

**4. Sitzung des Gemeindeparlamentes,  
Mittwoch, 26. Januar 2011  
Stadthaus, Ratsaal,  
Sitzungsdauer: 19 Uhr – 22.20 Uhr**

Anwesend sind: 44 Ratsmitglieder (von 50 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Daniel Dähler, 2. Heinz Eng, 3. Thomas Frey, 4. Alexandra Kämpf, 5. Urs Knapp,  
6. Dr. Max Pfenninger, 7. Daniel Probst, 8. Thomas Rauch, 9. Andreas Schibli,  
10. René Wernli, 11. Christian Wüthrich

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Markus Ammann, 2. Corinne Bader, 3. Ramazan Balkaç, 4. Rolf Braun,  
5. Lukas Derendinger, 6. Werner Good, 7. Thomas Marbet, 8. Huguette Meyer Derungs,  
9. Dr. Rudolf Moor, 10. Daniel Schneider, 11. Luzia Stocker Rötheli,  
12. Dr. Arnold Uebelhart, 13. Dieter Ulrich

Christlichdemokratische Volkspartei:

1. Georg Dinkel, 2. Heidi Ehram, 3. Antonia Hagmann, 4. Patrick Kissling,  
5. Roland Rudolf von Rohr (ab 20.00 Uhr), 6. Marcel Steffen

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Stephan Hodonou, 2. Marlène Wälchli Schaffner

Grünliberale Partei:

1. Simon Haller

Grüne Olten:

1. Anna Engeler, 2. Anita Huber, 3. Sandra Näf, 4. Theo Schöni, 5. Felix Wettstein

Schweizerische Volkspartei:

1. Marcel Buck, 2. André Köstli, 3. Domenico Maiolo, 4. Dr. David Wenger  
5. Christian Werner, 6. Gert Winter

Stadtrat:

Ernst Zingg, Stadtpräsident  
Dr. Martin Wey, Vize-Präsident, Baudirektion  
Mario Cematide, Direktion Bildung und Sport  
Peter Schafer, Direktion Soziales  
Iris Schelbert-Widmer, Direktion Öffentliche Sicherheit  
Markus Dietler, Stadtschreiber

Ferner anwesend:

Adrian Balz, Verwaltungsleiter Baudirektion  
Stefan Hagmann, Rechtskonsulent  
Ueli Kleiner, Leiter Direktion Bildung und Sport  
Lorenz Schmid, Leiter Planung  
Markus Sieber, Finanzverwalter  
Aldo Stoppa, Baudirektion

Entschuldigt abwesend:

Nadja Fleischli  
Stefan Nünlist  
Thomas Pfluger  
Myriam Frey Schär  
Patrick Weibel  
Markus Flury

Vorsitz: Heinz Eng

Protokollführerin: Erika Brunner, Leiterin Stadtkanzlei

\* \* \*

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Aufnahme und Vereidigung von zwei neuen Parlamentsmitgliedern
3. Kommission für Öffentliche Sicherheit/Ersatzwahl
4. Kulturförderungskommission/Demission und Ersatzwahl
5. Sportkommission/Ersatzwahl
6. Bahnhofbereich Ost, Erschliessungsanlagen für die Bahnhof-Personenunterführungen/Projekt- und Kreditgenehmigung
7. Bahnhofbereich Ost, unterirdische Veloparkierungsanlage/Projekt- und Kreditgenehmigung
8. Bahnhofbereich Ost, Neugestaltung der Strassenräume und Schaffung von Kurzzeitparkplätzen/Projekt- und Kreditgenehmigung
9. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
- 9.1. Interpellation Urs Knapp (FDP) und Mitunterzeichnende betr. Pensionskasse der Stadt Olten (eingereicht am 17.12.2009/erstmalig traktandiert am 24.06.2010, zweites Mal am 16.09.2010, drittes Mal am 18.11.2010, viertes Mal am 16.12.2010)
- 9.2. Interpellation Luzia Stocker (SP) betr. Bereitstellung von finanziellen Mitteln für das Projekt „Chance Olten Ost“ (eingereicht per 16.09.2010/erstmalig traktandiert am 16.09.2010, zweites Mal am 18.11.2010, drittes Mal am 16.12.2010)

\* \* \*

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Frau Stadträtin, werte Herren Stadträte, Herr Stadtschreiber, werte Vertreter der Presse, werte Gäste, werte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zur ersten Parlamentssitzung im neuen Jahr.

\* \* \*

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 16. Dezember 2010

Akten-Nr. 16/5

Prot.-Nr. 38

---

## **Wahl Ersatzstimmenzählerin**

Als Ersatzstimmenzählerin für Georg Dinkel wird Marlène Wälchli Schaffner vorgeschlagen.

