitmachen. Wenn wir heute eine Rückweisung beschliessen, haben wir ein Trauerspiel. Wenn wir heute Zustimmung beschliessen, haben wir in diesem Saal nach sechs Jahren das erste Mal gezeigt, dass wir etwas miteinander zustande bringen.

Muriel Jeisy, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Einfach auch noch einmal kurz zur Rückweisung, weil dies ja vom Vorgehen anscheinend so gewünscht wird. Immerhin hat es auch bewirkt, dass wirklich alle die Meinungen äussern konnten, sowohl zur Sache, als auch zum Vorgehen, was sonst noch rundum war. Ich denke, man ist in zwei Monaten keinen Schritt weiter, kann nichts mehr sagen und der Sachwille deshalb wirklich nicht irgendwelche Sachen, die das Vorgehen stören, in den Vordergrund rücken sollten, nur damit man die zwei Monate, wie wir schon gehört haben und auch wissen, auch wieder ganz viele wichtige Traktanden zu bereden hat, uns lieber darauf konzentrieren könnten, und zusätzliche Gelder für eine Studie für das Hübeli wären umso müssiger, dass wir ja heute mehrfach deutlich gehört haben, wie stark die Mängel für den aktuellen Schulbetrieb sind und die Vorteile des anderen Standortes.

Urs Knapp: Nur noch zur Rückweisung. Wenn das Hübelschulhaus so katastrophal ist, wie es beschrieben ist, frage ich mich schon, das ist ein Grund mehr, warum haben wir im

Januar überhaupt die Variantenabstimmung über das Hübeli gemacht? Eine Variantenabstimmung heisst doch, es kann diese oder jene Variante sein. Für mich stellen sich immer mehr Fragen, welches Theater haben wir im Januar gemacht? Wofür sind wir dort mit dieser Variantenabstimmung belästigt worden, die offensichtlich für die Füchse war?

Beschluss

Mit 26 : 9 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird der Rückweisungsantrag der FdP abgelehnt.

Beschluss

Einstimmig wird Beschlussesantrag 1 zugestimmt.

Mit 33 : 5 Stimmen wird Beschlussesantrag 2 zugestimmt.

Mit 7 : 5 Stimmen bei 26 Enthaltungen wird dem Änderungsantrag der FdP zugestimmt.

Urs Knapp: Ich möchte es verlängern und noch kurz den Antrag begründen. Das haben wir noch nicht gemacht. Unser Antrag ist so, dass wir eigentlich abwarten, was in der November-Sitzung mit dem Baurechtsvertrag passieren wird. Dann kann man entscheiden, ob man es macht oder nicht. Wir haben noch nachgeschaut. Mein Nachbar ist ja freundlicherweise Ingenieur, kennt die SIA-Normen 142 bis xy. Es ist SIA-Norm 142. Es spielt halt schon eine Rolle, welche Vorgaben man in einem Projektwettbewerb gibt. In Artikel 27 b heisst es, wenn ein Projektwettbewerb gemacht wird, so wie es geplant ist, muss man Vorgaben machen, zum Beispiel eine Dreifachturnhalle, zum Beispiel so oder so oder so. Wenn man dies nicht einhält, muss die Stadt dies zahlen. Dann gibt es eine Entschädigung, und das kostet etwas. Hier macht es keinen Unterschied, wenn wir Klarheit haben, wenn stimmt, was wir alle hier gehört haben, dass im November die Dreifachturnhalle kommen wird, kann man nachher entscheiden. Wenn die Baudirektion jetzt einen Projektwettbewerb mit einer Dreifachturnhalle ausschreibt, gibt es schöne Projekte und es kommt zurück und es wird keine Dreifachturnhalle gebaut, wird es für die Stadt Olten einfach relativ teuer.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Noch etwas zu den Turnhallen, die in dieser Stadt entstehen. Wie auch immer, was man hört. Ich muss jetzt etwas sagen. Wenn ich nichts sage, heisst es, wieso kommt diese Vorlage im November nicht? Im Moment haben wir weder im Stadtrat diesbezüglich schon eine Vorlage behandelt, noch ist es sicher, dass im November eine solche Vorlage kommen wird. Was ich bestätigen kann, ist, dass man das Projekt im Moment tatsächlich sehr eng begleitet. Aber ob es im November kommen wird und in welcher Form, da muss ich sagen, Urs, das kann ich jetzt hier nicht bestätigen.

Deny Sonderegger: Dann habe ich aber gleich eine kurze Anschlussfrage, Martin. Die Vorlage schreibt in diesem Zusammenhang ja eigentlich eine Dreifachturnhalle aus. Ihr wollt ab dem 1. Oktober einen Architekturwettbewerb ausschreiben, also hat dies durchaus einen Zusammenhang. Wenn man in der Vorlage Punkt 6 sieht, ist ab dem 1. Januar 2019 quasi festgehalten, dass der Architekturwettbewerb ausgeschrieben werden soll und man jetzt ab 1. Oktober das Wettbewerbsprogramm aufarbeiten soll. Innerhalb der Vorlage, bei der Kostengrobschätzung ist die Dreifachturnhalle tatsächlich erwähnt, also hat dies schon einen gewissen Zusammenhang.

Stadtpräsident Dr. Martin Wey: Wir reden nicht von der gleichen Dreifachturnhalle. Es wurde angesprochen, dass in dieser Stadt nebst dieser Dreifachturnhalle, wie in dieser Vorlage dargelegt ist, weitere hunderte Dreifachturnhallen entstehen sollen. Das ist nicht der Fall. Urs hat mich darauf angesprochen. Habe ich Dich richtig verstanden, Urs? Sonst korrigierst Du mich.

Michael Neuenschwander: Abgesehen davon, dass Huguette vorhin vorgerechnet hat, dass der Bedarf für diese Dreifachturnhalle da ist, möchte ich jetzt gerne von Kurt Schneider

etwas hören. Er kann dies vielleicht sagen. Es wurde vorhin eine Behauptung in den Raum gestellt, das koste dann viel, wenn man gleichwohl kein Dreifachhalle macht und man hat den Wettbewerb so ausgeschrieben. Um welche Beträge geht es hier?

