

### **3. Sitzung des Gemeindeparlamentes**

**Donnerstag, 19. Dezember 2024**  
**Stadthaus, Ratsaal**  
**Sitzungsdauer: 19.00 Uhr – 21.00 Uhr**

Anwesend sind: 37 Ratsmitglieder (von 40 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Simon Bloch, 2. Heinz Eng, 3. Thomas Fürst, 4. Sandy Grieder, 5. Christian Huber (ab 19.10 h), 6. Simone Sager, 7. Nico Zila

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Christine von Arx, 2. Luzia Baumann, 3. Florian Eberhard, 4. Daniela Minikus, 5. Luc Nünlist, 6. Claudia Schmid-Weber, 7. Tobias Vega

Junge SP Region Olten:

1. Timo Probst, 2. Cécile Send

Die Mitte:

1. Beat Felber (ab 19.10 h), 2. Darryl Fiechter, 3. Muriel Jeisy

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Beat Bachmann

Grünliberale Partei:

1. Christian Ginsig, 2. Manfred Schoger

Grüne Olten:

1. Gian Baumann, 2. Jann Frey, 3. Manuela Höfler, 4. Lukas Lütolf, 5. Yael Schindler Wildhaber

Schweizerische Volkspartei:

1. Matthias Borner, 2. Robin Kiefer, 3. Philippe Ruf, 4. Ursula Rüegg, 5. Marc Winistörfer

Olten jetzt!:

1. Salome Kisker, 2. Tobias Oetiker, 3. Laura Schöni, 4. Denise Spirig (ab 19.20 h), 5. Seu-Jhing Tang

Stadtrat: Thomas Marbet, Stadtpräsident  
Marion Rauber, Direktion Bau  
Nils Loeffel, Direktion Bildung und Sport  
Benvenuto Savoldelli, Direktion Finanzen und Dienste  
Raphael Schär-Sommer, Direktion Soziales  
Markus Dietler, Stadtschreiber

Entschuldigt abwesend: Andrea Walder

Unentschuldigt abwesend: Vivek Sharma  
Markus Wyss

Ferner anwesend: Urs Tanner, Leiter Direktion Finanzen und Dienste

Vorsitz: Thomas Fürst

Protokollführer: Roland Sampt, Leiter Stadtkanzlei

\* \* \*

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Rechnungsprüfungskommission, Demissionen und Ersatzwahlen/Genehmigung und Validierung
3. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
  - 3.1. Volksauftrag betr. Fahrradsicherheit in der Stadt Olten
  - 3.2. Interpellation Matthias Borner (SVP) und MU betr. Zusatzkosten wegen zu später Zustellung des Abstimmungsmaterials
  - 3.3. Auftrag Finanzkommission betr. Berichterstattung der Stadtverwaltung Olten
  - 3.4. Interpellation Ursula Rüegg (SVP) und Robin Kiefer (SVP) betr. Entwicklung und Ziele der Sozialhilfe
  - 3.5. Auftrag Timo Probst (SP/JSP) betr. Energiekostenzulage
  - 3.6. Auftrag Cécile Send (JSP) betr. Menstruationsabwesenheit
  - 3.7. Auftrag Fraktion SVP betr. Innenstädtische Plätze attraktiver gestalten – Für alle statt für wenige
  - 3.8. Überparteilicher Auftrag C. von Arx (SP), M. Jeisy (Mitte), C. Send (JSP), T. Fürst (FDP) und M. Winistörfer (SVP) betr. Vernehmlassungsverfahren für wichtige Geschäfte einführen
  - 3.9. Überparteilicher Auftrag betr. Kein gratis Parkieren in der Schützi

Traktanden 3.4 bis 3.9 wurden aus Zeitgründen verschoben

\* \* \*

**Parlamentspräsident Thomas Fürst:** Sehr geehrte Damen und Herren Gemeindeparlamentarierinnen und Gemeindeparlamentarier, sehr geehrte Frau Stadträtin, sehr geehrte Herren Stadträte, sehr geehrte Zuschauende und Zuhörende zu Hause und hier im Saal, geschätzte Anwesende, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich begrüsse sie alle ganz herzlich zur letzten Sitzung des Oltnrer Gemeindeparlaments im Jahr 2024.

## Mitteilungen

### **Parlamentspräsident Thomas Fürst:**

#### Fotoaufnahmen

Es wurde bewilligt, dass das Oltner Tagblatt während der Sitzung Fotos macht. Sie haben festgestellt, dass ihre Bilder zum Teil schon sehr alt sind und dass es einen aktuelleren Fundus bräuchte.

#### Anpassung Sitzungsbeginn Januar 2025

An der nächsten Parlamentssitzung im Januar 2025 wird es fünf Sachvorlagen geben und daher wird der Sitzungsbeginn auf 18.15 Uhr vorverlegt.

#### Jahresabschluss

Heute ist vorgesehen, dass wir bis 21 Uhr tagen und uns danach traditionell zum Jahresende ins Café Ring verschieben zum Essen und Trinken.

#### Pins für die Parlamentsmitglieder

Es geht Richtung Jahresende, Weihnachten steht an und ich habe mir überlegt, was ich euch eigentlich schenken könnte. Im Kantonsrat ist es Tradition, dass jede und jeder, der vereidigt wird, einen Pin erhält, was ich etwas Schönes finde. Ich habe mir gedacht, das könnten wir hier auch machen. Allerdings war ich nicht der Erste mit dieser Idee. Ein Vorgänger von mir, Dani Probst, hatte diese Idee ebenfalls und hat 100 Pins bestellt. Und es gab tatsächlich noch welche davon in Markus Dietlers Büro und nun hat jede/r von euch ein solches Exemplar auf dem Pult. Ich werde selbstverständlich 100 weitere bestellen, damit für die Vereidigung eurer Nachfolgerinnen und Nachfolger welche vorhanden sind. Nein, für die Stadträte nicht. Die Pins sind nicht irgendwie vergilbt, das muss offenbar so sein, damit es mit diesem Gelbstich irgendwie edel aussehen soll.

#### Vorstösse/Eingang

Wir haben heute drei Vorstösse behandelt, sieben neue sind eingegangen. Ihr wisst, was das bedeutet. Für Januar ist es zu kurzfristig, aber für März werden wir im Büro darüber diskutieren müssen, ob wir wieder Doppelsitzungen ansetzen. Es wird ziemlich sicher darauf hinauslaufen. Darum haltet euch doch ab März jeweils wieder den Mittwoch frei für zusätzliche Sitzungen.

- Interpellation Florian Eberhard (SP/JSP) betr. Umsetzung der Kulturstrategie
- Auftrag Yael Schindler Wildhaber und Jann Frei (Grüne) betr. Neophyten-Aktionsplan für Olten
- Prüfauftrag Fraktion Mitte/GLP/EVP betr. Erweiterung der finanzpolitischen Grundsätze im Budget und Finanzplan
- Überparteilicher Prüfauftrag Robin Kiefer und MU betr. Sichere Fahrradabstellplätze am Bahnhof Olten
- Prüfauftrag Christian Ginsig (Die Mitte/GLP/EVP) und MU betr. Einführung einer Kulturkommission für die Stadt Olten
- Auftrag Fraktion Mitte/GLP/EVP betr. Verursachergerechte Abfallgebühren
- Auftrag Matthias Borner (SVP) betr. Schrittweise Aufhebung der Taxigebühren

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 19. Dezember 2024

Prot.-Nr. 22

## **Rechnungsprüfungskommission, Demissionen und Ersatzwahlen/ Genehmigung und Validierung**

**Rechnungsprüfungskommission/Demissionen** Per 31.12.2024 haben die beiden RPK-Mitglieder Ramon Christen (SVP) und Pius Meienberger (SP) die Demission eingereicht.

**Rechnungsprüfungskommission/  
Ersatznominierungen** Die SP schlägt als Ersatz Erik Schrader (SP), Jg. 1990, Chemiker, vor. Die SVP schlägt als Ersatz Olivier Meyer (SVP), Jg. 1991, Portfolio Manager, vor.

Am 28. November 2024 wurde die Stille Ersatzwahl im Anzeiger Thal Gäu Olten publiziert und es ist in der Folge keine Beschwerde eingegangen. Erik Schrader und Olivier Meyer sind als Mitglieder der RPK per 01. Januar 2025 gewählt worden.

### **Beschluss**

Einstimmig werden die Demissionen von Ramon Christen (SVP) und Pius Meienberger (SP) genehmigt und die Ersatzwahlen von Erik Schrader (SP) und Olivier Meyer (SVP) als Mitglieder der Rechnungsprüfungskommission per 01. Januar 2025 validiert.

Mitteilung:  
Gemeindeparlament  
Parlamentsakten  
Direktion Finanzen und Dienste  
Kommissionsverzeichnis  
Stadtkanzlei, Roland Sampt

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 19. Dezember 2024

Prot.-Nr. 23

## Volksauftrag betr. Fahrradsicherheit in der Stadt Olten/Beantwortung

Am 20. August wurde folgender Volksvorschlag gemäss Art. 16 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten eingereicht:

«Die Stadt Olten wird beauftragt, beim Kanton auf Hauptstrassen auf dem Stadtgebiet Tempo 30 zu beantragen.

### **Begründung**

Olten ist keine Velostadt. Davon zeugen nicht nur der letzte Platz beim Prix Velo 2021/2022, sondern auch diverse neuralgische Punkte im Velowegnetz wie die Stadtseitenverbindung über die Postplatzkreuzung, der Sälikreisel, die Einfahrt auf die Hauptstrasse bei der Neuhardstrasse, der Bifangplatz oder die City-Kreuzung. Aus dem Bewusstsein heraus, dass die Oltner Verkehrsführung stellenweise sehr eng und mit Nutzungskonflikten konfrontiert ist, fordern wir die Einführung von Tempo 30 auf denjenigen Hauptstrassen, auf welchen der Veloverkehr ebenfalls stattfindet. Gründe dafür:

1. Verkehrssicherheit: Die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit von Autos verringert das Gefahropotenzial von Unfällen mit Fahrradfahrenden und Zufussgehenden und erhöht somit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.
2. Förderung des Veloverkehrs: Eine Reduktion der Fahrradgeschwindigkeit auf Hauptstrassen macht die Nutzung von Velos Verkehrsmittel attraktiver. Dies sorgt für einen nachhaltigeren Verkehrsmix (Modellsplit) in der Stadt und kann die Verkehrsbelastung zusätzlich verringern.
3. Die Einführung von Tempo 30 ist ohne massive bauliche Eingriffe (wie beispielsweise für einen Velotunnel) möglich und sorgt auch bei der Innenstadt für flüssigen Verkehr.»

\* \* \*

### Stadtpräsident Thomas Marbet beantwortet den Vorstoss im Namen des Stadtrates wie folgt:

Die Stadt Olten hat seit vielen Jahren Tempo 30 auf Gemeindestrassen eingeführt. In den nächsten Wochen wird zudem Tempo 30 auf dem Teil der Kantonsstrasse Wilerweg unterhalb der Kreuzung Feldstrasse eingerichtet, welcher eher einen Sammelstrassen- als Hauptstrassencharakter aufweist. In der Innenstadt ist sogar ein Tempo-20-System installiert. Das grundsätzliche Wohlwollen der Stadtregierung gegenüber Temporeduktionen ist somit bereits heute sichtbar.

Der Stadtrat ist indessen der Ansicht, der flächendeckende Ansatz von Tempo 30 auf Hauptstrassen löse das Problem der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden nur teilweise, indem neuralgische Punkte wie die genannten nach wie vor bestehen. Das effektivere Mittel zur Steigerung der Fahrradsicherheit ist die Schaffung von Velorouten als Alternativen zu den Hauptstrassen, wie sie derzeit mit dem Kanton geplant werden. Tempo 30 auf Hauptstrassen könnte hingegen weiterhin – wie auf dem Wilerweg – laufend für einzelne Abschnitte und allenfalls als Übergangsmassnahme bis zur Einführung der Velorouten geprüft werden.

Zufussgehende sind nach Ansicht des Stadtrates weniger von der Geschwindigkeit tangiert, weil sie bei beiden Tempi in der Regel die Fussgängerstreifen benutzen.

Eine generelle Einführung von Tempo 30 auf den Hauptstrassen würde zudem die Einhaltung der Busfahrpläne wie auch das Einrücken der Feuerwehrangehörigen ins Feuerwehrmagazin negativ beeinflussen.

Der Stadtrat empfiehlt daher dem Gemeindeparlament, den Volksauftrag in seiner absoluten Form nicht erheblich zu erklären, erklärt sich hingegen bereit, die Situation laufend zu überprüfen und beim Kanton wie im Falle des Wilerwegs wiederum vorstellig zu werden, sollte sich die Einführung auf Teilbereichen des Kantonsstrassennetzes als sinnvoll erweisen.

- - - -

**Parlamentspräsident Thomas Fürst:** Vorab ein Hinweis. Die Auftragsverfassenden haben den Auftragstext wie folgt abgeändert: «Die Stadt Olten wird beauftragt, beim Kanton auf denjenigen Hauptstrassen auf dem Stadtgebiet Tempo 30 zu beantragen, auf welchen der Veloverkehr ebenfalls stattfindet.»

**Gabriela Allemann, Auftraggeberin:** Ich darf heute als Erstunterzeichnende im Namen von über 70 Oltnern und Oltnern zu euch sprechen und euch aufzeigen, warum wir diesen Auftrag «Fahrradsicherheit in der Stadt Olten» lanciert haben und was wir uns davon versprechen. Am 17. August sind im Rahmen der bewilligten Velo-Demo ungefähr 150 Menschen, vom Bébé über Jugendliche bis zum älteren Menschen miteinander durch Olten geradelt. Anschliessend haben wir Unterschriften für diesen Auftrag gesammelt, am 19. August konnten wir diesen überreichen. Es freut uns ausserordentlich, dass er bereits heute traktandiert wurde. Dafür ein Dank an das Büro. Bevor ich auf das Argument der Sicherheit eingehe, welches für unseren Vorstoss natürlich eine zentrale Rolle spielt, möchte ich ganz kurz noch einen anderen Punkt aufnehmen, der bei Diskussionen rund ums Tempo häufig zu kurz kommt. Der Städteverband hat ihn vor zwei Jahren aber wieder ziemlich prominent in die Diskussion gebracht. Es geht um Lärm. Der Städteverband fokussiert den Strassenverkehr als Hauptverursacher von Lärm und zählt vielfältige Probleme auf, welche mit übermässigem Verkehrslärm zusammenhängen. Gesundheitliche Einschränkungen, mangelnder Schlaf der Betroffenen aber auch Wertverlust von Immobilien. Diese Probleme ziehen weitere Folgen nach sich auf individueller, sozialer und auch wirtschaftlicher Ebene. Klar ist, Lärm ist schädlich für die Entwicklung einer Stadt. In ihrem Positionspapier fordert der Verband daher auch klar: Auf allen Strassen in Städten Tempo 30. In der akustischen Wahrnehmung entspricht die Reduktion von 50 auf 30 einer Halbierung des Verkehrs. Und die positiven Effekte davon sind damit enorm. Nun komme ich zum zentralen Punkt. Die Sicherheit. «Sicherheit für Velofahrende», so ist der Auftrag übertitelt. Wir Unterzeichnenden nehmen wahr, dass wir mit unseren Fahrten durch die Stadt ein Sicherheitsrisiko eingehen. Das ist nicht nur ein Gefühl, es lässt sich belegen. Rund 60% aller schweren Verkehrsunfälle in der Schweiz passieren innerorts. Alleine auf Tempo-50-Strecken werden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmende schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Die meisten dieser Opfer waren zu Fuss, mit dem Töff oder mit dem Velo unterwegs. Und es gibt einen klaren Zusammenhang von Geschwindigkeit mit Unfallrisiko. Je höher die Geschwindigkeit, umso höher ist das Unfallrisiko und umso gravierender sind auch die Unfallfolgen. Die Sterbewahrscheinlichkeit für einen Fussgänger bei einer Kollision mit einem motorisierten Fahrzeug bei Tempo 50 ist um das Sechsfache höher als bei Tempo 30. Also, ja, auch für jene, die zu Fuss unterwegs sind macht das Tempo einen Unterschied. Einen, der über ziemlich viel entscheidet. Für die unabhängige Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU ist es Grund genug, sich stark zu machen für einen Paradigmenwechsel. Hin zu grundsätzlich Tempo 30 auf Strassen, wo nicht nur der