### **Beschluss**

Einstimmig wird Marlène Wälchli Schaffner als Ersatzstimmenzählerin gewählt.

Mitteilung an:  
Kanzleiakten

Verteilt am:

## Mitteilungen

### Parlamentspräsident Heinz Eng:

#### Totenehrung

Ich muss Ihnen die schmerzliche Mitteilung machen, dass am 19. Dezember 2010 Herr Walter Luterbacher verstorben ist. Von Juni 1966 bis Juni 1981 war er Gemeinderat. Wir werden Walter Luterbacher ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Anwesenden erheben sich zu Ehren des Verstorbenen

\* \* \*

#### Referendumsvorlage/Rechtskraft

Das Gemeindeparlament hat am 17. November 2010 folgenden Geschäften zugestimmt:

- Budget 2011/Genehmigung  
(Beschluss Ziffern 1./1. bis 1./9.)
- Sek I-Reform, Schulraumplanung, Werkenpavillon Frohheim/Projekt- und Kreditgenehmigung  
(Beschluss Ziffer 1./2.)

Die Publikation über diese Vorlagen erfolgte am 23. November 2010 und die Referendumsfrist ist am 23. Dezember 2010 abgelaufen.

#### Feststellung:

Es wird festgestellt, dass das Referendum gegen die vorstehenden Vorlagen in der festgesetzten Frist nicht ergriffen wurde und die Beschlüsse somit rechtskräftig sind.

\* \* \*

#### Vorstösse/Eingang

- Dringliche Motion Stephan Hodonou (EVP) und Mitunterzeichnende betr. Zwischenstopp bei der Speziellen Förderung und der altersgemischten Eingangsstufe in der Stadt Olten

\* \* \*

#### Erklärung Ernst Zingg betr. Besoldungsrevision

Ich möchte Sie informieren über ein Geschäft, das in diesem Rat mindestens zwei volle Abende diskutiert wurde, zwei Volksabstimmungen beansprucht hat und dann schliesslich genehmigt wurde. Es geht um die Besoldungsrevision. Mit dem Rückzug der letzten

hängigen Beschwerde kann das Projekt BesArbol als erfolgreich abgeschlossen erklärt werden. Im September 2004 haben wir sechseinhalb Jahre Arbeit mit dem System ABAKABA angefangen, 140 Funktionen von Angestellten im Jahreslohn und 15 Funktionen von Angestellten im Stundenlohn in einer aufwändigen Kleinarbeit beurteilt und mit Quervergleichen intern und extern neu eingestuft. Wir haben ein neues Lohnsystem mit Leistungskomponenten eingeführt, das wirkt. Die Vorlage wurde aus Kostengründen zweimal überarbeitet. Das Parlament hat dann eine politische Mehrheit gefunden. Nach dem zweiten Versuch am 30 November 2008 haben rund 70 % der Oltner Stimmberechtigten ja dazu gesagt. Bis Mitte 2009 hatten wir lediglich 18 Beschwerden und Einsprachen, was bei 220 bis 230 Personen einen guten Wert darstellt. Jede Beschwerde ist eine zu viel, aber es ist doch ein guter Wert. Alle Beschwerden konnten ohne Gerichtsverfahren bereinigt werden. Mit dem Rückzug der letzten hängigen Beschwerde vor ein paar Tagen ist das Projekt jetzt wirklich abgeschlossen. Die Projektleitung lag in der Person unseres Stadtschreibers Markus Dietler. Er hat das Projekt in sehr grosser Arbeit abends und immer wieder bearbeitet. Er kann jetzt von der Aufgabe entbunden werden, und mit der Entbindung der Projektleitung läuft das Ganze völlig normal mit der Führungsstruktur in der Stadt Olten. Zukünftig für die Systembewirtschaftung zuständig ist der Personaldienst. Der Stadtrat wird am Montag an der Stadtratssitzung den entsprechenden Schlussbericht zur Genehmigung erhalten. Wir wollten aber das Parlament anlässlich der heutigen Gelegenheit vorgängig informieren.