Kurt Schneider: Es ist so, dass man natürlich immer das, was man bestellt hat, bezahlen muss. Was man nicht bestellt, muss man nicht bezahlen. Das heisst, wenn man ganz klar definiert, welche Sachen man nachher sicher realisiert und bei welchen man Vorbehalte hat oder optional plant, wenn man dies gegenüber den Architekten klar deklariert, gibt es auch keine Kosten, die anfallen. Es ist auch so, dass wir nicht gezwungen sind, die Bedingungen von SIA 142 1.1 zu übernehmen. Da werden wir selbstverständlich jeden Punkt prüfen, ob wir ihn übernehmen oder nicht. Wir sagen nur in Anlehnung an SIA 142.

Simon Muster: Ich bin nicht gegen eine Dreifachturnhalle. Aber ich habe das Gefühl, Du hast etwas ausgelassen oder vielleicht vergessen, Martin. Ich meine, die BBZ-Halle, die der Kanton plant, ist seit 2015 im Kantonsrat gewesen. Dort hatten die Kantonsräte zugestimmt. Das kann man nachschauen. Sie ist seit 2015 in Planung. Ich habe beim Hochbauamt angerufen. Noch einmal: Ich bin nicht gegen die Dreifachturnhalle. Ich werde meinen Antrag nachher zurückziehen. Aber ich wäre trotzdem für etwas mehr Transparenz gewesen. Ich war überrascht, als ich die Vorlage gelesen habe und dies nicht drinstand. Ich habe beim Hochbauamt angerufen, und sie haben gesagt, ihr Planungshorizont ist 2024 bis 2026 und sie werden auf die Stadt zugehen und eine allfällige Nutzung besprechen, sobald der Projektwettbewerb gemacht ist. Es wäre einfach schön gewesen, wenn dies in der Vorlage gestanden hätte.

Stadtrat Thomas Marbet: Ich habe auch beim Hochbauamt angerufen und fast die gleiche Auskunft erhalten, was für das Hochbauamt schon einmal für das Hochbauamt des Kantons spricht. Es ist so, dass der Kanton mit dem Lehrlingsturnen des BBZ bis 2026 bei der Giroud-Olma eingemietet ist. Wir haben einen Untermietvertrag beim Kanton für die Fr. 300'000.—. Das ist für den Abend. Tagsüber ist die Giroud-Olma-Halle durch das Lehrlingsturnen besetzt, und das wird auch ab 2026 der Fall sein, falls der Kanton – jetzt läuft die Projektierung, es braucht nachher noch eine Volksabstimmung, weil die Halle über 5 Millionen Franken kostet, wird der Solothurner Souverän befragt, ob er dies will. Wenn er dies will, ist das Lehrlingsturnen nachher inhouse, wo der Kanton, das Hochbauamt immer von der Prämisse ausgeht, Eigentum vor Miete. Aber wir haben mit dieser Halle, wenn sie dann kommt, nicht mehr Turnfazilitäten zur Verfügung. Wir können einfach den Vereinen einen Plausch, Freizeit, wie wir dies auch immer nennen wollen, günstiger anbieten. Heute zahlen wir Fr. 300'000.— pro Jahr. Aber das hat keinen Einfluss auf die Planung im Kleinholz oben.

Beschluss

Mit 27 : 11 Stimmen wird dem Beschlussesantrag des Stadtrates zugestimmt.

Simon Muster: Der Antrag wäre eigentlich so eine Idee als pragmatischer Vorschlag gewesen, um die Akzeptanz zu erhöhen. Aber scheinbar ist ja die Akzeptanz da, und ich habe nach Rücksprache mit der Fraktion entschieden, diesen zurückzuziehen.

Beschluss

Mit 25 : 13 Stimmen wird der Antrag der SVP abgelehnt.

Gesamtbeschluss

Mit 34 : 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Die neue Schulanlage Kleinholz wird mit 16 Klassen (4 Kindergärten und 12 Primarschulklassen) geplant.
2. Die neue Schulanlage Kleinholz wird mit Tagesstrukturen geplant.
3. Mit der neuen Schulanlage Kleinholz wird eine Dreifach-Turnhalle geplant.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an
Direktion Bildung und Sport
Stadtkanzlei

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 12

Dringliche Interpellation Urs Knapp (FDP-Fraktion) betr. «Warum missachtet der Stadtrat vorsätzlich eigene Richtlinien?»/Beantwortung

Am 19. September hat Urs Knapp (FDP) folgenden Vorstoss eingereicht:

«Der Stadtrat erliess am 24. Oktober 2016 die «Richtlinien für die Public Corporate Governance der Einwohnergemeinde Olten (EGO) betr. Vertretung in der strategischen Führung von öffentlichen Unternehmen in mehrheitlichem Besitz der EGO».

Die Richtlinien halten unmissverständlich fest, dass nur unabhängige Mitglieder die Verwaltungsräte der öffentlichen Unternehmen der Einwohnergemeinde Olten (EGO) präsidieren dürfen (namentlich Stadttheater Olten AG, Sportpark Olten AG und Städtische Betriebe sbo). Der Stadtrat erklärte dazu im Oktober 2016: «So können weiterhin Mitglieder des Stadtrates sowie auch der Verwaltung als Vertretung der EGO in der strategischen Führung von öffentlichen Unternehmen Einsitz nehmen. Sie dürfen aber nicht deren Mehrheit ausmachen und nicht das Präsidium inne haben.»

Das Oltner Tagblatt enthüllte am 14. September 2018 in einem Bericht, dass der Stadtrat seine Public-Corporate-Governance-Richtlinien bewusst verletzt. Zwei Jahre nach Erlass der Richtlinien ist Stadträtin Iris Schelbert richtlinienwidrig immer noch Präsidentin des Verwaltungsrats der Stadttheater Olten AG. Gemäss dem OT-Bericht hat Iris Schelbert nicht die Absicht, die stadträtlichen Public-Corporate-Governance-Richtlinien einzuhalten. Mitglied des Verwaltungsrats ist ebenfalls Stadtpräsident Martin Wey; seine Direktion wurde im Stadtratsbeschluss vom Oktober 2016 mit dem Vollzug der Richtlinien beauftragt.

Der Sachverhalt weckt grundsätzliche Fragen – der Stadtrat wird eingeladen, diese zu beantworten:

1. Warum missachtet der Stadtrat im Falle der Stadttheater Olten AG vorsätzlich seine eigenen Richtlinien und akzeptiert, dass das VR-Präsidium der Stadttheater Olten AG richtlinienwidrig mit einer nicht unabhängigen Person besetzt ist?
2. Wie wirkt sich eine solch bewusste Missachtung von Richtlinien auf das Ansehen des Stadtrates im Parlament und im Volk aus?
3. Wie viele weitere Richtlinien und andere Beschlüsse werden vom Stadtrat derzeit nicht umgesetzt?