motorisierte Verkehr unterwegs ist. Wir alle, die diesen Volksauftrag unterzeichnet haben, möchten nicht auf den nächsten schweren Unfall warten, bis Massnahmen ergriffen werden müssen. Wir wünschen uns, dass mit Tempo 30 auf allen Strassen auf Stadtgebiet das Unterwegssein sicherer wird. Nicht zuletzt für die Kinder, welche auf Ihren Kindergarten- und Schulwegen stark und eben auch schnell befahrene Strassen queren müssen. Wenn sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, wird damit auch gefördert, dass Menschen vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, die es heute vielleicht noch nicht sind, weil sie Angst haben. Was uns an der Massnahme Tempo 30 besonders überzeugt ist, dass sie einfach und vor allem kostengünstig umsetzbar ist. Flüsterbeläge und separate Velorouten kosten viel. Und es ist gerade in platzmässig beschränkten Städten überhaupt nicht klar, ob solche Velorouten überhaupt realisierbar sind. Ich bedaure daher sehr, dass der Stadtrat in seiner Antwort auf unseren Vorstoss vage bleibt und dem Anliegen eine Absage erteilt. Denn ja, unseres Erachtens geht es tatsächlich um eine grundsätzliche Frage. Wie wollen wir auf den Strassen unserer Stadt, wo auch Velos verkehren, unterwegs sein? Wollen wir diesen Paradigmenwechsel, welchen so viele Stimmen, unter anderem der Städteverband und die Beratungsstelle für Unfallverhütung, fordern? Das Beispiel Wilerweg zeigt, wie schwierig Einzelfalllösungen sind. Noch immer gilt dort Tempo 50, obwohl es seit August anders sein sollte. Wir Unterzeichnenden des Volksauftrags finden, ja, Olten sollte jetzt die Weichen stellen. Olten soll den Kanton dazu auffordern, die Situation ernst zu nehmen und sich für eine sichere Stadt einzusetzen. Um auf eine Kritik einzugehen, die im Vorfeld geäussert wurde, präzisieren wir den Auftrag. Es wurde zu Beginn gesagt, ich wiederhole es: «Die Stadt Olten wird beauftragt, beim Kanton auf diejenigen Hauptstrassen auf dem Stadtgebiet Tempo 30 zu beantragen, auf welchen der Veloverkehr ebenfalls stattfindet.» Damit ist klar, dass die ERO ausgeschlossen wird, weil dort ausser Autos keine anderen Verkehrsteilnehmenden unterwegs sind. Im Namen der Unterzeichnenden bitte ich euch, den Auftrag für ein sicheres und zukunftsgerichtetes Olten für erheblich zu erklären. Ich bedanke mich für eure Aufmerksamkeit und bin auf die Diskussion gespannt.

**Stadtpräsident Thomas Marbet:** Danke, Gabriela Allemann für die Begründung. Danke euch auch fürs Sammeln und euren Einsatz für die Sicherheit in unserer Stadt für den sogenannten Langsamverkehr, der ja oft schneller ist als der motorisierte. Und danke, dass ihr heute Abend zu uns in den Saal gekommen seid. Tempo 30 ist in der Stadt eine Erfolgsgeschichte, zweifellos. Und das ist gut so. Darüber bin ich froh. Zusammen mit dem Stadtrat haben wir das bereits vor Jahren auf Gemeindestrassen innerhalb dem Gemeindegebiets eingeführt. Man kann sich kaum vorstellen, dass man sich auf Quartierstrassen mit Tempo 50 bewegt. Das ist glücklicherweise so und dafür setzen wir uns weiterhin ein. Auch auf den Kantonsstrassen ist uns die Sicherheit des Veloverkehrs sehr wichtig. Wir haben daher zusammen mit dem Kanton diese Verhandlungen geführt. Beispielsweise beim Wilerweg, ihr habt es angesprochen, es ist in der Beantwortung aufgeführt, dass es in wenigen Wochen realisiert werden kann. Wir haben vom Amt für Verkehr und dem Tiefbau vom Kanton die Meldung erhalten, dass sie es umsetzen werden, sobald die Temperaturen die Markierungen auf der Strasse, auf dem Belag und die Signalisation ermöglichen. Das wird in den nächsten Wochen und Monaten der Fall sein. Der Stadtrat ist auch davon überzeugt, dass es auf Gemeindegebiet auf den Kantonsstrassen weitere Strecken gibt, wo Tempo 30 sinnvoll ist. Wir denken beispielsweise an die äussere Baslerstrasse, welche eine sehr grosse Frequenz hat, auch durch die Velos. Sie ist auch eine Veloroute zum Bahnhof, noch nicht so optimal, wie sie sein sollte und sie ist auch ein Fussweg für Schülerinnen und Schüler aus dem Hagmattquartier Richtung Frohheim oder hoch ins Bannfeld. Es stellt sich die Frage des Vorgehens. Der Stadtrat hat der Praktikabilität ein bisschen mehr Gewicht beigemessen. Dass man beim Kanton vorstellig wird für einzelne Strecken, einzelne Zonen, bei welchen wir die Einschätzung haben, dass es rasch umgesetzt werden kann. Man hat es beim Wilerweg gesehen, dort hat es funktioniert. Wir denken, dass auch die äussere Baslerstrasse und weitere Strecken möglich sind und auch umgesetzt werden sollten. Wir haben es in dieser absoluten Form eher

nicht als pragmatisches Vorgehen empfunden. Das kann man anders einschätzen. Wir machen natürlich das, was hier beschlossen wird. Wichtig ist mir, zu sagen, dass der Werkeigentümer bei der Kantonsstrasse der Kanton ist und nicht die Gemeinde. Wir können mit unseren Forderungen natürlich zum Kanton gehen, aber wir müssen uns bewusst sein, dass letztendlich der Werkeigentümer beschliesst, wie es umgesetzt werden soll. Tempo 30 ja, wir sind einverstanden. Auf den Gemeindestrassen sowieso. Etwas anderes ist heutzutage nicht mehr denkbar. An gewissen Stellen, in gewissen Quartierstrassen, ist auch Tempo 30 zu schnell, das muss man ehrlich sagen. Beim Kanton, auf der Strasse des Werkeigentümers würden wir es sehr punktuell, streckenweise einsetzen, dort wo es am meisten Sinn macht, dort wo es die Sicherheit auch am besten erhöht. Natürlich reduziert es die CO<sub>2</sub>-Belastung, es reduziert auch die Lärmgeräusche, die nicht unerheblich sind, an Strassenzügen, an Kreuzungspunkten an den Achsen hier in der Stadt. Wir sind auf dem Weg, wir sind bei euch. Das Vorgehen haben wir etwas anders gewählt. Nicht in dieser Absolutheit. Aber dies soll nun hier durch euch entschieden werden.

**Seu-Jhing Tang, Fraktion OJ:** Ich nehme vorweg: Wir von OJ werden diesen Auftrag einstimmig für erheblich erklären. Auch im Wissen, dass der Stadtrat mit diesem Auftrag lediglich beauftragt wird, Tempo 30 beim Kanton zu beantragen und die Entscheidung letztendlich beim Kanton liegt, finden wir es enorm wichtig, die Bestrebungen zur Einführung von Tempo 30 auf den Hauptstrassen zu unterstützen und auch zu stärken. Denn wie es unsere Vorrednerin bereits ausgeführt hat und wie auch im Auftrag darauf hingewiesen wird, ist Tempo 30 auf den Hauptstrassen ein sehr wirksames Mittel. Nebst der Lärmemission, die reduziert werden könnte, kann auch die Verkehrssicherheit verbessert werden. Eine Reduktion der Geschwindigkeit mindert nachweislich das Unfallrisiko der Velofahrenden und auch der Fussgänger/innen. Dies trägt zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei. Die Attraktivität des Veloverkehrs wird dadurch auch gefördert, was wir natürlich sehr begrüßen. Und Tempo 30 ist eine sehr nachhaltige Massnahme, ohne grosse bauliche Eingriffe vornehmen zu müssen. Sprich Tempo 30 kann grundsätzlich sehr schnell umgesetzt werden und ist entsprechend kosteneffizient und trägt langfristig dazu bei, das Stadtklima sowie die Lebensqualität in der Stadt positiv beeinflussen zu können. Daher, wie erwähnt, werden wir von OJ diesen Auftrag einstimmig für erheblich erklären.

**Darryl Fiechter, Fraktion Mitte/GLP/EVP:** Frau Allemann und allen Mitunterzeichnenden, besten Dank. Merci für diesen Volksauftrag. Ich finde es immer toll, wenn auch politische Rechte ausserhalb des Parlaments wahrgenommen werden und dafür danke ich euch. Die Fraktion Mitte/GLP/EVP begrüsst im Grundsatz Tempo 30 auf Gemeindegebiet. Die Einführung von Tempo 30 am Wilerweg, wie man das auf Kantonsstrassen mehrere Wohnquartiere durchquert, und auch Kinder sich auf dieser Strasse bewegen und in die Schule gehen, ist eine gute Sache. Die Massnahme trägt zur Sicherheit von Anwohnenden, insbesondere von Kindern, bei. Gleichzeitig lehnen wir aber mehrheitlich den Volksauftrag ab, bei welchem die Stadt den Kanton bittet, auf allen Hauptstrassen, ausgenommen die ERO, Tempo 30 einzuführen. Die Voraussetzungen für eine solch flächendeckende Umsetzung ist aus unserer Sicht nicht vollumfänglich gegeben. Für die Transitachsen, ausgenommen eben die ERO, fänden wir diese Massnahme teilweise etwas unverhältnismässig. Die ERO bietet keine vollständige Stadtquerung ein, wobei eine umfassende Tempo-30-Umsetzung auf dem ganzen Stadtgebiet anders aussieht. Die Veloverbindungen und die Sicherheit für Velofahrende würde damit kaum verbessert werden. Wir bitten aber eine alternative Prüfung noch einmal zu überdenken und als Gedankenanstoss weiterzugeben. Zum Beispiel auch den Tunnel noch einmal näher zu prüfen. Wir fordern daher, dass der Stadtrat endlich mit dem Ausbau von abgetrennten, sicheren Velowegen – oder zumindest Velostreifen – beginnt und dies prioritär voranbringt und priorisiert. Besonders dringend ist die Schaffung einer sicheren, bezahlbaren Veloverbindung zwischen den beiden Stadtseiten, was noch immer ungelöst ist. Wie zum Beispiel die Variante beim Bahnhof mit dem ehemaligen PTT-Tunnel. Ein Teil der

Fraktion ist der Meinung, dass Tempo 30 zeitlich begrenzt werden dürfte und nicht durchgehend für 24 Stunden am Tag gilt. Das Ziel der Massnahme ist es ja, die Velofahrer zu schützen. In der Nacht, währenddessen Strassen nicht so stark befahren sind, ist die Temporeduktion zu Randzeiten nicht zwingend zielführend. Eine Minderheit der Fraktion sieht bei diesem Auftrag auch einen positiven Nebeneffekt, wie zum Beispiel die Reduktion von Lärmbelastung und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Der Zeitverlust der Maximalroute vom Meierhof bis beispielsweise Bornblick beträgt bei einer Umsetzung von Tempo 50 auf Tempo 30 lediglich 1 Minute. Man hat ja auch noch Lichtsignale, wo man stehenbleibt. In dieser Dimension ist eine Tempo-30-Einführung vertretbar. Die Fraktion wird trotzdem nicht einstimmig abstimmen. Während eine Mehrheit den Auftrag wegen den obengenannten Gründen ablehnen wird, gibt es auch zustimmende Mitglieder. Es geht darum, vor allem auch ein Zeichen zu setzen, auf die jahrelange Passivität des Kantons aufmerksam zu machen und dass nun endlich mal gehandelt wird.

**Robin Kiefer, Fraktion SVP:** Bei uns in der Stadt sind die Oltnerinnen und Oltner mit ganz verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs. Die Pendlerin nimmt das Velo, um damit an den Bahnhof zu fahren ab dort den Zug zu nehmen. Ein paar Kollegen gehen zusammen zu Fuss ins Adventsdorf, damit einigen Tassen Glühwein nichts mehr im Wege stehen kann. Der Handwerker fährt am frühen Morgen mit dem Geschäftswagen voller Werkzeug zur Baustelle im Wohnquartier, um tagsüber dort zu arbeiten. Die Schülerinnen und Schüler nehmen den Bus und können bequem in der Nähe des Schulhauses aussteigen. Eine ältere Dame nimmt das Auto, um damit in die Innenstadt zu fahren und den Wocheneinkauf zu tätigen, weil sie nicht mehr gut zu Fuss unterwegs ist. Wie ihr seht, gibt es in Olten eine breite Palette an Verkehrsmitteln, die alle Anforderungen und ihren Platz benötigen. Das ist die Realität und an dieser Realität müssen wir, als Parlament, uns orientieren. Wir müssen dafür sorgen, dass alle Verkehrsmittel nebeneinander Platz haben und nicht die einen bevorzugen und die anderen benachteiligen. Das Credo sollte lauten: Miteinander und nicht gegeneinander. Der Ruf nach mehr Velosicherheit ist sicher löblich und nachvollziehbar. Ich selber habe vor einigen Jahren einen Vorstoss für mehr Velosicherheit eingereicht. Zwar nicht für fahrende, aber für abgestellte Velos. Aber auch die Velosicherheit muss in einem ganzheitlichen Kontext betrachtet werden. Unser Strassennetz ist hierarchisch organisiert. Verschiedene Strassentypen haben verschiedene Funktionen. Verkehrsorientierte Strassen, auf welchen grundsätzlich Tempo 50 gilt, leiten, verbinden und sammeln den Verkehr, währenddessen Siedlungsstrassen in den Wohnquartieren den Verkehr sammeln sowie hin- und wegführen. Bei diesen Strassen macht es durchaus Sinn, Tempo 30 einzuführen. Gerade in Wohnvierteln haben Tempo 30 und Begegnungszonen ihre Berechtigung. Die Hierarchie des Strassennetzes hat sich bestens etabliert und gewährleistet einen effizienten und flüssigen Verkehrsfluss vom motorisierten Individualverkehr, vom Güterverkehr, vom Langsamverkehr und bis hin zum öffentlichen Verkehr. Eine generelle Forderung nach Tempo 30 würde dieses bewährte System zunichtemachen. Bei flächendeckendem Tempo 30 würde der Sinn und Zweck der verkehrsorientierten Strassen obsolet werden. Die Folge wäre unerwünschter Ausweichverkehr in den Wohnquartieren, weil die Verkehrsteilnehmer logischerweise einfach den kürzesten Weg nehmen würden. Gerade in jenen Quartieren, wo die Oltnerinnen und Oltner wohnen, Kinder zur Schule gehen und die Leute oftmals auf der Strasse unterwegs sind, würde der vermehrte Ausweichverkehr zu mehr Lärmbelästigung und weniger Sicherheit auf den Strassen führen. Die neuralgischen Punkte auf den Hauptstrassen wären damit nicht gelöst und würden weiterhin bestehen. Tempo 30 ist auch dort nicht das alleinige Heilmittel. Auch baulichen Anpassungen oder Veränderungen an der Signalisation und der Verkehrsführung müssen geprüft und ins Auge gefasst werden. Eine generelle Einführung von Tempo 30 würden nebst dem öffentlichen Verkehr auch Blaulichtorganisationen negativ tangieren, was wahrlich nicht in unserem Interesse sein kann. Weiter würde auch das lokale Gewerbe unter den schlechten Lieferbedingungen und längeren Fahrzeiten zusätzlich leiden, gerade in einer Zeit, währenddessen es unserem Gewerbe nicht gerade rosig geht. Ebenfalls hat generell Tempo

30 auf unseren Strassen für Auswärtige aus umliegenden Gemeinden, welche die Absicht haben, in der Stadt Olten einkaufen zu gehen, nicht gerade einen anziehenden Effekt. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass grundsätzlich am bewährten System der jetzigen Strassenhierarchie festgehalten werden soll. Tempo 30 kann situativ durchaus Sinn machen, wie es heutzutage bereits in diversen Wohnquartieren der Fall ist. Eine generelle Einführung von Tempo 30 erscheint aber aus den zuvor genannten Gründen als nicht verhältnismässig und im umfassenden Kontext als nicht sinnvoll. Die SVP-Fraktion wird deshalb den vorliegenden Volksauftrag ablehnen.