\* \* \*

#### Fraktionserklärung SP-Fraktion zu Geschäft „Verkehrsfreie Innenstadt Olten“

**Daniel Schneider:** Ich darf als erste Amtshandlung das Anliegen meiner Fraktion im Sinne einer Fraktionserklärung zum Geschäft „Verkehrsfreie Innenstadt Olten“ vom 18. November wiedergeben. Wer von uns hat schon, bevor er als Volksvertreter ins Parlament gewählt wurde, gewusst, wie bei einer Initiative vorgegangen wird, wo man sich anmeldet, wo unterschrieben werden und wer unterschreiben darf, wo die Unterschriftsbogen abzugeben sind und was passiert, wenn die Unterschriftensammlung erfolgreich gewesen ist. Vermutlich die Wenigsten. Mindestens für mich darf ich dies sagen. Ich habe nicht gewusst, wie dies funktioniert. Es sei denn, man habe selber schon eine solche Volksinitiative oder ein Amtsbegehren auf die Beine gestellt. Bislang waren wir uns in unserer Stadt nicht so gewohnt, dass sich das Volk direkt politisch einmischt, eine Tendenz, bei der wir feststellen, dass sie zunimmt. Links oder rechts spielt offenbar keine Rolle. Über die Gründe können wir in der Pause diskutieren. Eines der jüngsten Beispiele stellt die Volksinitiative „Verkehrsfreie Innenstadt Olten“ dar. Das Parlament hat am 18. November über die Initiative befunden und sie der Bevölkerung mit einem Mehr zur Ablehnung empfohlen. Soweit ist eigentlich auch alles in Ordnung und entspricht den Gepflogenheiten. Die Initianten selber sind am vorangehenden Tag via Mail mit dem folgenden Wortlaut auf die Behandlung hingewiesen worden: „Wie Sie sicher der Presse entnommen haben, steht das Geschäft „Verkehrsfreie Innenstadt Olten“ auf der Traktandenliste der Parlamentssitzung vom 17./18. November. Nach der heutigen Sitzung können wir Ihnen nun mitteilen, dass dieses Geschäft um ca. 18.30 Uhr behandelt wird“. Wir haben alle erlebt, dass die Initianten nicht anwesend waren, als wir vor 18.30 Uhr an dieses Geschäft gegangen sind. Dadurch sind die Vertreter des Initiativkomitees natürlich irgendwie zu spät gekommen, aber vor allem dadurch, weil sie für den Parlamentsbetrieb ungewohnt respektvoll vor der Türe gewartet haben, bis man sie rufen würde. Ohne, dass man sie begrüsst hat, sind die Vertreter erst auf den Hinweis aus dem Parlament überhaupt gefragt worden, ob sie etwas sagen möchten. Ich hoffe nicht, dass sich jemand fragt, ob ich den Abstimmungskampf hierher verlege. Das ist überhaupt nicht das Thema von heute Abend. Es ist mir eigentlich egal, ob die Junge FdP, die Grauen Panther, die Jungen Grünen oder eine andere politisch motivierte Gruppe eine Initiative ergreift. Der SP-Fraktion ist es aber überhaupt nicht egal, wie mit aktiven Menschen, die ihre

demokratischen Rechte in unserer Stadt wahr nehmen, umgegangen wird. Ich möchte auch nicht über eine Bring- oder Holschuld diskutieren. Wir wünschen uns, und ich bin sicher, dass Ihr alle auch dieser Meinung seid, dass in unserer Stadt wie eigentlich mit allen Einwohnern – wir sind uns dies wirklich gewohnt – respektvoll mit politisch aktiven Menschen umgegangen wird. Wir können wirklich froh und stolz sein, dass wir in unserer Stadt solche Leute haben, die sich trauen, sich auch einzumischen. Wir wünschen und verlangen von der Parlamentsführung im Speziellen, vom Stadtrat und von uns selber einen wohlwollenden und respektvollen Umgang mit den Leuten, die sich engagieren, auch dann oder erst recht, wenn sie nicht ganz gleicher Meinung sind wie wir. Dazu gehört wie in diesem Fall, dass man jungen Menschen Support leistet und sie über ihre Rechte und Pflichten umfassend und freiwillig informiert. Das wünschen wir uns von einer offenen und modernen Stadt. Es ist die Visitenkarte einer Stadt und schliesslich auch von uns im Parlament.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Merci, Daniel Schneider. Das Parlament und die Parlamentsführung nehmen von dieser Fraktionserklärung Kenntnis.

\* \* \*

#### Fraktionserklärung Grüne Olten zu Geschäft „Verkehrsfreie Innenstadt Olten“

**Theo Schöni:** Geschätzter Präsident, lieber Stadtrat, werte Kolleginnen und Kollegen und anwesende Gäste, auch die Grüne Fraktion stösst im Zusammenhang mit der kommenden Abstimmung vom 13. Februar ein Stück weit in das gleiche Horn. Die Fraktion der Grünen Olten möchte sich zur Darstellung der Abstimmungszeitung kurz äussern. Das Parlament ist in der Beratung dieser Volksinitiative am 18. November mit einem Stimmverhältnis von 24 : 22 dem Antrag des Stadtrates zur Ablehnung der Volksinitiative gefolgt. Bei diesem eher knappen Ausgang, den wir selbstverständlich akzeptieren, hätten wir jedoch gehofft, dass der Stadtrat eine objektivere und ausgewogenere Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse aufgezeigt hätte. Insbesondere betrifft dies die Darstellung der Parkplatzsituation in und um den innerstädtischen Bereich, so wie dies auch in den Unterlagen zur Beratung dem Parlament aufgezeigt wurde. Natürlich ist es dem Stadtrat überlassen, mit welchen Mitteln und Argumenten er die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von seinen Ideen überzeugen will. Wir meinen aber dezidiert, dass zumindest die noch verbleibenden Parkplätze, seien sie oberirdisch oder unterirdisch in Parkhäusern, hätten aufgezeigt werden müssen, damit sich die Stimmberechtigten ein objektives Bild über die tatsächlichen Verhältnisse zwischen wegfallenden und verbleibenden Parkplätzen hätten machen können.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Besten Dank, Theo Schöni, für diese Fraktionserklärung.