Begründung der Dringlichkeit:

Mit dem Bericht im Oltner Tagblatt am 14. September wurde erstmals bekannt, dass der Stadtrat seine Public-Corporate-Governance-Richtlinien auch zwei Jahre nach Beschluss nicht einhält. Das Parlament wird in der September-Sitzung und in den November-Sitzungen wichtige Geschäfte behandeln, die auch auf Zusicherungen des Stadtrates aufbauen. In diesem Umfeld muss das Parlament kurzfristig wissen, wie es der Stadtrat mit eigenen Beschlüssen und mit Versprechen hält.»

- - - -

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

Als Richtlinie wird in der Regel eine Handlungs- oder Ausführungsvorschrift einer [Institution](#) oder [Instanz](#) bezeichnet, die jedoch kein [förmliches Gesetz](#) darstellt. Eine Richtlinie stellt in diesem Sinne eine *Richtschnur* dar, nach der man sich *ausrichtet* – mögliche Abweichungen in begründeten Einzelfällen inbegriffen. In diesem Sinne muss eine Abweichung von einer Richtlinie nicht auch eine Missachtung darstellen, wie dies im Vorstoss suggeriert wird, sondern ist der Einzelfall zu betrachten. Die Beantwortung der Fragen 2 und 3 erübrigt sich somit.

Im Falle der Stadttheater Olten AG wählt laut Art. 18 der Statuten aus dem Jahr 2004 die Generalversammlung – bestehend jeweils aus einem Stadtratsmitglied als Delegierten der Alleinaktionärin EGO – den Verwaltungsrat für eine Amtsdauer von drei Jahren; laut Art. 20 wählt sie auch das Präsidium des Verwaltungsrats. Die laufende Amtsperiode endet 2019. Zu diesem Zeitpunkt werden Verwaltungsrat und Präsidium neu gewählt.

Der Stadtrat hat nach der Genehmigung der Richtlinien im Oktober 2016 an seinem Workshop zum Regierungsprogramm im Juni 2017 beschlossen, dass Iris Schelbert das VR-Präsidium weiterführen könne mit dem Auftrag, die Nachfolge des Geschäftsführers aufzugleisen. Diese wird im kommenden Frühling bestimmt.

- - - -

Urs Knapp: Ich hoffe, wir haben alle noch die Kraft, damit wir dies noch bis zum Schluss aushalten. Ihr habt die Antwort des Stadtrates gesehen. Die juristische Beurteilung ist schon noch erstaunlich. Eine Richtlinie ist eigentlich keine Richtlinie. Der Stadtrat hat ja eigentlich aufgrund eines Vorstosses, den das Parlament überwiesen hat, gesagt, wir wollen etwas ändern. Das Oltner Tagblatt hat einen Titel «Stadträtin Iris Schelbert ist als Einzige betroffen» gemacht. Das war offensichtlich die breite Meinung, und jetzt ist es doch nicht gewesen. Es geht hier gar nicht um die Person, sondern es geht darum, dass es eine Richtlinie gibt, und ich denke, dass 99 % aller, die diese Richtlinie, meinen, nein, daran hält sich der Stadtrat. Aber das ist nicht der Fall. Es geht nicht einmal nur um das Stadttheater. In den Richtlinien steht auch, und das könnte vielleicht Felix Wettstein noch interessieren, wir hatten ja die Diskussion sbo, was so die Verwaltungsratshonorare sind, wenn man in die Richtlinien geht. Dort heisst es auch: «Es müssen die Entschädigungen offengelegt werden». Das steht in den gleichen Richtlinien, die jetzt doch keine Richtlinien sein sollen. Ich weiss nicht, ob diese Entschädigungen offengelegt sind. Ich habe es nie gesehen. A.en und sbo, wo? Okay. Du kannst es mir nachher zeigen. Ich bin von der Antwort nicht befriedigt. Ich habe aber auch nichts Anderes erwartet. Meine Frage an den Stadtrat: Ihr zeigt mit grossem «Tamtam», mit einer Medienmitteilung im Oktober 2016, nein, wir wollen etwas ändern. Zwei Jahre später, wenn man dann merkt oder wenn die Zeitung merkt, nein, man hat es nicht geändert, liest man hier, es ist nicht ein formelles Gesetz, und man kann abweichen. Wir haben übrigens beschlossen, man kann abweichen, davon hat nie jemand etwas gehört. Überlegt Euch einmal, welchen Eindruck dies macht.

Felix Wettstein: Ich wollte eigentlich nichts sagen. Ich sage jetzt gleichwohl etwas. Urs Knapp, Du hast vorhin gesagt, ich bin von dieser Antwort nicht befriedigt. Ich habe aber auch nichts Anderes erwartet. Diese Aussage disqualifiziert Dich und gleichzeitig uns als ganzen Rat. Du machst es so definitiv fast unmöglich, dass wir Dir zukünftig eine Interpellation unterschreiben kann.

Urs Knapp: Was hättest denn Du erwartet, Felix, denn dann wären Deine Erwartungen nicht erfüllt worden?

Felix Wettstein: Ich erwarte von jeder Politikerin und jedem Politiker, der und die hier sitzt, dass man die Instrumente des parlamentarischen Betriebs ernsthaft nimmt, dass man die Gewaltentrennung ernsthaft nimmt, dass man, wenn man eine Interpellation macht, nicht mit einer vorgefassten Meinung schon im Voraus gewusst haben will, ob dann die Antwort befriedigend ist oder nicht. Sobald man mit einer solchen Haltung darangeht, formuliert man seine Interpellationen schon mit entsprechendem zynischem, despektierlichem Ton, und wenn nachher die Antwort kommt, kann man nur noch sagen, ich habe sowieso nichts Anderes erwartet. Das ist unserem hiesigen Amts- und Geschäftsbetrieb nicht würdig, Urs Knapp.

Mitteilung an
Stadtkanzlei
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 13

Dringliche Interpellation SP/JSP zur überparteilichen Motion «rechtes Aareufer»/Beantwortung

Mit Mail vom 25. September 2018 hat die Fraktion SP/JSP folgenden Vorstoss dringlich eingereicht:

«Am 21. März 2018 wurde die Überparteiliche Motion „Attraktivierung rechtes Aareufer“ im Parlament erheblich erklärt. Sie verlangt vom Stadtrat folgendes (Auszug):

„Der Stadtrat wird beauftragt, bis im Juni 2018 auf der Basis der offenbar vorhandenen, aber nicht publik gemachten «Grundlagenstudie Entwicklung rechtes Aareufer» einen umsetzungsreifen Vorgehensplan zur Optimierung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Aare zwischen dem Bahnhofplatz und der alten Brücke so zu erarbeiten, dass die nötigen Arbeiten unter Nutzung der Synergien mit der vom Tiefbauamt des Kantons für das Jahr 2019 geplanten Sanierung des Bahnhofquais möglichst kostengünstig und gleichzeitig realisiert werden können. Der Umsetzungsplan muss auf einem Stand sein, der abschliessende Entscheide zulässt.»