**Simone Sager, Fraktion FDP:** Wir danken dem Stadtrat Thomas Marbet für die Beantwortung des Volksauftrags, auf den Kantonshauptstrasse Tempo 30 einzuführen. Auch wir sind der Meinung, dass Verkehrssicherheit für Velofahrende mit einer Einführung von Tempo 30 bei neuralgischen Punkten das Problem nicht löst. Nein, wir finden sogar, dass es ein falsches Sicherheitsgefühl geben kann. Es kann nicht sein, dass wieder auf Kosten von Autofahrern Massnahmen ergriffen werden. Nicht nur als Velofahrer/in, nein auch als Autofahrer/in ist es nicht sehr lustig durch die Stadt Olten zu fahren in Bezug aufs Sicherheitsrisiko. Ich glaube, dies vergisst man oft. Ein aktuelles Beispiel: Gerade zuvor vor der Sitzung bin ich an der Unterführungsstrasse an einen Unfall gefahren. Die Autos sind ganz langsam in Schritttempo gefahren und haben versucht, bei diesem grausigen Wetter die Situation zu eruieren und abzuschätzen. Als eine von diesen musste ich jedoch feststellen, das Sicherheitsrisiko ist nicht an der behelfsmässigen Erstverkehrsregelung gelegen, sondern daran, dass zwei Velos rechts an den Autos durchgefahren sind, ohne zu bremsen, sich nicht an die Verkehrsregeln gehalten haben und es knapp zu einem zweiten Unfall gekommen wäre, hätte nicht ein Automobilist bremsen können. Es ist einfach schade, dass man versucht die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Alle haben ihre Berechtigung. Eine gegenseitige Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln verhindern viele Sicherheitsprobleme. Wie es Robin bereits in seinem Votum gesagt hat: Ein Miteinander und kein Gegeneinander. Derzeit plant man zusammen mit dem Kanton Velorouten und dazu ist aktuell die Ortplanungsrevision am Laufen. Wenn der Volksauftrag erheblich erklärt wird, hat dieser bereits Einfluss auf gewisse Umsetzungen, welche eine Planung behindern kann. Auch in Bezug auf Velorouten. Und wie ich schon gesagt habe, ist es ja nicht so, dass die Stadt nichts macht, sondern sie schaut punktuell zusammen mit dem Kanton. Also bitte, warten wir doch ab und schiessen nicht rein. Die FDP wird den Volksauftrag als nicht erheblich erklären.

**Tobias Vega, Fraktion SP/JSP:** Olten ist noch keine Velostadt. Noch nicht. Davon zeugt natürlich der letzte Platz beim «Prix Velo». Es ist, man kann sagen, ein Preis unter vielen. Aber er ist kein guter Preis. Doch darum geht es nicht einmal. Eine Verkehrsplanung benötigt scheinbar nicht nur einen Masterplan Velo, welcher auf die Dauer Gewisses umsetzt, sondern eine Gesamtbetrachtung und nimmt somit auch den Kanton in die Pflicht. Und nun kommt aus dem Volk ein Auftrag an den Stadtrat, welcher sehr ernstgenommen werden sollte. Der Stadtrat hat zwar aufgeführt, dass auf Gemeindeebene bereits zahlreiche 20er- und 30er-Zonen geschaffen wurden und man vorwärts macht, doch nun sprechen wir über eine Temporeduktion auf den Kantonsstrassen, die alle durch Olten führen. Und diese Strassen führen quer durch Quartiere und Stadtteile und machen die Querung für Schulkinder, Velofahrende und alle schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu einer grossen Gefahr und verschlechtern klar auch unsere Lebensqualität. Täglich beobachte ich auch beruflich die Gefahren bei der Unterführungs-, Aarauer-, Aarburger-, Ziegelfeld-, Ringstrasse und weiteren Strasse, wo grosse LKWs und Privatfahrzeuge mit 50 Stundenkilometern an den velofahrenden Kindern, Eltern mit Veloanhängern, mit kaum vorhandener Distanz, vorbeifahren. Aber auch sie können nicht einmal 200 bis 300 Meter durchgehend fahren. Denn immer nach 200 bis 300 Metern hat es ein Lichtsignal, also hat man einen Stop-and-go-Verkehr. Somit ist Tempo 50 ausser nachts nicht wirklich möglich. Wir sprechen ja nie über das Verkehrsaufkommen, das immer mehr wird. Im Bifang beispielsweise rasseln auch 40-Töner von

Dulliken her Richtung Postplatz und bremsen dann so knapp vor dem Bifang-Schulhaus, weil sie die Ampel nicht sehen. Tagtäglich sehe ich das. Da können wir sehr froh sein, dass hier noch nichts passiert ist. Oder wir wissen noch nicht, was alles bereits passiert ist. Schon die Reduktion auf Tempo 30 würde gemäss Bundesamt für Unfallverhütung die Unfallrisiken um ein Vielfaches reduzieren und natürlich auch einen besseren Verkehrsfluss ermöglichen. Viele Städte, wie Zürich, Lausanne oder sogar Städte wie Paris, Berlin und weitere haben erfolgreich gezeigt, welchen Vorteil Tempo 30 für alle hat. Die schlechten Radwege und die Unsicherheit für Velos auf den Kantonsstrassen führen zudem auch dazu, dass der innerstädtische Autoverkehr zunimmt. Eltern lassen nämlich ihre Kinder gar nicht mehr per Velo ins Training, zur Schule und zum Musikunterricht fahren. Stattdessen kutschieren sie diese mit dem Auto dorthin. Der innerstädtische Verkehr nimmt zu. Die Stadt Olten sollte hier klar für die Forderung der nachhaltigen Mobilität eintreten und sich beim Kanton dafür starkmachen. Wir wissen, dass Bestrebungen im Gang sind. Dies reicht jedoch nicht. Denn jetzt schon haben wir auf den Kantonsstrassen sehr gefährliche Situationen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Tempo 30 kommt übrigens nicht nur den Bürgern zugute, sondern eigentlich auch dem Gewerbe. Und dies beweist beispielsweise Paris sehr gut. Ich würde empfehlen, dies nachzulesen. Zum Beispiel erhöhte Aufenthaltsqualität, weniger Lärm, mehr Sicherheit und Attraktivität für den Einkaufs- und Dienstleistungsstandort, Erreichbarkeit. Kunden und Mitarbeitende fühlen sich sicher, und Geschäfte und Betriebe können so per Velo und zu Fuss erreicht werden, Effizienz im Lieferverkehr. Tempo 30 ermöglicht einen flüssigen Verkehr und trägt dazu bei, dass die Lieferketten auf den Hauptstrassen reibungslos ablaufen. Und das ist eigentlich das Wichtigste bei den Kantonsstrassen und nicht der private Individualverkehr, die Realisierbarkeit und grosse bauliche Eingriffe: Die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen ist eine pragmatische und kosteneffiziente Massnahme und eine von vielen. Sie erfordert keine umfangreichen baulichen Änderungen und ist deshalb auch schnell und vergleichsweise günstig umsetzbar. Die Lösung von Zielkonflikten: Wir nehmen die Bedenken des Stadtrats hinsichtlich der Einhaltung von Busfahrplänen und des Feuerwehrs- und Polizeiverkehrs ernst. Allerdings zeigen die Erfahrungen in den genannten Städten, dass Tempo 30 in der Regel keine wesentliche Verzögerung des ÖVs verursacht und natürlich Rettungseinsätze usw. immer noch gleich möglich sind. Fazit und unsere Forderung: Für die Bevölkerung braucht es eine rasche Lösung. Insbesondere an neuralgischen Bereichen, wo keine unmittelbaren, baulichen Lösungen möglich sind, bietet Tempo 30 eine wirksame Übergangslösung. Die Forderung an den Kanton, eine Gesamtlösung zu finden, ist genau das Richtige. Ansonsten haben wir immer wieder einen Flickenteppich von vielen Strassen, welche wir bearbeiten wollen. Allen Schulkindern, die täglich auf den Oltnen Strassen unterwegs sind, schulden wir als Gemeinschaft einen sicheren Schulweg, den Menschen in Olten mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärm und nachweislich mehr Lebensqualität mit einem flächendeckenden Tempo 30. Wenn noch immer das Recht der stärkeren Verkehrsteilnehmenden gilt, bleiben wir als Gemeinschaft auch ein bisschen stehen. Für mehr Sicherheit, Nachhaltigkeit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden. Daher erklären wir als Fraktion SP/JSP diesen Volksauftrag als dringlich.

**Lukas Lütolf, Fraktion GO/JGO:** Sehr gerne nehme ich im Namen der GO/JGO Stellung zum vorliegenden Vorstoss. Das mache ich gerne, indem ich zuerst auf die Bedenken eingehe, die hier im Rat in der Antwort des Stadtrats aber auch in den Medien zu diesem im Volksauftrag formulierten Anliegen gefallen sind. Tempo 30 würde das Problem der Velosicherheit nicht lösen. Das stimmt. Es gälte nicht für das ganze Stadtgebiet, aber es wäre eben doch eine deutliche Verbesserung der heutigen Situation. Der VCS beispielsweise spricht von einer Halbierung des Unfallrisikos eines tödlichen Zusammenstosses. Tempo 30 würde die Situation für Fussgänger/innen nicht verbessern. Wer das behauptet, Tobi hat das auch schön ausgeführt, soll einmal zu Schulzeitbeginn an die Aarauerstrasse stehen und zuschauen, wie viele Kinder nahe an der Strasse auf dem Trottoir oder eben auch über die Strasse ins Bifang oder Säli laufen müssen. Gabriela Allemann hat es bereits gesagt, ich wiederhole es trotzdem noch

einmal: Das BfU spricht von einer sechsmal tieferen Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Zusammenstosses zwischen einer Fussgängerin und eines Autos mit Tempo 30 anstatt Tempo 50. Übrigens bin ich zuvor wie Simone an diesem Unfall vorbeigekommen. Ein selbstverunfalltes Auto, zum Glück ohne Personenschaden. Aber trotzdem und eben ohne die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gegeneinander ausspielen zu wollen, das Gefahrenpotenzial ist latent vorhanden. Wir können es uns nicht leisten, auf einen nächsten, schweren Unfall zu warten. Wir haben es von der SVP gehört: Tempo 30 führt zu Ausweichverkehr in den Quartieren. Das ist falsch. Solange die Netzwerkhierarchie, das heisst kein Vortritt auf der Hauptstrasse, gewährleistet ist, passiert das nicht. Ich kann euch gerne die entsprechende Studie vom Astra schicken. Plus haben wir bereits erste Massnahmen, um den Ausweichverkehr in Quartieren zu verhindern. Ich erinnere hier beispielsweise an die Barriere im Säliquartier. Und wenn mit Tempo 30 der Verkehr zu Schlagzeiten flüssiger wird – dazu komme ich noch –, weichen eben auch weniger Pendler/innen in Quartiere aus. Der Effekt von Tempo 30 beim Lärmschutz sind im Vergleich zu Flüsterbelägen oder, wie ich es schon gehört habe, optimierten Reifen, bescheiden. Das stimmt auch nicht, denn eine Studie des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich hat zusammen mit dem BAV herausgefunden, dass der wahrgenommene Strassenlärm überproportional zurückgegangen ist für die Menschen, welche in diesen Strassen wohnen. Ausserdem sind Flüsterbeläge extrem teuer und verlieren ihre Wirkung bereits innerhalb der ersten fünf Jahre massiv. Es ist keine befriedigende Lösung. Und nun das Killerargument: Tempo 30 würde Stau verstärken. Das ist schlicht falsch und blosser Physik. Langsamere Geschwindigkeit, kürzere Abstände zwischen den Autos, dadurch einen kürzeren Bremsweg und eine bessere Kommunikation von allen Verkehrsteilnehmenden. Das heisst, man hat einen grösseren Fahrzeugdurchsatz im Kolonnenverkehr. Tempo 30 würde also den Stau verflüssigen und vermindern. Die schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten hat in einem Forschungsbericht von 2019 Folgendes festgestellt: Innerorts liegt die maximale Anzahl Fahrzeuge pro Stunde üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 Km/h. Wir haben es von Tobi auch schon gehört: Die Verflüssigung des Verkehrs würde übrigens auch das treibstoffintensive Stop-and-go vermeiden und im Endeffekt die Nerven der Autofahrer/innen schonen. Tempo 30 würde Gewerbe und Private ausbremsen. Kein Zugang wird mit Tempo 30 verhindert. Und das handwerkliche Gewerbe leidet mehr wegen des Staus. Und das verkaufende Gewerbe leidet mehr wegen des Onlinehandels als wegen einer Verkehrsberuhigung, welche die Fahrzeit von Eingangs Wangen bis Eingangs Starrkirch um keine drei Minuten verlängern würde. Und nicht nur Paris, beispielsweise auch die Stadt Köniz (das ist vielleicht vergleichbar) hat sehr gute Erfahrungen gemacht mit Tempo 30 auf den Kantonsstrassen und das lokale Gewerbe wehrt sich mit Händen und Füssen dagegen, dass es wieder auf 50 angehoben werden sollte. Schliesslich zum Stadtrat. Grundsätzlich sind wir sehr erfreut, du hast es auch noch einmal gesagt, Thomas, dass sich der Stadtrat nicht kategorisch gegen Tempo 30 wehrt. Der Wilerweg ist sicherlich ein Anfang, sobald es so weit kommt, wenn es wieder warm genug ist. Es ist trotzdem schade, möchtet ihr das Potenzial für die Velosicherheit, aber eben auch für die allgemeine Lebensqualitätssteigerung der Oltner/innen, nicht anerkennen. Das Problem mit den Blaulichtorganisationen oder auch das mit dem rechtzeitigen Einrücken der Feuerwehr. Darüber hatten wir ja im November gesprochen und haben eine entsprechende Stelle bei der Feuerwehr genehmigt. Auch dort sind wir der Meinung, das Hauptproblem für die Feuerwehr bzw. für die Milizangehörigen, dass sie rechtzeitig ankommen, ist ebenfalls der Stau. Wegen den Blaulichtfahrzeugen: Wenn es dann Blaulichtfahrzeuge sind, dürfen sie sowieso schneller als Tempo 30 fahren, Robin. Tempo 30 schadet dem ÖV. In grossen Städten ist dies tatsächlich ein bisschen ein Thema. Bei uns ist es aber vernachlässigbar. 1. Viele Busse fahren heute schon durch Quartiere, sind mit Tempo 30 unterwegs und nur teilweise auf der Hauptstrasse. 2. Eine leichte Taktanpassung würde dieses Problem mit der marginal tieferen Fahrgeschwindigkeit schnell lösen. Dies hat eine entsprechende Grundlage von Metron 2023 gezeigt. Das grössere Problem ist auch hier der Stau zu Schlagzeiten, welcher regelmässig für Verspätungen sorgt. Die Verflüssigung dank Tempo 30 würde also im