Dieser Umsetzungsplan wurde bis jetzt weder präsentiert noch dem Parlament vorgelegt und ist für die Septembersitzung nicht traktandiert. Es wurde auch nicht über die Gründe für einen Verzug informiert.

Es stellen sich deshalb die folgenden Fragen:

- Wie weit sind die Arbeiten bei der Stadt fortgeschritten? Was sind die konkreten Absichten des Stadtrates?
- Wann ist mit einem Baubeginn der Sanierung des Bahnhofquais durch den Kanton aus heutiger Sicht zu rechnen?
- Kann mit einer Behandlung in der Parlamentssitzung vom November 2018 gerechnet werden?
- Welches ist aus Sicht des Stadtrates der späteste Termin für verbindliche Beschlüsse, damit die Synergien mit dem Umbau des Bahnhofquais unter Berücksichtigung aller Projektrisiken sinnvoll genutzt werden können?
- Ist sichergestellt, dass die notwendigen Beträge im Budget 2019 und im Finanz- und Investitionsplan enthalten sind?

Begründung der Dringlichkeit:

- An einer Sitzung vor einem Jahr mit dem Stadtpräsidium und den Planern wurde das Vorhaben mit Nutzung von Synergien mit den Sanierungsarbeiten des Kantons am Bahnhofquai bereits als zeitkritisch bezeichnet. Es ist unklar, zu welchen Verzögerungen des Projektes des Kantons die Einsprachen führen.
- Rückfragen bei der Verwaltung haben keine klaren Antworten ergeben.
- Für die Diskussion des Finanz- und Investitionsplanes und des Budgets 2019 ist es wichtig, die Absichten des Stadtrates und einen aktuellen Terminplan zu kennen.»

- - - -

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

Grundsätzliches

Angesichts der von den Motionärinnen und Motionären gesetzten, äusserst kurzen Frist stellt sich die Frage, inwiefern mit Vorstössen die in Art. 63 der Geschäftsordnung des Gemeindeparlaments reglementierten Behandlungsfristen «übersteuert» werden können. Laut Geschäftsordnung muss dem Gemeindeparlament innert 2 Jahren eine Vorlage unterbreitet werden, wenn eine Motion erheblich erklärt wird.

Zu den einzelnen Fragen

Wie weit sind die Arbeiten bei der Stadt fortgeschritten? Was sind die konkreten Absichten des Stadtrates?

Das Projekt ist mit den Umgestaltungsmassnahmen (UM) Aarburgerstrasse/Bahnhofquai (vorgängige Erstellung der neuen Stützmauer am Bahnhofquai) des Kantons zu koordinieren, weshalb es in diesem Fall Sinn machen kann, bereits vor Ablauf der maximalen Behandlungsfrist eine Vorlage zu unterbreiten. Gegen den Erschliessungsplan für die UM wurden Rechtsmittel ergriffen, das Geschäft liegt zurzeit beim Verwaltungsgericht. Das Projekt wurde daher angesichts der eingeschränkten personellen Ressourcen und infolge anderer Prioritäten noch nicht gestartet.

Wann ist mit einem Baubeginn der Sanierung des Bahnhofquais durch den Kanton aus heutiger Sicht zu rechnen?

Der Verlauf des Rechtsmittelverfahrens ist offen. Der Verwaltungsgerichtsentscheid ist nicht vor Ende 2018 zu erwarten. Die Konsequenzen für das Vorhaben und den Zeitplan für eine Umsetzung sind offen.

Kann mit einer Behandlung in der Parlamentssitzung vom November 2018 gerechnet werden?

Aus den genannten Gründen wird dies nicht möglich sein.

Welches ist aus Sicht des Stadtrates der späteste Termin für verbindliche Beschlüsse, damit die Synergien mit dem Umbau des Bahnhofquais unter Berücksichtigung aller Projektrisiken sinnvoll genutzt werden können?

Schon in der Beantwortung des Vorstosses wurde darauf hingewiesen, dass das Projekt von der vorgängigen Erstellung der neuen Stützmauer abhängig ist. Die UM und Massnahmen zur Attraktivierung des Ländiwegs sind separate Projekte des Kantons und der Stadt, welche entsprechend separat vergeben und realisiert werden müssen. Die Bauabläufe sind zwar zu koordinieren, mit Synergien im Sinne eines Gesamtprojektes (Bauen aus einer Hand) kann aber nicht gerechnet werden. Aus technischer Sicht erkennt der Stadtrat deshalb keinen spätestmöglichen Termin, ebenso nicht in Kenntnis des laufenden Rechtsmittelverfahrens.

Gesetzt den Fall, dass sich die Umsetzung der UM länger verzögern sollte oder das kantonale Projekt überarbeitet werden müsste, müsste die Frage der Koordination beider Projekte neu beurteilt werden. Die Attraktivierung Ländiweg könnte und müsste in diesem Fall auf Massnahmen konzentriert werden, welche von der Erstellung der neuen Stützmauer und den Bauabläufen der UM unabhängig sind. In diesem Sinn sieht der Stadtrat vor, die Vorstudie (SIA-Phase strategische Planung) in den nächsten Monaten aufzunehmen.

Ist sichergestellt, dass die notwendigen Beträge im Budget 2019 und im Finanz- und Investitionsplan enthalten sind?

Ja. Der Stadtrat wird im Budget 2019 den Projektierungskredit über 50'000 CHF beantragen, im Finanz- und Investitionsplan 2019 – 2025 sind total 850'000 CHF, verteilt auf die Jahre 2019 – 2023, für die nötigen Unterhaltsmassnahmen und die Attraktivierung des Ländiwegs eingestellt. Falls die Beschwerden vom Verwaltungsgericht per Ende 2018 abgewiesen und nicht weitergezogen werden, ist eine mit den Bauabläufen der UM koordinierte Umsetzung der Attraktivierungsmassnahmen somit gewährleistet.

- - - -

Dr. Rudolf Moor: Die Antwort des Stadtrates befriedigt die Fraktion SP/Junge SP wirklich nur teilweise. Es gibt Aussagen, die wir nicht so ganz nachvollziehen können und uns nicht ganz plausibel erscheinen, insbesondere diejenige mit den Synergien. Dass zwischen diesen zwei Projekten nicht gerechnet werden kann, scheint uns schon schwer verständlich, weil hier von der Verwaltung schon ganz Anderes gesagt wurde, dass es sich eben genau lohnt, zusammen zu machen, weil wir nämlich die Bauinstallation und weil man nicht wieder aufschütten muss, wenn der Kanton gebaut hat, sondern dass man das Gelände nachher in einem Schritt anpassen kann. Deshalb ist diese Aussage sehr schwer verständlich. Zudem ist natürlich schon störend, dass man offensichtlich noch gar nichts gemacht hat. Im schlimmsten Fall beginnen ja offensichtlich diese Arbeiten des Kantons noch in diesem Jahr oder mindestens anfangs 2019. Wenn man natürlich jetzt noch nicht geschaut hat, wo man Synergien nutzen kann, ist es nicht erstaunlich, dass es nachher keine Synergien gibt. Das wäre ja genau die Idee gewesen, dass man eben jetzt dahinter geht und wirklich auch sieht, wo es Synergien gibt und man dies rechtzeitig mit dem Kanton abklärt. Da sind wir jetzt wirklich nicht glücklich mit dem, was der Stadtrat daraus gemacht hat. Im Finanzplan von 2019 – 2025 sind offenbar total Fr. 850'000.— eingestellt. Wenn ich denke, dass der Stadtrat seinerzeit die Motion wegen der 4 Millionen nicht erheblich erklären wollte, ist er jetzt doch von 4 Millionen gerade etwas gar weit weg. Es ist schon fraglich, ob man für Fr. 850'000.— wirklich das machen, die Ziele erreichen kann, die wir eigentlich damit angestrebt haben. Man sieht einfach aus der ganzen Antwort heraus, dass die Begeisterung des Stadtrates, die Motion, die erheblich erklärt wurde, so umzusetzen, immer noch nicht so wahnsinnig gross ist. Das ist auch deshalb etwas erstaunlich, weil im Wahlkampf vor anderthalb Jahren fast alle, vielleicht mit Ausnahme einer Partei, fanden, dass ein Zugang wirklich etwas Dringliches sei. Da müsse man sofort mit baulichen Verbesserungen etwas machen. Jetzt hat dies offenbar keine hohe Priorität. Das schreibt der Stadtrat selber, Anderes habe höhere Priorität. Das ist für uns sehr schwer nachvollziehbar. Sehr mässig von der Antwort befriedigt.

Daniel Kissling, Olten jetzt!: Wir waren auch eine derjenigen Parteien, die im Wahlkampf gesagt haben, wir wollen unbedingt, dass an diesem Ländiweg und Aareufer etwas passiert. Was halt schon immer wieder auffällt, und das ist nicht die einzige Baustelle, wo dies der Fall ist, ist, dass es immer wieder heisst, ja, wir würden ja gerne, aber es hängt mit etwas Anderem zusammen. Zuerst hat es geheissen, es hängt mit dem Bahnhofplatz zusammen. Nachher hiess es, okay, der Bahnhofplatz dauert noch eine Weile, also passiert dort nichts. Aber jetzt hängt es mit der Kantonsstrasse zusammen. Jetzt dauert sie wieder eine Weile, und deshalb passiert nichts. Das ist jetzt auch die Erklärung, warum noch nichts passiert ist. Gleichzeitig heisst es aber in der gleichen Erklärung, es hängt eben doch nicht so stark zusammen. Deshalb haben wir auch noch nichts gemacht, weil es jetzt gleichwohl nicht das Gleiche wie die Sache mit dem Kanton. Ich verstehe es nicht. Entweder sagt man, man macht nichts, oder man sagt, es hängt zusammen, oder man sagt, es hängt nicht zusammen. Ich verstehe am Schluss wirklich nicht mehr, was alles zusammenhängt und was nicht. Man hätte ja einfach etwas machen. Vorhin haben wir auch wieder gesagt, vor dem Schulhaus haben wir darüber gesprochen, dass wir dies jetzt einmal planen, etwas vorschlagen, eine Idee haben und nachher schauen wir. Dann schauen wir auch wegen des Geldes noch etwas genauer. Jetzt wird klar definiert, so viel darf es kosten, so viel ist

vorgesehen. Aber die Idee hat man noch nicht. Es ist wieder umgekehrtes Vorgehen als vorhin beim Schulhaus. Ich verstehe es nicht mehr, und es fühlt sich halt schon ein wenig so an, als ob man gesagt hätte, ja, das lassen wir jetzt einmal weg. Ich bin eigentlich froh, dass die junge SP/SP diese Interpellation gemacht hat, weil man merkt, dass sonst Sachen wieder vergessen gehen, und es ist schön, dass es jetzt wieder in Erinnerung gerufen wurde.

Mitteilung an
Stadtkanzlei
Kanzleiakten

Verteilt am

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 27. September 2018

Prot.-Nr. 14

Volksmotion (Vorschlag) Yachtclub Olten betr. «Konzept städtische Sauna» gestützt auf Art. 16 Gemeindeordnung Stadt Olten/Beantwortung

Am 23. März 2018 wurde von den unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Olten, namens des Yachtclubs Olten, eine Motion (Vorschlag) «Konzept städtische Sauna» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

«Vorschlag»

Die Stadt Olten erarbeitet zusammen mit interessierten Dritten ein Konzept zur Errichtung und den Betrieb einer städtischen Saunaanlage. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob nicht die Synergien mit dem Betrieb und der Infrastruktur des Schwimmbades genutzt und wie Dritte sinnvoll in eine Partnerschaft mit einbezogen werden können.

Begründung

Über Jahre verfügte die Stadt Olten im Schwimmbad über eine bei Öffentlichkeit und Vereinen beliebte und rege genutzte Sauna. Auch Private haben einen wesentlichen Beitrag an die Erstellungskosten der Sauna geleistet. Seit mehreren Jahren ist die Sauna geschlossen und die Infrastruktur wurde zurückgebaut. In der Bevölkerung und bei verschiedenen Vereinen besteht das Bedürfnis für eine öffentliche Sauna in Olten. Saunabesuche fördern die Geselligkeit und bereiten Freude und sind auch der Gesundheit förderlich. So sind regelmässige Saunabesuche eine ideale Möglichkeit, der Erkältungssaison ein Schnippchen zu schlagen. Sie stärken das Immunsystem, trainieren Herz und Kreislauf und sind gut für die Haut. Wissend um den Zustand der Finanzen der öffentlichen Hand wird es begrüsst, wenn Dritte als Partner in das Projekt miteinbezogen werden. Die Erstunterzeichner würden es begrüssen, diesen Vorschlag mündlich vor dem Gemeindeparlament zu begründen.