Gegenteil die Pünktlichkeit des ÖV verstärken. Neben all den genannten Vorteilen soll auch die soziale Frage nicht zu kurz kommen. Überlegt euch doch mal, wer an diesen lärmintensiven Strassen, wie der Solothurner- oder Aarauerstrasse, wohnt. Es sind oft günstige Wohnungen und dementsprechend sind vor allem Menschen mit tiefem Einkommen und weniger privilegiertem Hintergrund in diesem Fall speziell von den entsprechenden Lärm- und Sicherheitsemissionen betroffen. Und ein Blick auf die automatische Verkehrszählung vom Kanton bei der Aarauerstrasse, bei der Solothurnerstrasse und auch in Winznau bei der Oltnerstrasse zeigt, dass das Verkehrsvolumen in den letzten zehn Jahren nur marginal bis gar nicht abgenommen, sondern eher noch zugenommen hat. Mit einem «Ja» zu diesem Volksauftrag signalisiert man auch diesen Menschen, dass man die Anliegen ernstnimmt und somit eine gewisse Gleichbehandlung anstrebt zwischen ihnen und denjenigen Quartieren, die bereits heute von verkehrsberuhigenden Massnahmen profitieren. Und ich erinnere gerne noch einmal daran, dass vor ein paar Jahren bereits einmal mehr als 100 Menschen von der Aarauerstrasse an die Stadt getreten sind mit der Bitte, etwas zur Verkehrsberuhigung und Lärmreduktion zu unternehmen. Sie sind gerade erst noch an den Kanton gelangt, wurden dort aber abgewimmelt wegen des Flüsterbelags, von welchem wir wissen, dass dieser nicht reicht. Dann sei der Vorstoss zu radikal, generell auf ganzem Stadtgebiet. Ich betone es auch noch einmal: Der Präsident des Schweizer Städteverbands – übrigens ein FDP-Mitglied – hat bereits 2023 flächendeckend Tempo 30 in Siedlungsgebieten gefordert. Und der Städteverband ist mit Sicherheit keine total linke Organisation. Das Positionspapier habe ich ausgedruckt, falls es jemand schwarz auf weiss haben möchte. Die marginale Anpassung des Auftragstextes schliesst die ERO aus, das können wir so unterstützen. Dann noch zur Umsetzbarkeit: Wir wissen, dass im Endeffekt der Kanton die definitive Entscheidung bezüglich Tempo 30 trifft. Aber eben genau darum ist es so wichtig, dass wir unserer Stadtregierung diesen klaren Auftrag geben, dass diese aktiv und mit einem gestärkten Rücken in die Verhandlungen mit der Kantonsregierung treten kann. Ein Artikel im OT vom 22. November hat gezeigt, dass nur mit konstantem Druck von Seiten der Gemeinde sich der Kanton in die entsprechende Richtung bewegt oder verlangsamt. Ich bitte euch heute daher, diesen Volksauftrag zu unterstützen und somit dem Stadtrat, der Stadtbevölkerung aber auch dem Regierungsrat ein klares Zeichen auszusenden, dass wir mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30, eine städteverträgliche, zukunftsfähige Verkehrsplanung möchten, welche nachweislich die Lebens- und Wohnqualität in unserer Stadt erhöht. Wir gewinnen 1. mehr Verkehrssicherheit für alle, 2. einen flüssigeren Verkehr für die Autos und 3. weniger Lärm und sonstige Emissionen. Für dieses Votum habe ich locker mehr als doppelt so viel Zeit benötigt, als ein Auto mit Tempo 30 länger durch die Stadt bräuchte. In diesem Sinn komme ich nun zum Schluss. Wir Grüne/Junge Grüne werden diesen Volksauftrag einstimmig unterstützen und danken auch euch für eure Unterstützung. Danke.

**Christian Ginsig (GLP):** Ich möchte nur kurz etwas ergänzen, vieles wurde bereits gesagt, auch vom Sprecher der SP/JSP und der Grünen. Ich habe mir Gedanken gemacht zur Argumentation des Stadtrats. Stichwort Blaulichtorganisationen. Wir haben es gehört, wenn man es mathematisch rechnet, das wäre vielleicht morgens um 2 oder 3 Uhr, wenn ein Auto wirklich mit voller Geschwindigkeit durch Olten fahren könnte, vom Meierhofquartier bis zum Feuerwehrdepot auf kantonalen Strassen, sind es 115 Sekunden Differenz. Ich glaube, das ist weniger ein Argument, gerade in der Nacht. Tagsüber ist der Verkehr in der Stadt Olten, wir haben es mehrfach gehört, ohnehin stockend. Dasselbe gilt auch für die BOGG. Die Mobilität ist nicht vergleichbar mit dem Kanton Zürich mit der VBZ, wo innerstädtische Routen natürlich viel länger befahren werden und dort tatsächlich erheblich mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr stattfinden müssen. Ich glaube, dieses Argument - der Sprecher der Grünen hat es auch gesagt - kann man nicht gelten lassen. Denn sehr viele Fahrten sind dann schnell mal in den Quartierstrassen. Von dem her sind es aus meiner Sicht gewisse vorgeschobene Argumente, sollte man den Verkehr auf Tempo 30 harmonisieren. Mir ist schon klar, dass der Kanton ein enormes Interesse hat, möglichst viele Autos im Transit durch

Olten zu «pumpen». Entsprechend war die Baudirektorin des Kantons Solothurn überhaupt nicht begeistert, als ich sie nach ihrer Meinung zu Tempo 30 auf Stadtgebiet gefragt habe. Eben, wir haben es gehört: Sie ist offiziell Werkseigentümerin dieser Strassen. Entsprechend sitze ich hier nicht im Kantonsrat, sondern als Oltner im Gemeindeparlament. Und heute geht es mir eigentlich darum, dass wir wirklich die Oltner Bevölkerung im Fokus haben, die schon lange Forderungen nach Velowegen hat. Wir haben, wir wissen es, tagtäglich Leute, Kinder, welche in die Kanti fahren, die Stadtseite queren müssen, Bewohner aus dem Säliquartier, welche rüber in die Innenstadt fahren wollen. Ich meine, durchquert mal diesen Sälikreisel. Da treibt es euch den Angstschweiss aus den Poren, wenn ihr das mit dem Velo machen müsst. Das ist einfach die heutige Realität. Auch die Ampelsteuerungen sind ganz klar auf den Autoverkehr ausgerichtet. Überall wird der Langsamverkehr entsprechend abgebremst. Ich glaube, und das müssen wir uns auch bewusst sein, jede Oltnerin und jeder Oltner, welcher velofährt und anstatt des Autos zu benutzen, entlastet ja auch das Strassennetz. Zum Sprecher der SVP: Ich bin auch klar für ein Miteinander anstatt eines Gegeneinanders. Und wenn ich vom Autoverkehr spreche, spreche ich nicht vom normalen Autofahrer, sondern ich spreche vor allem von getunten Sport Coupés von Automarken aus Süddeutschland, welche meistens von jungen, männlichen Autolenkern von Ampel zu Ampel getrieben werden, wie ein Rennpferd, damit der Motor möglichst aufheulen kann, bevor man später wieder voll abbremst. Es geht auch darum. Das ist meine Grundhaltung. Wir müssen uns einfach im Klaren sein: Kopenhagen hat es geschafft, Amsterdam, Utrecht, Antwerpen, Strassburg, Bordeaux, Oslo, Paris. All diese Grossstädte schaffen das, was in Olten nicht möglich sein soll, nämlich eine sichere Veloroute durch die Stadt Olten. Habt ihr euch schon einmal überlegt, wie schnell der Feuerwehrmann, den ich zuvor erwähnt hatte, im Depot wäre, wenn er mit dem E-Bike auf einer sicheren Velospur ins Depot flitzen könnte? Man muss einfach auch, was die Mobilität anbelangt, gewisse frische Gedanken zulassen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Heute Abend haben wir die Möglichkeit mit diesem Auftrag, der vom Volk kommt, diesen zu überweisen, zu prüfen, welche Massnahmen möglich wären.

**Tobias Oetiker (OJ):** Danke Christian, für deine ausführliche Werbung für dieses Vorhaben. Wir sind uns mal einig. Das finde ich super. Ich möchte noch zwei Sachen bezüglich Verkehrssicherheit erwähnen. Und zwar habe ich zuvor gegoogelt und ich habe gesehen, dass der Kanton Bern richtiggehend Werbung macht für Tempo 30 auf Hauptstrassen und hat einen ganzen Plan, was man als Gemeinde machen muss, sollte man das gerne haben. Bei der Werbung, die er macht, hat es zwei interessante Zahlen bezüglich Verkehrssicherheit. Wenn ein Auto mit 30 km/h unterwegs ist, steht es nach 20 Metern, wenn gebremst werden muss. Wenn es mit 50 km/h unterwegs ist, ist es nach 28 Metern noch immer 50 km/h schnell. Es hat noch nicht einmal zu bremsen begonnen. Also: mit 30 steht es nach 20 Metern still, mit 50 ist es nach 28 Metern immer noch gleich schnell. Es hat noch nicht mit Bremsen begonnen. Also stellt es euch vor. Das ist ein Drittel länger. Die zweite Statistik: Die Sterbewahrscheinlichkeit. Wenn jemand eine Begegnung mit einem Auto hat, das 30 km/h fährt, ist es in 5% der Fälle tödlich. Wenn dasselbe mit einem Auto passiert, das 50 km/h fährt, ist es in 30% der Fälle tödlich. Und da die Oltner Strassen eher eng sind, und das Miteinander manchmal auch in Begegnungen endet, wäre Tempo 30 eine ideale Lösung, um eine deutliche Verbesserung zu erreichen, ohne mega viel Geld auszugeben.

**Timo Probst (JSP):** Ich möchte eigentlich zwei Sachen sagen. Als erstes möchte ich eine anekdotische Evidenz bringen zu den Einrückzeiten ins Feuerwehrmagazin. Der absolute Klassiker bei der Feuerwehr Olten ist, wenn es ein Wasserereignis gibt und jene mit dem Auto im Stau stehen, weil es bei der Unterführungsstrasse Wasser hat. Und alle mit dem Velo gehen dann das Wasser abpumpen, dass die anderen wieder mit dem Auto verkehren können. Das zweite, das ich noch sagen möchte: Wir haben nun heute Abend sehr viele Statistiken gehört. Die sind alle korrekt und diesen muss man sicherlich Wert gelten. Wenn man das nicht macht, dann... Wir haben alle so viele Erlebnisse. Auch jene, die nur Autofahren und man weiss, dass

eine Temporeduktion es bringt. Ich habe jahrelang mit dem Auto auf der A1 gependelt. Ich als linker, das glaubt man fast nicht. Wenn ihr mit dem Auto auf der Autobahn fahrt – es geht nicht um Velos, es geht wirklich nur um Autos – und es gibt viel Verkehr, was passiert dann? Der Verkehr wird reguliert. Und zwar nicht von einem Parlament von linker Zwängerei oder so. Nein, man reguliert den Verkehr, man passt das Tempo an. Und das hat zwei Gründe: Als erstes will man den Stau verhindern und zum zweiten will man Unfälle verhindern. Also hat man zwischen Oftringen und Egerkingen zwar eine dreispurige Autobahn, wo man richtig schön 120 fahren, einige fahren 130, andere 140, man kann blochen, aber spätestens bei Egerkingen bremsst du ab. Was passiert im Stossverkehr? Beim Burger King in Rothrist kommst du auf die Autobahn, und du kannst nur 80 fahren, auf der dreispurigen Autobahn. Weshalb ist das so? Weil der Kanton und das Astra und die Polizei und alle, die diesen Verkehr regeln, wissen, es macht keinen Sinn, dass du mit 130 nach Egerkingen blochst, wo du nachher ohnehin im Stau stehst, wegen all den Autos, die von Basel her kommen. Ihr müsst gar nicht daran denken – Simone, was du zuvor gesagt hast –, was denn nun zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden ist. Man muss einfach mal nur daran denken, wenn man mit dem Auto auf der Autobahn unterwegs ist, dass all die Massnahmen, wie Temporeduktion, gemacht werden, um den Stau zu verhindern, um Unfälle zu verhindern. Also, man muss die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht irgendwie gegeneinander ausspielen. Wir kennen alle die Erfahrung, wir wissen alle, dass Temporeduktionen absolut Sinn machen.

**Daniela Minikus (SP):** Es wurde natürlich schon vieles gesagt, aber ich möchte von der städtebaulichen Seite, meinem Steckenpferd, noch etwas dazu sagen. Es ist tatsächlich so, Studien zeigen es, dass die Leistungsfähigkeit bei diesen Einfallstrassen bereits nur bei 30 bis 35 km/h ist, bei diesem hohen Verkehrsaufkommen, das wir bereits haben. Da stellt sich schon die Frage, was dies für eine Stadtplanung heisst, wenn Verkehrsknotenpunkte und Einfallstrassen ein verbindendes Element sind, um neue Quartiere anzubinden und gleichzeitig eine hohe Sicherheit gewährleisten zu können. Wenn sich das Gewerbe und die Industriequartiere in Zukunft vermehrt zu Wohnquartieren umwandeln sollten und zunehmend mehr Menschen entlang der dicht befahrenen Strassen wohnen und arbeiten sollten, bedeutet dies, dass bei diesen Strassenräumen die Attraktivität bei diesen Wohn- und Arbeitsfeldern steigen muss. Die Ziele der bundesweiten Raumplanungsgesetze, das wissen wir alle, sind geregelt und das wird einen Paradigmenwechsel geben für unsere Dörfer und unsere Gemeinden und für unsere Stadt Olten. Ich sage euch, bauen am Lärm und im Lärm ist ein brisantes Thema in der städtebaulichen Entwicklung. Beim Lärmschutz zeigt sich dies deutlich. Die gesundheitlich notwendigen Lärmschutzmassnahmen und das Einhalten von Belastungsgrenzwerten kollidieren heute in den urbanen Räumen mit der raumplanerischen inneren Verdichtung, aber auch mit dem Bereitstellen und Sichern von kostengünstigem Wohnraum. Die Beziehung der Zielsetzung ist verzwickelt. Je dichter wir bauen, funktional wie räumlich, umso grösser wird die Lärmbelastung und damit die Notwendigkeit, dass die Bewohner und Bewohnerinnen entlastet werden. Würden wir jedoch ausschliesslich lärmunempfindliche Räume zu den Strassen anordnen, würde es uns nie gelingen qualitätsvolle Verdichtung nach innen, so wie es das Raumplanungsgesetz vorgibt, umzusetzen. Studien zeigen, und das haben wir ebenfalls bereits gehört, dass Tempo 30 den Verkehrslärm um drei Dezibel reduziert und in der Wahrnehmung sogar halbiert, eine Reduktion generell, wir haben es gehört, für die Sicherheit der Fussgängerinnen, der Velofahrerinnen sowie der Kinder auf den Schulwegen und in der Freizeit. Stop-and-go führt zu einer Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Ein Grossteil der Kurzdistanz, jede zehnte Autofahrt ist eigentlich nur ein Kilometer, jede Dritte ist drei Kilometer, fast jede Zweite rund fünf Kilometer und Zweidrittel aller Fahrten sind kürzer als zehn Kilometer. Tempo 30 würde auch einen Gestaltungsspielraum auf den Strassen erlauben und für breitere Gehwegen dastehen. Kurzdistancen könnten sicher durch dem Langsamverkehr übernommen werden. Je bedeutender und besser der Anteil dieses Langsamverkehrs mit dem motorisierten Verkehr gekoppelt werden könnte, umso höher ist unsere Wohn- und

Aufenthaltsqualität. Eine umfassende Akzeptanz des Langsamverkehrs ermöglicht ein Potenzial zum Aufsteigen, Umsteigen auf klimafreundliche Fortbewegungsmittel. Wir von der SP/JSP wünschen uns mehr Langsamkeit, damit wir wertvolle Ressourcen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen erlangen können aber auch für die Stadt Olten einen bedeutenden Standortfaktor bilden könnten.