- - - -

Im Auftrag des Stadtrates beantwortet **Thomas Marbet** den Vorstoss wie folgt:

Formelles

Nach Art. 16 der Gemeindeordnung der Stadt Olten haben mind. 30 Stimmberechtigte das Recht, dem Gemeindeparlament schriftlich Vorschläge zu unterbreiten. Diese sind wie Motionen oder Postulate eines Mitgliedes des Gemeindeparlamentes zu behandeln.

Zum Inhalt

Das Saunieren genoss in der Stadt Olten eine lange Tradition. Unterstützt durch eine Spende eines privaten Unternehmens wurde die städtische Sauna denn auch von Teilen der Bevölkerung sehr geschätzt und während Jahren gut frequentiert. Die Stadtsauna war in den Nebenräume der Badi eingerichtet.

Im Zug der Abklärungen für die Badisanierung wurde 2005 ein umfassendes Bäderkonzept erarbeitet, welches auch den Betrieb einer Saunaanlage vorsah. Aus Kostengründen hat der Stadtrat das Konzept nicht weiterverfolgt. Die damaligen Räumlichkeiten werden heute anders genutzt.

Ungeachtet dessen soll ein einfaches Angebot (Sauna ohne weitere Wellnessinfrastruktur) in der Stadt Olten, allenfalls in Zusammenarbeit mit Privaten, geprüft werden. Zur Abklärung wird – bei Erheblicherklärung – ein Kredit für die Machbarkeit von Fr. 20'000.-ins Budget 2019 eingestellt.

Der Stadtrat empfiehlt, die Motion erheblich zu erklären und dem Stadtparlament entsprechende Varianten vorschlagen.

- - - -

Stefan Nünlist: Ganz herzlichen Dank für Euren Langmut und die Flexibilität, dass wir jetzt heute Abend noch unser Anliegen vortragen dürfen. Als das Oltner Tagblatt über diese Idee und diesen Vorstoss berichtet hat, habe ich im Facebook gelesen, das sei ein Vorstoss von Menschen, die sich eigentlich ein Fitnessabonnement leisten könnten und sich ihr Hobby jetzt von den Steuerzahlern finanzieren lassen möchten. Es ist so. Erstens habe ich zu Hause schon eine kleine Sauna, und zweitens habe ich seit neun Monaten auch ein Fitnessabonnement. Ob es dort eine Sauna hat oder nicht, weiss ich nicht, weil ich leider noch nie dort war. Warum bin ich hier in meiner Funktion als Präsident des Yachtclubs. Der Präsident des Yachtclubs ist vor drei, vier Jahren so etwas lustig gegründet worden. Unser Ziel ist es eigentlich der Meeresanschluss von Olten und die Freude am Wassersport. Wir organisieren seit mehreren Jahren das Aareschwimmen im Dezember, wo wir Geld für Unicef und Shelter-Box sammeln. Im Rahmen dieser Tätigkeit im Winter in der Badi sind verschiedene Leute auf uns zugekommen und haben gefragt: Könntet Ihr Euch nicht wieder für die Sauna in Olten einsetzen? Wir fanden, doch wir könnten probieren, an die lange Tradition der Sauna in Olten wieder anzuknüpfen. Die Stadt Olten hatte ja bis vor wenigen Jahren eine entsprechende Sauna. Sie wurde von den Vereinen, aber auch von jüngeren und älteren Oltnerinnen und Oltnern extrem geschätzt. Die Sauna ist damals von der Firma Sunlight gestiftet worden, schon lange, bevor man von Private Public Partnership gesprochen hat. Nachher hat ein Investor von Olten Mitte der 00er-Jahre noch einmal einen neuen Saunaofen bezahlt. Ein paar Jahre später wurde diese Sauna unter etwas obskuren Umständen einfach geschlossen und das Equipment wurde zurückgebaut respektive verschollen. Aus diesem Grund fanden wir, da dies vielleicht wirklich ein Bedürfnis sein könnte, unterbreiten wir hier eine Volksmotion, einen Vorschlag, und zwar ist unser Anliegen, dass die Stadt Olten mit Interessierten ein Konzept zur Errichtung und zu einem Betrieb einer städtischen Saunaanlage ausarbeiten würde. Dabei wäre besonders zu prüfen, ob wir dies nicht wiederum im Raum der Badi machen könnten, wo wir heute viele Synergien haben und dass man auch Dritte sinnvoll in eine Partnerschaft einbeziehen. Uns ist die finanzielle Situation der Stadt Olten absolut bewusst. Warum saunieren eigentlich eine gute Sache und gesund ist, dazu muss ich nichts mehr sagen. Die Frage ist eigentlich noch, warum eine öffentliche Sauna eine gute Sache. Wir haben vielleicht zu Hause eine Sauna, man hat eine Fitnesssauna. Warum setzen wir uns ein? Ich glaube, das Eine ist, dass die Sauna von jüngeren und alten Menschen extrem geschätzt wurde. Es war lange Zeit eine Tradition von Olten, sich in der Sauna zu treffen. Gewisse Probleme, die Ihr jetzt besprecht, konnte man dann vielleicht damals in der Sauna auf dem kleinen Dienstweg lösen. Das Andere ist – ich

weiss nicht, wer von Euch regelmässig in die Badi geht – die Badi ist etwas ganz Attraktives. Man trifft Menschen, die man sonst nie trifft. Es ist ein Integrationspunkt, und ich glaube, es tut unserer Stadt gut, solche Punkte zu haben, man vielleicht über den Sommer hinaus auch etwas in die Winterzeit, die manchmal trist ist, hineinbringen kann. Von daher finde ich es eine gute Sache. Der letzte Punkt ist, es gehört eigentlich zum Sporttraining. Extrem viele Vereine haben diese Sauna benützt. Ich finde, das ist etwas, das einer Sportstadt wie Olten sehr gut anstehen würde. Der Stadtrat hat erfreulicherweise in seinem Bericht und Antrag diese Idee auch gut gefunden, was uns extrem gefreut hat. Alles, was er schreibt, habt Ihr ja gelesen. Von Seiten der Volksmotionäre möchten wir Euch bitten, die Motion erheblich zu erklären, und ich möchte mich im Namen der Mitunterzeichner ganz herzlich für Euer Interesse und den wohlwollenden Support bedanken. Merci vielmals.

Stadtrat Thomas Marbet: Wir haben es in der Antwort geschrieben, dass wir diesen Vorschlag erheblich erklären möchten. Das Saunieren hat tatsächlich eine lange Tradition in der Stadt, und wir haben heute im Saal auch unseren Chefbadmeister der Badi, Thomas Müller, zu Gast. Er ist wirklich der Experte, was das Saunieren betrifft, mit entsprechender Ausbildung, Kurse und einem Betrieb. Es ist so, dass diese Idee auch nichts Neues ist. Vor zehn Jahren haben nämlich Kannewischer und Team das Saunakonzept gemacht. Ich habe es natürlich auch angeschaut, wunderbar aufbereitet. Hinten waren aber dann Zahlen. Das war eigentlich auch der Grund. Aus finanziellen Gründen hat man dies damals nicht mehr weiterverfolgt. Ungeachtet dessen möchte man dies prüfen, auch vom Stadtrat aus. In der heutigen Anlage ist es nicht mehr möglich. Der Badmeister kann dies auch noch bestätigen. Ein Raum ist im Baurecht an die städtischen Betriebe abgegeben worden, ein Raum wurde an den Tauchclub vermietet, und ein Raum wird heute als Baubüro verwendet, weil die Bagger im Moment oder demnächst auffahren und diese Anlage wegen der Chromstahlverkleidung des Beckens natürlich in Mitleidenschaft ziehen. Die Badi wird jetzt zu einer Baustelle, bis es dann im Frühling wieder wärmer wird. Wir schlagen Euch vor, dies erheblich zu erklären, vielleicht Möglichkeiten ausserhalb zu finden. Ihr habt möglicherweise gestaunt, dass hier gleichwohl ein Betrag enthalten ist, den wir ins Budget aufnehmen müssen. Es ist schon so. Was jetzt hier gefordert wird, ist etwas mehr als eine Occasion-Hornbach-Badi, die 1'200 Euro kostet. Es braucht hier doch eine Anlage. Es ist auch für mehr als zwei Personen. Es braucht eine Garderobe, eine Garderobe für Damen, eine Garderobe für Herren, eine Dusche für Damen, eine Dusche für Herren. Es braucht WCs für Damen, WCs für Herren. Es muss behindertengerecht sein. Es muss einen Betriebsraum haben, etwas Reinigung. Es ist nicht ganz nichts, das es hier braucht. Darum brauchen wir auch die Abklärung und etwas Zeit, um Euch Vorschläge zu unterbreiten. Merci.

Heidi Ehrsam, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Die Volksmotion für eine städtische Saunaanlage ist nicht von der ganzen Fraktion mit Begeisterung aufgenommen worden. So ist in unserer Fraktion gesagt worden, dass eine Saunaanlage zu betreiben, keine öffentliche Aufgabe sei und es in der Stadt Olten bereits Saunaanlagen habe. Wer aber diese Sauna beim Schwimmbad noch kannte, sie regelmässig genutzt hat, kann der Begründung der Motion und den Worten von Stefan Nünlist von heute Abend voll und ganz zustimmen. Gerade eine Angliederung, auch einer neuen Saunaanlage, an die Badi wäre besonders attraktiv, weil zwischen den Saunagängen eine Abkühlung im Bassin – dies im Sommer – und natürlich auch in der Aare – dies natürlich das ganze Jahr – möglich wäre. Dass Private für ein solches Projekt zu gewinnen sind, hat sich ja schon bei den Erstellungskosten der alten Sauna vor Jahrzehnten gezeigt. Umso mehr sollte es heute, wo Fitness in unserer Gesellschaft einen sehr hohen Stellenwert hat, möglich sein, Dritte für dieses Projekt gewinnen zu können. Unsere Fraktion wird diese Motion grossmehrheitlich erheblich erklären. Falls sie im Parlament eine Mehrheit gewinnt, sind wir gespannt, was das Resultat eines möglichen Konzepts sein wird. Wir wissen alle, unser Chefbadmeister ist diplomierte Saunameister und würde mit Herzblut eine solche Sauna betreiben, wo er beim Hallenbad schon etwas mehr Berührungängste hat.

Dr. Christine von Arx: Wir von der SP/Jungen SP haben durchaus Sympathien für eine Stadtsauna. Aber wir sehen nicht ein, wieso die Stadt Vorarbeiten leisten soll, damit ein

Privater eine Sauna betreiben kann. Das ist, was im Motionstext verlangt wird. Es soll doch mit interessierten Dritten ein Konzept erarbeitet werden, und wie mit Dritten eine sinnvolle Partnerschaft miteinbezogen werden kann und der Stadtrat, der dann selber auch wieder sagt, allenfalls in Zusammenarbeit mit Dritten, betreiben. Wir sind aber auch der Meinung, dass der Betrieb einer Sauna nicht die Aufgabe der Stadt ist. Wenn es dann schon die Aufgabe der Stadt wäre, stellt sich schon die Frage, wieso man dies nicht zusammen mit dem Hallenbad in der Kanti gemacht hätte. Dort hätte es vermutlich schon noch Platz für eine Sauna. Das könnte man dann effizient betreiben. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation und der Opfer, die gerade auch kleine Vereine leisten mussten, scheint es uns einfach unangebracht, Geld für ein doch sehr elitäres Vergnügen auszugeben, das aus finanziellen Gründen nicht allen Einwohnerinnen und Einwohnern dieser Stadt zugute kommt.

Daniel Kissling, Olten jetzt! Ich schliesse mich eigentlich grösstenteils in verschiedenen abweichenden Punkten meinen Vorrednerinnen und Vorrednern an. Persönlich bin ich ein riesiger Saunafan und vermisse dies etwas. Ich kaufe mir sicher kein Fitnessabonnement. Ich bin der Letzte. Sonst kann ich dies in dieser Stadt nicht wirklich machen. Nein, es geht darum. Wir müssen uns immer wieder überlegen, was diese Stadt leisten und bieten soll. Ich bin, wie wir alle von Olten jetzt! der Meinung, dass Olten ein guter Ort zum Verweilen bieten sollte. Dementsprechend sind wir diesem Projekt wohlgesinnt. Ich möchte aber Christine zustimmen bzw. anders hineingehen und sagen, wir möchten nicht, dass dies am Schluss etwas sein wird, wo dann plötzlich wieder so viel Geld wie ein Fitnessabonnement kostet, wenn man es mehrmals pro Jahr benützt. Gerade, wenn man es mit der öffentlichen Hand zusammen macht, muss man schauen, dass es auch für die ganze Stadt erschwinglich ist, ähnlich wie eine Badi und nicht, dass nachher einfach Dritte davon profitieren. Ich möchte sonst noch anmerken, dass ich es schön finde, dass der Stadtrat solche Projekte unterstützt, und ich hoffe, dass er in Zukunft auch weitere innovative Projekte in dieser Stadt mit solchen Krediten unterstützt und nicht nur solche, die von grossen, illustren Kreisen angestossen werden.