**Nico Zila (FDP):** Ich bin mit Anders Stokholm, dem freisinnigen Stadtpräsidenten von Frauenfeld und dem bereits mehrfach zitierten Präsidenten des Schweizerischen Städteverbands persönlich bekannt. Ich habe mich mit ihm über diese Thematik auch schon unterhalten und bin in dieser Frage, weiss Gott, kein absoluter Autofanatiker. So habe ich persönlich Verständnis für die Einführung von Tempo 30 auf dem Wilerweg. Als langjähriger Quartierbewohner kann ich dies eigentlich gut nachvollziehen. Nun wurde dieser Volksauftrag heute abgeschwächt. Es ist etwas schade, dass es nicht schriftlich vorliegt, aber ich glaube verstanden zu haben, dass es neu darum geht, einfach auf jenen Hauptstrassen, wo auch Velos verkehren, Tempo 30 einzuführen. Sprich beispielsweise die ERO auszunehmen. Nach wie vor finde ich den Auftrag in dieser Form zu absolut formuliert. Wir haben in dieser Debatte noch nicht über die zwei Etappen gesprochen, wo auf Hauptstrassen auf Oltner Stadtgebiet sogar Tempo 80 gilt. Das ist einerseits an der Gösgerstrasse der Aare entlang und andererseits an der Boningerstrasse zwischen der Brücke, die nach Aarburg führt beim Höfli und dem Restaurant Aareblick in Ruppoldingen. Das ist auch Oltner Boden. Diese Beispiele zeigen, dass es sicherlich sinnvoller ist, aus meiner persönlichen Sicht, wenn man weiterhin so vorgeht, wie es der Stadtrat anschaut. Wirklich situativ sich überlegt, wo die Einführung von Tempo 30 durchaus Sinn macht, aber nicht so pauschal ans Werk geht, wie im Volkauftrag.

**Marc Winistörfer (SVP):** Wir haben nun relativ viel gehört, was die Interessen von Velofahrerinnen und Velofahrer sind. Es gibt aber auch Velofahrer, wie ich, die gerne am Wochenende mit dem Rennvelo unterwegs sind. Also der klassische «Gümmeler», der auf der Kantonsstrasse auch mal etwas schneller fahren möchte. Ich sehe dort ehrlich gesagt doch noch das eine oder andere Problem. Ich bin ja nicht der Einzige, der dann auf der Strasse ist. Im gleichen Sinn, wie es Nico zuvor erwähnt hat, glaube ich, wäre es flächendeckend einfach ein Absolutheitsanspruch, der möglicherweise nicht zielführend ist. Es gibt bestimmt gute Gründe, dass man auf einzelnen Strassenabschnitten das Tempo reduziert, auch im Interesse der Rennvelofahrer, welche ich eher vertrete als jene Leute, welche unter der Woche von zuhause an den Bahnhof fahren. Gleichzeitig haben wir Strecken, wie vom Friedhof Meisenhard runter zur Hauptpost, die gerade für einen geübteren Velofahrer noch relativ schön sind, indem man dort ein bisschen schneller fährt als Tempo 30. Wenn man das dann nicht beachtet... Ich glaube, die Oltner Velofahrerinnen und Velofahrer, die diese Strecke fahren, wissen es vielleicht, aber es gibt auch Leute, die aus der Region oder weiter weg kommen, Samstag, Sonntag mit ihrem Rennvelo unterwegs sind, dann heisst es plötzlich, dass diese Übertretungen begehen und gebüsst werden müssen. Es soll einfach aufzeigen, es ist sehr gut gemeint, aber es ist vielleicht nicht zu Ende gedacht. In diesem Sinn würde ich auch beliebt machen, wie es bereits unser Fraktionssprecher gemacht hat, eher «nein» zu sagen. Ich glaube, der Stadtrat hat die Bereitschaft, dass man es dort, wo es Sinn macht, prüft bzw. zum Kanton geht und den Kanton um eine Prüfung und Umsetzung bittet. Überlegt es euch vielleicht noch einmal. Ich weiss, es sind bald Wahlen, da können gewisse Parteien, gewisse Gruppierung, nicht «nein» sagen. Aber überlegt es euch vielleicht trotzdem noch einmal.

**Tobias Vega (SP):** Ich bin der Meinung, dass man diese Bedenken und Kritiken ernstnehmen muss, absolut. Es geht hier aber zentral nicht ums Ausspielen des Verhaltens von einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Es geht hier irgendwie um eine Gesamtbetrachtung. Wenn wir nun zum Kanton gehen uns sagen: «Kanton, schau, wir möchten Tempo 30», ist das noch nicht absolut. Stattdessen wird der Kanton beauftragt anzuschauen, auf welchen Strassen wir Tempo 30 machen können. So wie wir den Kanton kennen, wird er auch Vetos einlegen. Zum

Beispiel die Gösgerstrasse, et cetera, et cetera. Ich glaube aber klar nicht daran, dass wir einen Flickenteppich von Aufträgen machen können. Mal ein bisschen Aarauerstrasse, mal ein bisschen hier. So wären wir in dreissig Jahren noch nirgends. Daher finde ich es wichtig, dass wir diesen Volksauftrag umsetzen. Es sind 70 Unterschriften, wenn man wollte, könnte man wahrscheinlich 7'000 Unterschriften einholen. Das ist nicht der Grund. Ich glaube, jetzt ist es besser, man geht zum Kanton und sagt: «Schaut, das ist unsere Stadt. Wir leben hier.» Daniela hat es auch gut gesagt. Es sind mittlerweile auch Quartiere, die wir verdichtet bauen, was Lebensqualität ist. Wie zum Beispiel eine Unterführungsstrasse, Aarauerstrasse etc., wo man sich überlegen muss, ob 50 km/h noch Sinn macht. Ob der ganze Lärm, Verkehr, die Umweltbelastung in solch dichtbesiedelten Wohnbereichen noch Sinn macht. Es geht hier nicht alleine darum, das Velo zu lobbyieren, sondern, ich glaube, auch um die Lebensqualität. Ich möchte das noch als Veto für euch einbringen. Ihr, die denken, diese Velofanatiker wollen nun einfach noch mehr für die Velos. Ich glaube, wenn man die Hierarchie der Verkehrsteilnehmenden anschaut, an der letzten Ding der Ernährungskette. Darum würde ich sagen, das Gewerbe würde erstens davon profitieren. Denn der Individualverkehr stört nämlich das Gewerbe in ihren täglichen Arbeiten, weil jeder noch schnell ins Coop City vom Säliquartier und umgekehrt, vom Schöngrund ins Kleinholz und zurück und hin und her fährt mit seinem Auto, weil man das ermöglicht. Das ist total okay. Aber viele Voten haben es bereits gesagt, es geht nicht rein nur um Velos. Aber ich denke schon auch, der Entscheid, in Olten zu wohnen, hat eben auch mit solchen Geschichten zu tun. Kommt die Stadt daher? Wie kann ich mein Kind auf den Schulweg schicken, ohne Angst zu haben oder dass ich es täglich begleiten muss, weil es vielleicht von einem LWK «überrasselt» werden könnte? Ich glaube, das ist viel wichtiger als nur rein die Velobetrachtung. Aber in Gesamtbetrachtung finde ich, sollte der Kanton in die Pflicht genommen werden. Unsere Heimat ist Olten und nicht Kanton Solothurn, Stadt Solothurn. Das ist meine Haltung dazu und ich finde, das solltet ihr euch vielleicht noch überlegen.

**Heinz Eng (FDP):** Ich möchte es nicht allzu lange machen. Ich lege erst mal meine Interessen dar. Ich fahr sowohl Velo, wie Töff, wie Auto, meistens fahre ich aber Bus und Bahn. Timo, ich habe zuvor gestaunt. Autobahn und Velo. Ich hatte schon gedacht, du wolltest irgendwie einen Antrag stellen, dass die Velos mit Tempo 30 auch auf die Autobahnen sollen. Ich war froh, dass du das nicht gesagt hast. Tobias, was du gesagt hast betreffend Bremsweg usw. Das lernst du in jedem Kurs vom Bremsverhalten, vom Bremsweg. Fragt sich dann noch, ob du mit Winter- oder Sommerpneus fährst usw. Aber lassen wir das mal. Gehen wir zurück zum Thema «Fahrradsicherheit». Als ich diesen Dings gelesen und etwas analysiert hatte, hatte ich den Eindruck, dass dieser Auftrag in sich einen Widerspruch birgt. Welchen? Man sagt «Tempo 30» und spricht darauf in der Begründung von «diverse neuralgische Punkte»: Stadtseitenverbindung, Postplatzkreuzung, Sälikreisel usw. Ich fahre ja oft dort vorbei, aber ich habe noch keinen gesehen, der mit einem Hunderter über den Sälikreisel geblocht wäre. Alleine dort hast du ein gewisses Stop-and-go und es tut sich entsprechend... Vielmehr ist dort das Problem bei den Autofahrern – manchmal auch bei den Velofahrern –, die nicht wissen, wie sie in einem Kreisel einspuren müssen, damit es dann eben sicher ist. Den Postplatz haben wir erwähnt. Tobi, du hast das wegen den Schülerpassagen über die Aare, über den Postplatz gesagt. Das ist ein uraltes Thema. Das hat der Stadtrat eigentlich schon lange in seinem Rucksack, gelöst wurde es nie usw. Daher, worum geht es nun genau? Geht es um Tempo 30 oder machen wir die neuralgischen Punkte in der Stadt Olten so sicher, dass man dann sicher über diese Kreise usw. kommt? Und dort spielt Tempo 30 keine Rolle. Die vorhandenen, neuralgischen Punkte haben eine ganz andere Problematik. Das ist für mich ein Widerspruch. Dann zur Geschwindigkeit: Dort vorne steht «Fahrrad». Ein Fahrrad ist ein Velo im herkömmlichen Sinn. Sobald man mit einem E-Bike unterwegs ist, spricht man entweder von einem leichten Motorfahrrad, oder, bei jenen, die 45 km/h fahren, von einem Motorfahrrad. Wie viele auf einem E-Bike usw. blochen schneller als mit 30 km/h durch diese Stadt? Da gibt es einige, die entsprechend das Tempo nicht einhalten würden. Man sollte nichts fordern, das man nicht

kontrollieren oder ahnden kann. Da bin ich gespannt, wie man dann solche Sünder, sei es Velo oder auch Auto, Töff usw. entsprechend büssen will, wenn man es nicht konsequent überprüft. Ebenso wurde die Lärmbelastung angesprochen. Auch das ist ein altes Thema. Es gibt an gewissen Strassen in der Stadt Olten Wohnungen mit Doppelverglasungen, wenn sie gegen die Strassen ausgerichtet sind. Das ist in diesem Sinn jetzt schon so und das wird je nach dem auch mit Tempo 30 nicht, usw. Ich würde davor warnen, entsprechende Ideen zu bringen, nachts wieder auf Tempo 50 zu erhöhen. Erst dann ist ja die Gefahr auch vorhanden, indem diese Fahrräder unterwegs sind, meistens eben ohne Licht, was weiss ich. Und wenn hier voll aufgedreht wird, ist es entsprechend auch ein Risikofaktor. Summa summarum ist für mich dieser ganze Auftrag ein bisschen zu wirr. Man sieht die Stossrichtung nicht ganz. Ist es 30 oder geht es auch um die neuralgischen Punkte? Für mich ist das Ganze zu unausgewogen und ich werde «nein» stimmen. Fertig.

**Tobias Vega (SP):** Ich halte mich kurz. Du weisst, wie breit ein Velo auf dem Velostreifen sein darf? Es ist 1 Meter. Ein Kinderwagen ist im Schnitt 80 cm breit. Man hat im Schnitt 10 bis 15 cm Distanz zu einem LKW, der an dir vorbeirasselt. Ich glaube, das ist Geschichte. Ich habe das tagtäglich, ich mache tausende Kilometer mit dem Velo, mit Anhänger. Ich kann dir Horrorstories erzählen. Jeder zweite im Fahrzeug ist am Handy. Wir wollen nicht ausspielen, wer besser fährt. Denn wenn man nach dem ginge, müsste man jedem zweiten Autofahrenden das Ticket entziehen, weil er wirklich so (*macht Geste*) mit dem Auto fährt. Eine grosse Gefahr. Das sind Handys. Damit haben wir alle Probleme. Ob nun jemand mit oder ohne Licht fährt, das ist eine andere Geschichte. Und das ist hier auch nicht der Auftrag. Ich finde die Kritik ans Volk, das einen Auftrag macht, ist ganz klar. Die Begründung ist etwas anderes. Aber der Auftrag ist klar. Man hat ihn abgeändert, das finde ich okay. Aber der Auftrag ist klar: Die Stadt wird beauftragt beim Kanton auf Hauptstrassen innerhalb des Stadtgebiets Tempo 30 zu beantragen plus die Veränderung. Das mit dem Lärm: Ich lebe seit fast zwanzig Jahren auf den Hauptstrassen. Ich habe an der Solothurner- und an der Aarauerstrasse gewohnt. Man hat nun bereits beim Umbau an der Unterführungsstrasse merklich einen Unterschied festgestellt. Vom Belag her ein bisschen. Aber es ist noch nicht alles. Es macht viel aus in Sachen Lebensqualität. Das kann ich dir in etwa sagen.