Philippe Ruf: Wir von der SVP und besonders auch ich selber, der sehr gerne Sauna macht, aber übrigens im Kraftwerk, wo ich mein Fitnessabonnement zahle und finde, dass es so auch richtig ist, dass ich dort mein Fitnessabonnement zahle und die Sauna geniesse. Wir von der SVP haben dies grundsätzlich mit Wohlwollen aufgenommen. Wir finden es einen guten Vorschlag. Die Idee ist sicher angenehm, und es wäre ein Nice-to-have für Olten und sagen wir, dass Olten dies in Budget aufnehmen würde, damit man dies prüfen kann. Aber wie gesagt, es ist ein Nice-to-have, und vermutlich hast Du etwas mitbekommen, welche Zahlen sie uns heute hier wieder aufgelegt haben. Es sieht katastrophal aus, und wir haben vom links-grünen Stadtrat sonst schon eine riesige Wunschliste, was sie alles verwirklichen möchten. Es wäre von mir aus jetzt auch inkonsequent, wenn andere unten durchgehen müssten, und Sachen, die wirklich notwendig sind, die wir ablehnen müssen, und je nachdem auch dagegen kämpfen werden und nachher gleichzeitig ein Nice-to-have unterstützen würden. Entsprechend können wir diese Motion leider nicht unterstützen.

Michael Neuenschwander, Fraktion Grüne: Uns ist bewusst, dass wir hier nicht in Finnland sind und, wie es übrigens auch beim Hallenbad der Fall ist, nicht alle Leute von Olten und Umgebung unbedingt in die Sauna gehen, schon gar nicht regelmässig. Es ist aber so, dass wir Sauna eigentlich auch als eine Infrastruktur erachten, an der sich die öffentliche Hand durchaus mindestens beteiligen und helfen kann, dass dieses Angebot existiert, genau gleich, wie dies eben bei einem Hallenbad, Schwimmbad, Sportplatz oder Stadion usw. der Fall ist. Es ist nie immer alles für alle, sondern es ist immer abhängig von einer Interessenlage. Wenn sich jetzt für dieses Projekt Private auch engagieren, vielleicht sogar in der Tradition von der Sunlight, und dies am Schluss eben ein öffentlich zugänglicher Raum sein soll, können wir dies nur befürworten und sind gespannt darauf, mit welcher Vorlage man schlussendlich wieder auf uns zukommt. Bis jetzt ist dies ja völlig offen. Den Standort erachten wir übrigens als absolut perfekt, weil dies schon der alte Standort in der Badi war. Mit dieser Gelegenheit, hatte man eine Dusche, ein Kaltwasserbecken und konnte

vor allem im Winter auch in die Aare. Das ist ein ganz besonderer Charme, und das würde man im Hallenbad der Kanti niemals hinbringen. Deshalb ist natürlich der Standort Badi absolut gut für uns.

Simon Muster: Ich möchte mich Philippe Ruf anschliessen, und ich glaube, ich konnte dies bis jetzt nicht so oft sagen konnte. Aber ich habe grundsätzlich Sympathien für eine Sauna. Ich bin zwar schon seit einiger Zeit ausgezogen. Aber meine Eltern haben auch eine Sauna und sind noch gesund. Ich finde es einfach etwas seltsam, dass gewisse Leute jetzt hier zugestimmt haben, weil wir uns, seit ich in diesem Parlament als Zuschauer oder drinsitze, wirklich um viel, viel kleinere Beträge gestritten. Ich möchte einfach daran erinnern, dass wir bei der Zauberlaterne einmal Fr. 5'000.— gestrichen haben und jetzt für ein Konzept Fr. 20'000.— zu sprechen, wie alle zugeben ein Nice to have. Ich glaube, da muss man schon etwas aufpassen.

Heinz Eng: Ich sehe es vor allem etwas vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt her. Die Badi liegt eigentlich während des Winters brach. Dort unten gibt es Gelände usw., wo man effektiv eine solche Nutzung wie eine Sauna machen könnte. Andererseits muss man sehen, lieber Stefan, dass saunieren wie vor 50 Jahren heute nicht mehr stattfindet. Heute ist Sauna eigentlich ein Teil einer gewissen Erlebniswelt, wo man geht, mit einer Therme, mit einem Sprudelbad, einem Dampfbad usw. Dann soll diese Machbarkeitsstudie je nachdem auch etwas diese Aspekte anschauen. Das 50-Jährige sanieren mit einem Zuber und der Kopf schaut heraus und unten wird gefeuert. Ich glaube, für die ehemalige Sunlight-Sauna in der Badi, die mir auch noch bekannt war, lockt man keinen Hund mehr hinter dem Ofen hervor. Hier muss man den Fächer schon etwas öffnen. Ein dunkles Loch, das geheizt wird, wo man sich hinsetzt und schwitzt, reicht heute einfach nicht. Heute ist dies ein mehrstündiges Erlebnis, wo Leute übrigens weit reisen, auch im Raum Olten, nach Aqua Basilea, ins Aquarena usw., die bereit sind, doch einen Betrag auszugeben. Deshalb habe ich eigentlich etwas Hoffnung und einige Erwartungen in diese Studie, weil sie auch etwas mehr kostet, hier wieder als Seitenblick, dass man dort auch den Fächer etwas öffnet und man vielleicht plötzlich die Thermenwelt Olten propagieren könnte.

Beschluss

Mit 16 : 15 Stimmen bei 7 Enthaltungen wird die Volksmotion abgelehnt.

Mitteilung an
Direktion Bau
Stadtkanzlei, Andrea von Känel

Verteilt am

Parlamentspräsidentin Marlène Wälchli Schaffner: Ich wünsche Euch eine gute Nacht.

Die Parlamentspräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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