**Tobias Oetiker (OJ):** Ich habe noch einen Blick, welcher meiner Ansicht nach noch wichtig wäre, dass wir es uns vor Augen halten. Und zwar ist Olten ja durch die Bahnlinie und durch den Fluss geteilt. Das ist so und macht uns auch entsprechend Probleme bei der Verkehrsführung und wie man beispielsweise von der einen Stadtseite auf die andere gelangt. Die Strassen haben aber eine ähnliche Funktion wie der Fluss oder die Bahn. Und dadurch, dass sie mit 50 km/h befahren werden, werden diese Strassen zu relativ starken Trennern innerhalb der Stadt. Fluss und Bahn das ist etwas schwieriger, das können wir nicht so gut ändern bzw. es kostet viel. Tempo 30 auf Hauptstrassen führt dazu, dass diese Strassen von den Leuten in der Stadt viel weniger als trennend wahrgenommen werden. Und die Stadt, so mindestens, was die Strassen betrifft, mehr zusammenkommt und der gefühlte Platz auf der Strasse steigt auch an, wenn man weniger schnell fährt. Das ist genial, denn unsere Strassen breiter machen ist schwierig. Wir haben überall Häuser, das ginge nicht. Aber wenn man langsamer fährt, wird diese Strasse sozusagen – zumindest in der Wahrnehmung – breiter und daher nützlicher für alle. Nicht nur für die Velofahrenden, sondern auch für jene mit dem Auto.

## **Beschluss**

Mit 23 : 14 Stimmen wird der Auftrag erheblich erklärt.

Mitteilung an:

Direktionsleitende entsprechende Direktion(en)

## Abstimmung Einzelergebnis

Abstimmungsergebnis insgesamt:

23 JA 0 ENTH. 14 NEIN

Name	Vorname	Partei	Abstimmungs- ergebnis
<b>Felber</b>	Beat	Die Mitte	NEIN
<b>Fiechter</b>	Darryl	Die Mitte	JA
<b>Jeisy-Strub</b>	Muriel	Die Mitte	NEIN
<b>Bachmann</b>	Beat	EVP	JA
<b>Huber</b>	Christian	FDP	NEIN
<b>Fürst</b>	Thomas	FDP	NEIN
<b>Sager-Roth</b>	Simone	FDP	NEIN
<b>Grieder</b>	Sandy	FDP	NEIN
<b>Zila</b>	Nico	FDP	NEIN
<b>Bloch</b>	Simon	FDP	NEIN
<b>Eng</b>	Heinz	FDP	NEIN
<b>Schoger</b>	Manfred	GLP	JA
<b>Ginsig</b>	Christian	GLP	JA
<b>Schindler Wildhaber</b>	Yael	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Baumann</b>	Gian	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Höfler</b>	Manuela	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Lütolf</b>	Lukas	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Frey</b>	Jann	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Tang</b>	Seu Jhing	Olten jetzt!	JA
<b>Oetiker</b>	Tobias	Olten jetzt!	JA
<b>Kisker</b>	Salome	Olten jetzt!	JA
<b>Schöni</b>	Laura	Olten jetzt!	JA
<b>Spirig</b>	Denise	Olten jetzt!	JA
<b>Send</b>	Cécile	SP/Junge SP	JA
<b>Minikus Thüring</b>	Daniela	SP/Junge SP	JA
<b>Vega</b>	Tobias	SP/Junge SP	JA
<b>von Arx</b>	Christine	SP/Junge SP	JA
<b>Schmid</b>	Claudia	SP/Junge SP	JA
<b>Eberhard</b>	Florian	SP/Junge SP	JA
<b>Baumann</b>	Luzia	SP/Junge SP	JA
<b>Nünlist</b>	Luc	SP/Junge SP	JA
<b>Probst</b>	Timo	SP/Junge SP	JA
<b>Borner</b>	Matthias	SVP	NEIN
<b>Rüegg-Kupferschmid</b>	Ursula	SVP	NEIN
<b>Winistörfer</b>	Marc	SVP	NEIN
<b>Ruf</b>	Philippe	SVP	NEIN
<b>Kiefer</b>	Robin	SVP	NEIN

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 19. Dezember 2024

Prot.-Nr. 24

## **Interpellation Matthias Borner (SVP) und MU betr. Zusatzkosten wegen zu später Zustellung des Abstimmungsmaterials/Beantwortung**

Am 21. März 2024 haben Matthias Borner (SVP) und MU folgenden Vorstoss zuhanden des Gemeindeparlamentes eingereicht:

«Für den Abstimmungssonntag vom 03.03.2024 wurden etlichen Leuten (auch mir) das Material am 10.02.2024 zugestellt. Dies ist nur mit A-Post möglich und bedarf einer zusätzlichen Frankierung. Ich kann nicht einsehen, warum man in diesem Fall so lange abgewartet hat. Am Wahlsonntag standen 2 kommunale Abstimmungen zur Debatte. Die eine wurde am 20. September 2023 und die andere am 22. November 2023 im Parlament abgehandelt. Die Abstimmungszeitung entsprach weitgehend den Vorlagen. Somit blieben vier sowie sechs Monate, um die Zustellung des Wahlmaterials zu organisieren. Somit stellen sich ein paar Fragen zur Zustellungspraxis.

1. Wie hoch waren die zusätzlichen Kosten dieser A-Post Zustellung?
2. Warum wartete die Stadt Olten so lange, obschon bereits Monate im Voraus bekannt war, worüber abgestimmt wird?
3. Ist der Stadtrat bestrebt diese Zusatzkosten in Zukunft zu vermeiden?»

\* \* \*

Stadtpräsident Thomas Marbet beantwortet den Vorstoss im Namen des Stadtrates wie folgt:

Gemäss § 62 der Gesetzgebung über die politischen Rechte (GpR) ist das amtliche Wahl- und Stimmmaterial den Stimmberechtigten bis spätestens am 4.letzten Samstag vor dem Wahl- und Abstimmungstag zuzustellen. Dabei wird das Material für lokale Abstimmungen nicht separat zugestellt, sondern zusammen mit demjenigen für kantonale und eidgenössische Urnengänge; es ist somit nicht relevant, wann die entsprechenden Vorlagen im Parlament der Stadt Olten behandelt wurden. Damit die Organisation, welche das Material verpackt, arbeiten kann, muss folglich das gesamte Material von lokaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene bei ihr vorliegen. Es kommt hinzu, dass diese Organisation – übrigens mit hoher Qualität – das Stimmmaterial von mehreren Gemeinden verpackt, was aus Kapazitätsgründen nicht gleichzeitig erfolgen kann.

B-Post-Massensendungen treffen laut Post spätestens am sechsten Werktag nach Postaufgabe ein. Konkret müsste das Material spätestens am Freitag der ersten Woche abgeliefert werden, damit es am Samstag der Folgewoche sicher bei den Stimmberechtigten angekommen ist. Die A-Post-Sendung garantiert hingegen eine Zustellung bereits am Folgetag der Ablieferung.

Werden die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten, können als Resultat Beschwerden eingehen, deren Behandlung und Konsequenzen – Stichwort Abstimmungswiederholung und Reputationsschaden auf nationaler Ebene – einiges teurer zu stehen kommen könnten als die Kostendifferenz zwischen A- und B-Post, die im Falle der März-Abstimmung rund 6700 Franken bei Kosten von 18'666.43 betrug. Der Stadtrat plant daher nicht von der bisherigen Praxis abzuweichen. Zum Vergleich: Die Stadt Solothurn prüft bei ausschliesslich lokalen

Abstimmungen den Versand per B-Post; bei Wahlen und den vom Kanton gesetzten Terminen müsse jedoch laut ihrer Auskunft der Versand aufgrund der knappen Fristen per A-Post erfolgen.

- - - -

**Matthias Borner, Interpellant:** Diese Interpellation habe ich eingegeben, weil mir aufgefallen ist, dass ich bei der Abstimmung vom März 2024 das Abstimmungsmaterial mit A-Post erhalten habe. In diesem Fall war es fraglich weshalb. Denn die letzte Frage, worüber wir damals abstimmten, wurde im November behandelt. Warum schafft es dann die Stadt Olten nicht, diese Briefe so abzuschicken, dass man sie nicht mit A-Post frankieren muss? Denn das Wording wurde 1 :1 aus der Parlamentsvorlage übernommen und hat dem entsprochen, was im Abstimmungsbüchlein war. Warum ist man hier als Stadt Olten zu spät? Das habe ich nicht verstanden. Nun mit diesem Vorstoss hat es für mich drei wichtige Themen gegeben. 1. Der Umgang des Stadtrats mit Vorstössen, welche von der Opposition kommen. Ich finde wirklich, es ist nicht erfüllt, und auch die Arbeit wurde nicht erledigt. Ich habe drei Fragen gestellt und es wäre für den Stadtrat auch eine Chance gewesen, uns mal aufzuzeigen, warum es nicht geklappt hat, warum sie A-Post gewählt haben. Auf diese Fragen von mir gehen sie nicht ein. Ihr seht, ich stelle drei Fragen und sie werden nicht beantwortet. Man schreibt etwas Allgemeines hin und hat es damit erledigt. Ich kann es vorwegnehmen: Ich bin von der Antwort nicht befriedigt. Es ist Arbeitsverweigerung seitens des Stadtrats und eine sehr plumpe Art, dies zu beurteilen. Was zeigt es uns auf, was der Stadtrat macht? Es ist einfach der Umgang mit dem Steuergeld. Es zeigt einfach, dass sie keinen sorgfältigen Umgang mit dem Steuergeld haben. Ist es ein wesentlicher Betrag? Nein. Aber es zeigt einfach das Prinzip auf. Ihr sagt bei der Antwort, dass es die Stadt Solothurn mit A-Post macht. Ich würde euch wirklich bitten, mir die Frage zu beantworten: Wen habt ihr gefragt? Ich habe in der Stadt Solothurn mit dem Verantwortlichen gesprochen und habe ihm diesen Vorstoss mit der Antwort geschickt. Dieser hat sich über diese Antwort der Stadt Olten sehr aufgeregt. Denn erstens mal wurde er nicht gefragt. Er hat es extra noch mit dem ganzen Team abgeklärt. Niemand wurde von der Stadt Olten gefragt. In den letzten zwölf Jahren hat die Stadt Solothurn bis auf eine Ausnahme während Corona, und dort gab es ein technisches Problem, immer mit B-Post verschickt. Also, diese Antwort, die hier steht, dass es die Stadt Solothurn auch mit A-Post macht, stimmt nicht. Und ich habe ziemlich viele Gemeinden angefragt. Oensingen, Grenchen, Solothurn. Alle schaffen es, nur die Stadt Olten kann es anscheinend nicht. Selbst kleine Dörfer, wo es Milizler in der Freizeit machen, schaffen es. Und wenn ihr auf die Homepage der Post geht, seht ihr, dass es einen Service gibt, welchen über 2'000 Gemeinden in Anspruch nehmen und es steht genau, was es kostet. Dieser ist sogar günstiger als B-Post. Das ist das, was die meisten Gemeinden machen. Ich habe einfach kein Verständnis, dass der Stadtrat es nicht schafft, es so zu organisieren. Vielleicht müssten sie mal, ich weiss nicht, nach Gretzenbach oder Winznau ins Praktikum gehen, um zu fragen, wie man es organisieren müsste, damit es günstiger zu machen ist. Ich mache keinen Auftrag, wie ich es in der Vergangenheit gemacht habe. Ich wollte viel mehr mal einen Anstoss geben oder auch mal fragen, weshalb wir das in Olten eigentlich nicht schaffen. Die Antworten seid ihr uns eigentlich schuldig geblieben. Ich möchte einfach bitten, dass ihr es in Zukunft besser macht und dadurch weniger Geld ausgeben von den eingenommenen Steuern. Ich weiss, ihr werdet entgegen: Ständerat, zweiter Wahlgang. Aber es gibt eben noch viele andere Termine, wie dieser, bei welchem die Stadt Olten trotzdem mit A-Post verschickt. Und das ist einfach kein sorgfältiger Umgang mit dem Steuergeld. Merci.

**Stadtpräsident, Thomas Marbet:** Ich wehre mich gegen den Vorwurf, dass wir unsorgfältig mit Steuergeldern umgehen, lieber Matthias. Das muss ich einfach sagen, das ist sicher nicht der Fall. Man kann es auch nicht mit einer Gemeinde wie Gretzenbach oder sonst einer kleinen Gemeinde vergleichen. Ich denke, eine kleine Gemeinde hat auch die Möglichkeit, selber abzupacken. Das ist für uns, mit 11'500 Prospekten, die ihr für die nächsten Wahlen im März liefern müsst, schwierig. Dafür brauchen wir Hilfe und die haben wir auch durch die Unterstützung der VEBO. Selbstverständlich werden wir versuchen, Kosten einzusparen. Wir haben im Januar bereits ein Treffen mit der VEBO und mit der Post vorgesehen, um diese

Abläufe noch einmal anzuschauen. Wo kann man vielleicht noch etwas optimieren? Es ist einfach so: Bei A-Post hast du die Gewähr, dass es am nächsten Tag bei der Wählerin, beim Wähler ist. Bei B-Post verschiebt sich dieser Prozess eigentlich um eine Woche. Wir und alle Parteien wissen, wie viel Vorlauf es benötigt, bis diese Prospekte verteilt werden. Ich glaube, die meisten von uns, von euch, sind schon im Druck, denn im Kanton braucht es relativ viel Zeit, diese den Gemeinden separat zu verteilen. Hier geht es um die Stadt, das ist mir schon klar, Matthias. Ich kann dir versichern, wir nehmen es ernst. Und es spricht grundsätzlich nichts dagegen, eine Abstimmung, sollte es eine einfache auf Gemeindeebene sein, mit B-Post zu machen. Ab sechs Beilagen, das sagt auch die VEBO, ist es nicht mehr zweckmässig und man kann den Termin eigentlich nicht mehr garantieren. Man kann sagen, ja, ihr geht keine Risiken ein. Ich würde das nicht ganz so unterstreichen. Für uns ist wichtig, dass der Prozess sauber abläuft. Wenn wir später Wahl- und Abstimmungsbeschwerden haben, ergibt dies wesentlich höhere Kosten. Dann hast du keine Resultatsicherheit, du musst danach noch einmal drucken, noch einmal verschicken. Also, diese Kosten müsste man schon auch gegenüberstellen. Oder zumindest das Risiko möglicher Beschwerden. Aber wir werden das sicher prüfen und es spricht nichts gegen einen B-Post-Versand, wenn es möglich ist. Bei Wahlen, wie sie nächstes Jahr anstehen, möchte ich dieses Risiko nicht eingehen. Das muss ich ehrlich sagen. Da müssen wir auf der sicheren Seite sein. Wir machen es mit A-Post. Aber es spricht nichts dagegen, es mit B-Post zu versuchen, wenn wir die Gewähr haben, dass es auch rechtzeitig bei den Wählerinnen und Wählern ankommt. Sie entscheiden danach über Beschwerden bzw. die dann zuständigen Gremien. Aber wir möchten hier nicht in ein Risiko laufen. Das ist der Vorteil bei A-Post. Ich weiss nicht, wen du in Solothurn gefragt hast. Ich war bei der Stadtpräsidentin. Vielleicht müssen die auch mal miteinander reden. Die Auskunft war, dass man es auf kommunaler Ebene mit B-Post macht. Wir werden den Prozess optimieren und selbstverständlich B-Post machen, wenn es möglich ist. Aber nicht für die Wahlen im März und April. Dort brauchen wir wirklich Sicherheit und diese Couverts sind schwer, sie sind breit und ihr wisst, wann der Termin für die Abgabe eurer/unserer Wahlprospekte ist.

**Christine von Arx, Fraktion SP/JSP:** Ich bin hier nicht bekannt dafür, dass ich den Stadtrat schon und ich habe hier auch schon von Arbeitsverweigerung seitens des Stadtrats gesprochen im Zusammenhang mit Vorstössen. Aber in diesem Fall hier, muss ich sagen, wurden drei Fragen gestellt. Die Antworten sind zwar nicht schön durchnummeriert, aber die Fragen wurden beantwortet, nachvollziehbar, nicht übermässig lang, aber es ist eigentlich klar, was der Stadtrat aussagen will. Nun gibt es den einen oder anderen, der über die Fragestellung ein bisschen gelächelt hat. Man muss natürlich schon sagen: Es geht ums Abstimmen, das muss man ernstnehmen. Es geht auch ums Ermöglichen des brieflichen Abstimmens, denn dafür muss man die Unterlagen rechtzeitig erhalten. Die meisten Leute stimmen ja brieflich ab. Aber nun zu den einzelnen Fragen. Wie hoch waren die zusätzlichen Kosten der A-Post-Zustellung? Das kann man sehr wohl selber ausrechnen. Man weiss, was A-Post kostet, man weiss, was B-Post kostet, und man weiss, wie viele Stimmberechtigte es gibt. Die Abstimmungstermine sind weit im Voraus bekannt. Manchmal auch die Geschäfte, worüber man abstimmen will. Aber man muss das ganze Prozedere immer anschauen, man muss die Abstimmungsbüchlein haben, man muss je nachdem Prospekte haben. Man kann auch Synergien nutzen, indem man Abstimmungstermine vom Bund oder vom Kanton mitbenützt und nicht separat noch die ganze Maschinerie in Gang setzen muss. So gesehen kann ich das verstehen. Man fragt sich vielleicht, weshalb es per A-Post kommt. Auf der anderen Seite muss ich sagen, ist es auch eine Frage der Wertschätzung und wie wichtig man selber eine Sendung anschaut, ob man A- oder B-Post nimmt. Eigentlich habe ich schon auch ein bisschen die Haltung, dass der Staat mir gegenüber so auftritt, dass ich eine gewisse Wertschätzung erfahre. Alles in allem, Matthias, stellt sich schon die Frage, ob sich das Parlament mit so etwas befassen muss. Du bist länger im Parlament als ich, und ich bin doch auch schon seit elfeinhalb Jahren dabei, ich habe schon viele Vorstösse gesehen zu mehr oder weniger wichtigen Fragen, worüber man sich hier unterhalten konnte, ob man darüber diskutieren muss. Das gleiche auch für Interpellationen, zu welchen von eurer Seite auch schon der Vorwurf an uns kam, einfach mal das Telefon in die Hand zu nehmen und nachzufragen. Unter dem Strich muss ich hier sagen, diese bekommt den Preis für die

unnötigste Interpellation, die ich in meiner Karriere je gesehen habe. Und da Weihnachten ist, bekommst du von uns nachher ein rotes Schöggeli.

**Simone Sager, Fraktion FDP:** Vorweg: Dieses Geschäft war für uns recht spannend zu diskutieren, weil wir ganz viel erfahren, wie kompliziert das eigentlich ist, mit diesen Abstimmungsunterlagen. Da gibt der Kanton genau vor, wann was vorhanden sein muss, dann hat man gewisse Fristen zum Einpacken. Die ganze Geschichte ist also nicht so einfach. Nun im Beispiel von Matthias war die späteste Frist, um das Material der Stadtverwaltung zu übergeben Montag, der 29. Januar, mittags. Also, alle hatten bis dann Zeit, ihr Material dort abgeben zu können. Am Freitag, 2. Februar musste man alles der Post übergeben, um vom Wahl- und Abstimmungstarif, den die Post zur Verfügung stellt, profitieren zu können. Das ist eine relativ kurze Frist, wenn man bedenkt, wie viel eingepackt werden muss. Auch im Hinblick, dass die VEBO dies für die Stadt Olten macht und Olten ja nicht die einzige Gemeinde ist. Dies einfach so by the way. Es macht, wie von Thomas Marbet im Bericht und Antrag schreibt, sicher keinen Sinn, wenn das Material von der Gemeinde, also unsere Unterlagen, schon mal eingepackt würden und dann im Nachgang das Couvert noch einmal in die Hand genommen würde, um die Unterlagen von Bund und Kanton einzupacken. Das wäre einfach überflüssige Arbeit, welche von der VEBO mit Sicherheit auch verrechnet werden würde. Also hätten wir dort auch mehr Kosten. Die Aussage vom Stadtrat, dass geplant würde, nicht von der bisherigen Praxis abzuweichen, hat uns aber dennoch ein bisschen gestört. Daher haben wir uns bei anderen Gemeinden und Städten erkundigt, wie es dort mit Einpacken abläuft und ob diese das Material auch mit A-Post verschicken. Hägendorf und Wangen machen es ebenfalls mit der VEBO und der Versand erfolgt mit dem Abstimmungstarif, also dem günstigeren. Die Stadt Zuchwil wie auch die Stadt Solothurn machen es ebenfalls mit der VEBO. Auch dort muss in der Regel nichts mit A-Post verschickt werden. Solothurn hat 11'200 Stimmberechtigte. Da kam bei uns schon ein bisschen die Frage auf, warum es in Olten nicht möglich ist, es mit dem Spezialtarif verschicken zu können. Wir sprechen bei diesen Mehrkosten von Steuergeldern, wie schon erwähnt wurde, und diese könnte man doch anders einsetzen. Aufgrund dieser Resultate haben wir mit der Stadtverwaltung Olten Kontakt aufgenommen und uns erkundigt, warum es bei anderen Städten geht und bei uns nicht. Wir haben darauf keine Erklärung erhalten, aber dafür die Info, welche Thomas zuvor schon gesagt hat, dass sie Anfang Jahr mit der VEBO und der Post zusammenkommen und anhand von konkreten Terminplänen das Vorgehen festlegen werden. Somit gehen wir nun davon aus, dass ab dem Jahr 2025 unsere Einwohnerstimmmaterialien auch mittels B-Post-Massenversand verschickt werden und dass es nur in höchsten Ausnahmefällen vorkäme, infolge Feiertage zwischen Abgabe, Einpacken und Verschicken, da man dort kürzere Fristen hätte.

**Matthias Borner (SVP):** Also, erstens Mal wegen der Diffamierung von Seiten der SP. Es gibt halt auch Fragen aus der Bevölkerung, die an mich herangetragen wurden. Das ist nicht das erste Mal, dass das mit dieser A-Post aufgefallen ist. Und gerade der Termin, den ich ausgewählt habe, war eben genau ein Termin, bei welchem man alle Infos schon weit im Voraus gewusst hat. Daher habe ich mit diesen Fragen dem Stadtrat die Möglichkeit gegeben, sich zu erklären. Aber sie haben eigentlich nicht erklärt, warum es an diesem Termin nicht möglich war. Und ich spreche nicht von einem Termin, an welchem es riesige Bündel an Material gegeben hat. Das Material, das wir erhalten haben, waren Sachen, die lagen ein halbes Jahr und drei Monate zurück und man hat alles wortwörtlich übernommen. Es war wirklich nichts Neues. Daher hat es mich einfach interessiert. Und von wegen, ich hätte es selber ausrechnen können. Der Punkt ist: Es gibt A-Post, es gibt B-Post, aber es gibt eben noch einen solchen offiziellen Tarif, welchen die Post anbietet. Und die Post hat relativ viel Erfahrung mit dem Milizsystem oder der direkten Demokratie. Das heisst, die können das. Es ist ihnen bewusst mit Einsprachefristen usw. Daher verschicken es über 2000 Gemeinden entsprechend so. Aber die Stadt Olten kann das anscheinend nicht. Daher möchte ich das nicht selber ausrechnen, wenn ich nicht weiss, was die Alternative ist. Ob sie es B-Post machen, ob sie diesen Sondertarif machen. Aber eben, ich muss es trotzdem sagen, es zeigt einfach auf, dass man sich dazu keine Gedanken macht und es einfach mal so verschickt. Ich habe keine Gemeinde gefunden, die es gleich macht wie Olten. Und ich habe wirklich einige Gemeinden gefragt. Vielen Dank für die Recherche. Dass sogar diese es von der VEBO

verpacken lassen, war mir nicht bewusst. Nur schon dieses Argument ist somit weg. Ja, man kann nun sagen, dieser Vorstoss... Wenn sie nun einen Versand so machen, dass es B-Post ist und sie CHF 6'000 gespart haben, gibt es wohl wenige Parlamentarier, die mit einem Vorstoss CHF 6'000 gespart haben. Also hat es sich nur schon von dem her gelohnt. Merci vielmals.

Mitteilung an:  
Direktionsleitende entsprechende Direktion(en)

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 19. Dezember 2024

Prot.-Nr. 25

## **Auftrag Finanzkommission betr. Berichterstattung der Stadtverwaltung Olten**

Am 28. April 2024 hat die Finanzkommission folgenden Auftrag zuhanden des Gemeindeparlamentes eingereicht:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vereinheitlichung der Struktur der Berichterstattung für alle Verwaltungseinheiten zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.

### **Begründung**

Die Verwaltungsberichte sind heute nicht einheitlich und in ihrer Qualität unterschiedlich. Wenn eine einheitliche Struktur vorgegeben wird, welche die einzelnen Einheiten befüllen können, dient dies einer effizienteren Arbeitsweise, sowohl bei der Erstellung als auch beim Lesen und Prüfen der Berichte.

Die Finanzkommission wünscht sich bei der Jahresberichterstattung einen klareren und einheitlichen Raster zu sämtlichen Direktionen samt deren Aufgaben und Zielen. Sie soll übersichtlich und gut lesbar sein, was bewirkt oder erreicht wurde.

Eine Möglichkeit wäre eine Berichterstattung, die sich an der Struktur einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung orientiert. Jede Verwaltungseinheit könnte über ihre beabsichtigte Wirkung, Ziele, Massnahmen und die Erreichung der vorjährigen Ziele berichten.»

\* \* \*

### **Stadtrat Benvenuto Savoldelli beantwortet den Vorstoss im Namen des Stadtrates wie folgt:**

Der aktuelle Verwaltungsbericht ist heute ein reiner Tätigkeitsbericht, welcher auf die individuelle Tätigkeit der Direktionen zugeschnitten ist. Er enthält die aus ihrer Sicht wichtigen Schwerpunkte des vergangenen Jahres. Jeder Direktionsbericht liegt in der Verantwortung der jeweiligen Direktion.

Zur besseren Übersicht über die einzelnen Kapitel wurde im Jahresbericht 2023 erstmalig ein Inhaltsverzeichnis eingesetzt (Seiten 155-157). Das Inhaltsverzeichnis hilft zur besseren Übersicht, welche Tätigkeitsfelder kommentiert werden. Es ist jedoch klar keine systematische Erfassung mit Wirkungszielen und dem damit verbundenen Ressourceneinsatz.

Der Stadtrat hält fest, dass es nicht einen Bericht geben kann, der «sich an einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung orientiert»: Entweder man führt eine wirkungsorientierte Verwaltungsführung ganz (vollständige Leistungsmessung in der ganzen Verwaltung) oder teilweise (für einzelne Produkte) ein und stellt dafür die notwendigen Messgefässe bereit oder man bleibt beim bisherigen Vorgehen.

Im Prüfauftrag wird ausgeführt, dass die beabsichtigte Wirkung, Ziele und Massnahmen aufgezeigt werden sollen sowie die Zielerreichung. Die beabsichtigte Wirkung wäre im Rahmen eines Budget- und Planungsprozesses mit Leistungszielen zu planen, die erreichte Wirkung ist dann im Rahmen der Berichterstattung (Jahresbericht) darzulegen. Somit ist auch

klar, dass nicht nur die Berichterstattung davon betroffen sein wird, sondern auch die Jahresplanung mit dem Budget.

Im Sinne dieser Ausführungen ist der Stadtrat der Meinung, dass auch eine Anlehnung an die wirkungsorientierte Verwaltungsführung genau die gleiche Organisation und die gleichen Ressourcen benötigt wie eine effektive Einführung der wirkungsorientierten Verwaltungsführung. Er spricht sich deshalb gegen den Prüfauftrag zur Berichterstattung analog zu einer früheren Motion Wolfgang von Arx (CVP) betr. wirkungsorientierte Verwaltungsführung WOV (am 22. Mai 2024 mit 35:9 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt) und einem früheren Auftrag Felix Wettstein (Grüne) und MU betr. Globalbudgets zur Führung des Gemeindehaushalts (am 27. Januar 2022 mit 24:16 Stimmen nicht erheblich erklärt) aus.

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, den Prüfauftrag in dieser Form nicht erheblich zu erklären.

- - - -

**Manfred Schoger, Auftraggeber:** Ich habe die Aufgabe, euch kurz zu erzählen, wie es zu diesem Auftrag kam. Das Ganze ist letztes Jahr zustande gekommen, als Martin Räber, der nun nicht mehr bei uns ist, Präsident der FIKO war. Basierend auf sehr vielen Diskussionen, die es in der FIKO immer wieder gab, von wegen wie die Rechnung und das Budget präsentiert werden, gibt es immer wieder die Situation, dass man keine Rückmeldung erhält, was mit dem Geld effektiv passiert ist, und was bewirkt wurde. In der FIKO hat man sehr schnell wieder einmal das Thema WOV in den Mund genommen. Wohlwissend, dass dies jedoch schon mehrmals im Parlament diskutiert wurde. Man hat sich trotzdem darauf eingelassen und das noch einmal genau angeschaut, im Sinn, um zu erfahren, was es gibt, was ist, wie es funktioniert, was die grossen Vor- und Nachteile davon sind. Basierend darauf hat danach Urs Tanner das WOV in der FIKO vorgestellt und uns dann aber auch die Möglichkeit gegeben, dass ein Dozent aus Luzern zu uns kommt, der in Küttigen wohnt, die Situation in Aarau sehr gut kennt. Er hat uns das WOV, so wie es in Aarau eingeführt wurde, oder immer noch eingeführt wird, ausführlich vorgestellt. Er hat die ganzen Vor- und Nachteile aufgezeigt und ist der FIKO sehr lange für Fragen und Antworten zur Verfügung gestanden. Die Schlussfolgerung daraus ist, dass es eine sehr langjährige Umsetzung ist. Vor über zehn Jahren wurde mit der Umsetzung des WOV begonnen und es ist noch immer nicht komplett umgesetzt und entsprechend viel kostet das Ganze auch, weil man teilweise eine doppelte Buchhaltung hat. In der FIKO kam man zum Schluss, dass der Kosten-Nutzen-Faktor für Olten so eigentlich nicht gegeben ist. Aber der grosse Vorteil, den man nach wie vor sah, ist eigentlich, dass man ein starkes Reporting hat und eine Rückmeldung erhält, wie das Geld eingesetzt wird. Und das ist eigentlich das, was man aus der FIKO hinaus gerne will. Daraus ist es zu diesem Kernanliegen gekommen. Man hat es immer wieder diskutiert: Wie kann man etwas daraus rausziehen, von dem, was dieses Geld bewirkt hat. Ein Schluss, den man daraus gezogen hat, ist, dass man sich in diesen Berichten, die man zusammen mit der Rechnung erhält, sehr schnell zurechtfinden muss, sodass man die Informationen, die man sucht, gezielt herauspicken kann und sich nicht durch die dicken Bücher durchblättern muss. Was man sich natürlich wünschte, wäre, dass man Aufgaben und Ziele aufzeigt und es auch zeigt, was bewirkt wurde. Aber wirklich wichtig ist, ich habe es bereits erwähnt, dass man sich gut zurechtfindet, dass man sich die Informationen selber heraussuchen kann. Ein Thema davon war das Inhaltsverzeichnis, das man sich wünscht, was bereits aufgenommen wurde und in der letzten Rechnung umgesetzt wurde, wofür ich dem Stadtrat danke. Das andere, das man sich wünscht, ist, dass alle Berichte aller Direktionen gleich strukturiert sind, sodass man einen identischen Aufbau hat und sich schnell zurechtfindet und weiss, was man wo suchen kann. Dieser zweite Teil wurde bis jetzt noch nicht umgesetzt, der fehlt. Und da ist eigentlich genau der Grund, weshalb die FIKO geschlossen der Meinung ist, dass es das braucht und daher diesen Auftrag gemacht hat. Noch einmal: Dies ist eine Diskussion, die schon seit über einem Jahr geführt wurde. Man hat diesen Vorstoss bzw. Auftrag, so wie er dasteht, sehr lange diskutiert. Alle Parteien, die in der FIKO vertreten sind, stehen einstimmig dahinter. Man hat ganz klar die Meinung und die Hoffnung, dass, sobald es mit einem grösseren Initialaufwand

– wohlbemerkt – bewerkstelligt und umgesetzt ist, es auch dem Stadtrat und den verschiedenen Direktionen hilft, sich innerhalb dieser neuen Strukturen zurecht zu finden, sodass man diese Berichte schneller verfassen kann. Zu beachten ist auch, dass es in dieser Berichterstattung nicht ums WOV geht, von welchem zu Beginn die Rede war. Im besten Fall soll man sich davon inspirieren lassen, wie man eine Struktur schaffen könnte, aber mehr soll es nicht sein. Da hat sich der Stadtrat aus Sicht der FIKO etwas fehlleiten lassen. Es geht in diesem Auftrag wirklich darum, dass man eine Struktur hat, dass alle Direktionen einem gleichen Muster folgen und nicht, dass man etwas nach WOV gross aufzieht und daran anlehnt. Und das kann man auch sagen: Man hat diese Möglichkeit, oder das Thema, dass man sich noch ein bisschen mehr an dieses WOV anlehnt, und Themen anschaut, wie Kosten-Nutzen-Abschätzung oder weitere Konzeptentwicklungen, Organisations- und Führungsstruktur, Effizienz der Abläufe. Das wurde alles mitdiskutiert und es wurde innerhalb der FIKO keine Einigung gefunden, aus diesem Grund hat es dazu keinen zweiten Vorstoss gegeben, dass man das mit hineinbringen würde. Kurzum, man bleibt dabei, man will ein Inhaltsverzeichnis, was bereits angenommen wurde, und man will eine Strukturierung dieser Berichte, damit es über alle Direktionen gleich ist, sodass man sich schnell zurechtfindet.

**Marc Winistörfer, Fraktion SVP:** Die SVP-Fraktion unterstützt den Auftrag der FIKO einstimmig. Der Verwaltungsbericht in der aktuellen Form ist aus unserer Sicht suboptimal. Als Fraktionssprecher bei all den FIKO-Geschäften habe ich es doch bereits ein paar Mal angemerkt, dass die Übersichtlichkeit nicht in der Form vorhanden ist, in der wir es uns wünschen. Aus unserer Sicht sollte die Berichterstattung künftig leserfreundlicher sein und erlauben, dass man die Informationen sofort findet. Wie dieses Anliegen umgesetzt werden kann oder soll, ist letztlich die Entscheidung des Stadtrats selber. Der Auftrag erlaubt das, weil er sehr offen formuliert ist. Ich erlaube mir aus Zeitgründen kurz ein paar persönliche Worte. Das meiste hat Manfred eigentlich schon erklärt. Ich war eigentlich ziemlich irritiert, als ich die Antwort des Stadtrats gelesen habe, dass die ganze Zeit auf WOV herumgeritten wird. Wir haben es uns wirklich gut überlegt, Manfred hat es eigentlich schon gut geschildert. Wir hatten mehrere Sitzungen, wir haben es auch vor und nach den Sitzungen weiterdiskutiert, wie man diese Berichterstattung verbessern könnte. WOV wurde geprüft in dem Sinn, dass wir uns informieren liessen. Eigentlich geprüft wurde es nicht, wir liessen uns informieren. Aber es war bestimmt keine Zielsetzung, dass man plötzlich WOV einführt, auch vor dem Hintergrund, dass man vor drei Jahren, wenn ich mich nicht täusche, in diesem Parlament bereits darüber abgestimmt hat und damals hat man die Einführung von WOV doch relativ klar abgelehnt. Von dem her bin ich doch nicht ganz zufrieden und ganz glücklich mit dieser Antwort und sie hat in meiner Fraktion zu mehr Informationsbedarf, zu mehr Ausführungen geführt. So viel zu diesem Geschäft. Wir werden zustimmen. Merci.

**Claudia Schmid, Fraktion SP/JSP:** Wie es auch mein Vorredner gesagt hat, waren auch wir über die Antwort des Stadtrats irritiert. Unter anderem, weil wir einfach nicht der gleichen Meinung sind, was hier in der Antwort steht. «Dass es nicht einen Bericht geben kann, der sich einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung orientiert.» Dass es scheinbar nur ein entweder ganz oder gar nicht geben kann, sehen wir einfach absolut nicht so. Alle Fraktionen aus der Finanzkommission haben diesen Prüfauftrag zusammen verfasst. Es geht wirklich lediglich darum, mal hinzuschauen, welche Vereinheitlichungen es allenfalls geben könnte, quasi in Anlehnung dieses WOV's. Einerseits würden wir aus Sicht der Berichterstattung eine Verbesserung sehen und diesem Copy/Paste, mit welchem man teilweise sogar noch die falschen Jahreszahlen übernimmt, ein bisschen entgegenwirken können. Der andere Punkt ist, dass es auch einfach spannend ist, wenn vielleicht auch das eine oder andere Ziel formuliert ist. Und wenn es dann für die Abteilung passt, auch Ende Jahr dementsprechend berichtet und ausgewertet werden kann. Das ist im Moment einfach nicht wirklich vorhanden, weil es teilweise Berichte gibt, die einfach null aussagekräftig sind, was eigentlich wirklich gemacht und allenfalls erreicht wurde. Und dass es vielleicht nicht bei ganz allen möglich ist, und es vielleicht nicht bei ganz allen genau gleich aussieht, ist uns auch klar. Denn es ist ja in Anlehnung an den WOV und nicht WOV. Es ist uns wirklich unklar, weshalb ein solcher Vorschlag von uns als nicht erheblich erklärt werden soll. Es wird nur damit begründet, dass WOV viel zu teuer ist, und dass es unerwünscht ist. Aber es wird im Antrag nicht einmal

gesprochen, dass man dieses einführen will. Unserer Meinung nach lässt die Antwort zu wünschen übrig und hinterlässt ein bisschen das Gefühl, dass man alles falsch verstehen kann, wenn man das denn möchte, damit man am Schluss sagen kann, es ist zu teuer, das machen wir nicht. Einfach anzunehmen, dass es dann etwa gleich teuer und kompliziert wird, ohne dass man es sorgfältig prüft, finden wir absolut nicht zielführend. Und nebenbei hat es uns auch irritiert, dass es genau von dem Stadtrat kommt, dessen Fraktion immer wieder fordert, skeptisch zu sein, Sachen anzunehmen und zu zahlen, wenn sie nicht wissen, wohin das Geld genau geht und wenn man es nicht messen kann. Und eigentlich ist das, was wir hier fordern, genau das und daher sind wir sehr irritiert. Wir wünschen uns strukturiertere und aussagekräftigere Berichte, woraus man wirklich lesen kann, was erreicht wurde und was nicht. Wir von der Fraktion SP/JSP finden es nach wie vor eine gute Sache, was die FIKO erarbeitet hat und werden daher einstimmig für erheblich erklären.

**Simon Bloch, Fraktion FDP:** Ich kann mich kurzhalten, das meiste wurde bereits gesagt. Offensichtlich stört sich der Stadtrat bei diesem Auftrag am Begriff der wirkungsorientierten Verwaltungsführung und spricht sich insbesondere daher gegen die Erheblicherklärung aus. Aber wie gesagt geht es in diesem Auftrag nicht um die WOV. Es geht um die Prüfung einer nicht formalistischen Vereinheitlichung der Struktur der Berichte der verschiedenen Direktionen mit dem Ziel, eine bessere Übersichtlichkeit zu erlangen, besser vergleichen zu können, und das wäre letztendlich auch eine Effizienzsteigerung. Die verschiedenen Verwaltungsberichte sollen also plus-minus nach der gleichen Struktur aufgebaut sein. Das macht grundsätzlich Sinn und die Definition einer einheitlichen Struktur für die Berichte ist aus unserer Sicht auch mit einem verhältnismässig geringen Aufwand möglich. Zudem, wie gesagt, sind in Zukunft dadurch Effizienzsteigerungen zu erwarten. Und es ist ja auch nur ein Prüfauftrag. Es soll abgeklärt werden, ob die Einführung einer einheitlichen Struktur für die Erstellung der Verwaltungsberichte möglich wäre. Der Aufwand ist, wie gesagt, relativ gering und daher wird die FDP diesen Prüfauftrag für erheblich erklären.

**Jann Frey, Fraktion GO/JGO:** Die Fraktion GO/JGO unterstützt den Antrag der Finanzkommission für eine Vereinheitlichung der Strukturen des Verwaltungsberichts. Eine einheitliche Struktur erleichtert es uns, den Verwaltungsbericht zu lesen und effizient nach Informationen aus den verschiedenen Direktionen zu suchen. Klare Vorgaben, was zu beinhalten ist, helfen auch mit, den Bericht zu verfassen und erleichtert so die Arbeit jener, die den Bericht schreiben. Der Verwaltungsbericht ist ein umfangreiches Dokument. Dieses zu verfassen ist eine riesige Leistung und wir möchten an dieser Stelle den vielen anonymen Autorinnen und Autoren für ihre Arbeit ganz herzlich danken. Die einzelnen Direktionen fassen ihre Arbeit auf vielfältige Art und Weise zusammen. Auch Jahresberichte von Vereinen mit einem Leistungsauftrag der Stadt sind im Verwaltungsbericht zu finden. So entsteht eine beeindruckende Jahreschronik über die Tätigkeiten der Oltnen Einwohnergemeinde. Weil aber jede berichtende Stelle ihren Teil des Berichts nach eigenen Kriterien erstellt, finden wir uns als Leser/innen kaum zurecht. Wir wünschen uns daher eine einheitliche Struktur und Formatierung. Auch wenn in der Begründung des Antrags, Beispiele aus der wirkungsorientierten Verwaltung erwähnt werden, ist der Antrag kein WOV im Schafspelz. Es geht uns wirklich vor allem darum, dass der Stadtrat die Struktur des Verwaltungsberichts überdenkt und den berichtenden Stellen klare Vorgaben für den Bericht macht. Wir werden daher diesen Antrag einstimmig unterstützen. Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

**Tobias Oetiker, Fraktion OJ:** Auch die Fraktion OJ wird diesen Antrag einstimmig unterstützen. Ganz wichtig: Den Antrag, nicht die Begründung. Wir finden es höchst problematisch, dass das Ganze mit der WOV in Verbindung gebracht wird. Nicht, weil wir WOV nicht cool fänden. Wir finden WOV supercool. Aber man kann entweder WOV machen und dann hätte das zur Wirkung, dass auch die Berichterstattung entsprechend erfolgt. Aber wenn man nicht WOV macht, oder sogar dagegen ist, WOV zu machen (wir haben schon mal darüber gesprochen), darauf zu fordern, dass die Verwaltung so tun soll, als ob WOV wäre und sich dann so pseudomässig... Das ist zynisch. Das sollte man nicht. Bitte nicht. Wir kommen dann aber wahrscheinlich wieder mit einem Vorstoss für WOV. Denn wir finden es nach wie vor eine super Sache. Und allenfalls ist ja das Parlament bei der nächsten Runde

etwas aufgeschlossener dem Ganzen gegenüber. Aber den Wortlaut des Auftrags finden wir super und unterstützen ihn.

**Manfred Schoger, Fraktion Mitte/GLP/EVP:** Wir haben von den anderen Fraktionen bereits sehr viel gehört. Wir unterstützen das alles zu einer grossen Mehrheit auch. Wir unterstützen auch einstimmig und sind mit der Antwort des Stadtrats nicht zufrieden, weil wir das Gefühl haben, er hat sich zu fest auf das Wort «WOV» konzentriert und zu wenig auf das, was man sich eigentlich wünscht. Wir befürworten sehr stark eine einheitliche Strukturierung des Ganzen und unterstützen daher diesen Auftrag. Merci.

### **Beschluss**

Mit 36 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Auftrag erheblich erklärt.

Mitteilung an:  
Direktionsleitende entsprechende Direktion

## Abstimmung Einzelergebnis

Abstimmungsergebnis insgesamt

36 JA 1 ENTH. 0 NEIN

Name	Vorname	Partei	Abstimmungsergebnis
<b>Felber</b>	Beat	Die Mitte	JA
<b>Fiechter</b>	Darryl	Die Mitte	JA
<b>Jeisy-Strub</b>	Muriel	Die Mitte	JA
<b>Bachmann</b>	Beat	EVP	JA
<b>Huber</b>	Christian	FDP	JA
<b>Fürst</b>	Thomas	FDP	JA
<b>Eng</b>	Heinz	FDP	JA
<b>Sager-Roth</b>	Simone	FDP	JA
<b>Grieder</b>	Sandy	FDP	JA
<b>Zila</b>	Nico	FDP	JA
<b>Bloch</b>	Simon	FDP	JA
<b>Schoger</b>	Manfred	GLP	JA
<b>Ginsig</b>	Christian	GLP	JA
<b>Schindler Wildhaber</b>	Yael	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Baumann</b>	Gian	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Höfler</b>	Manuela	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Lütolf</b>	Lukas	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Frey</b>	Jann	Grüne/Junge Grüne	JA
<b>Tang</b>	Seu Jhing	Olten jetzt!	JA
<b>Oetiker</b>	Tobias	Olten jetzt!	JA
<b>Kisker</b>	Salome	Olten jetzt!	JA
<b>Schöni</b>	Laura	Olten jetzt!	JA
<b>Spirig</b>	Denise	Olten jetzt!	JA
<b>Send</b>	Cécile	SP/Junge SP	JA
<b>Minikus Thüring</b>	Daniela	SP/Junge SP	JA
<b>Vega</b>	Tobias	SP/Junge SP	JA
<b>von Arx</b>	Christine	SP/Junge SP	JA
<b>Schmid</b>	Claudia	SP/Junge SP	JA
<b>Eberhard</b>	Florian	SP/Junge SP	JA
<b>Baumann</b>	Luzia	SP/Junge SP	JA
<b>Probst</b>	Timo	SP/Junge SP	JA
<b>Nünlist</b>	Luc	SP/Junge SP	
<b>Borner</b>	Matthias	SVP	JA
<b>Rüegg-Kupferschmid</b>	Ursula	SVP	JA
<b>Winistörfer</b>	Marc	SVP	JA
<b>Ruf</b>	Philippe	SVP	JA
<b>Kiefer</b>	Robin	SVP	JA

**Parlamentspräsident Thomas Fürst:** Das wär's für heute. Wir würden nun zum gemütlichen Teil übergehen. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

- - - -

Parlamentspräsident:	Thomas Fürst
Stadtschreiber:	Markus Dietler
Verantwortlicher Protokollführer:	Roland Sampt
Schriftliches Protokoll:	Andrea Baumann

Protokollgenehmigung:

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