\* \* \*

Parlamente-Treffen der Städte Aarau, Olten und Zofingen vom 5. April 2011, 19.00 Uhr,  
Ratssaal Stadthaus

Bitte reserviert Euch diesen Termin. Wir werden im Stadthaus Olten starten und dann in weitere Gebäulichkeiten dislozieren. Die Legislativen der drei Städte werden zusammen treffen. Ebenfalls wird die Exekutive der drei Städte anwesend sein. Es geht darum, sich gegenseitig kennen zu lernen und sich allenfalls auch das Sujet AareLand vorzustellen.

Lukas Derendinger entschuldigt sich für diesen Anlass.

\* \* \*

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 57/11

Prot.-Nr. 49

## **Aufnahme und Vereidigung von zwei neuen Parlamentsmitgliedern**

Gemäss Art. 18 der Gemeindeordnung sind zwei frei werdende Parlamentssitze durch Nachrücken ab der Proporzliste neu zu besetzen. Durch den Rücktritt von Marc Winistörfer ist ein Sitz der Schweizerischen Volkspartei und durch den Rücktritt von Nico Zila ein Sitz der Freisinnig-demokratischen Volkspartei frei geworden. Herr Dr. David Wenger und Herr Thomas Rauch haben sich bereit erklärt, die Mandate als ordentliche Mitglieder des Gemeindeparlamentes anzunehmen.

Zur Vereidigung erhebt sich das Parlament von den Sitzen. Parlamentspräsident Heinz Eng begrüsst Herrn Dr. David Wenger und Herrn Thomas Rauch. Er verliest die Gelöbnisformel: „Ich gelobe, Verfassung und Gesetze zu beachten, meine Amtspflichten nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen, alles zu tun, was das Wohl unseres Staatswesens fördert und alles zu unterlassen, was ihm schadet.“

Herr Dr. David Wenger und Herr Thomas Rauch legen hierauf mit den Worten „ich gelobe“ das Gelöbnis ab. Damit sind sie vereidigt. Es folgt Applaus.

Mitteilung an:

Herrn Thomas Rauch, Platanen 56, 4600 Olten (gilt als Wahlanzeige)  
Herrn Dr. David Wenger, Friedhofweg 34, 4600 Olten (gilt als Wahlanzeige)  
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten  
Kommissionsverzeichnis  
Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 16/18

Prot.-Nr. 50

## Kommission für Öffentliche Sicherheit/Ersatzwahl

Für die Kommission für Öffentliche Sicherheit ist eine Ersatzwahl zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutation:

Als Ersatz für Tomas Honegger schlägt die FDP Adolf Rütli, Paul-Brandt-Strasse 7, als neues Mitglied der Kommission für Öffentliche Sicherheit zur Wahl vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Ersatzwahl von Adolf Rütli (FDP) zu genehmigen.

### Beschluss

Einstimmig wird die Ersatzwahl von Adolf Rütli (FDP) genehmigt.

### Mitteilung:

Herrn Tomas Honegger, Ringstrasse 5, 4600 Olten  
Herrn Adolf Rütli, Paul-Brandt-Strasse 7, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)  
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten  
Direktion Öffentliche Sicherheit  
Kommissionsverzeichnis  
Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 16/15

Prot.-Nr. 51

## Kulturförderungskommission/Demission und Ersatzwahl

Für die Kulturförderungskommission sind eine Demission und eine Ersatzwahl zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutationen:

Mit Mail vom 3. Dezember 2010 gibt Sarah Honegger-Früh (FDP) ihren Rücktritt aus der Kulturförderungskommission bekannt.

Als Ersatz für Sarah Honegger-Früh schlägt die FDP Simona Siegenthaler, Wiesenstrasse 7, als neues Mitglied der Kulturförderungskommission zur Wahl vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Sarah Honegger-Früh (FDP) und die Ersatzwahl von Simona Siegenthaler (FDP) zu genehmigen.

### Beschluss

Einstimmig werden die Demission von Sarah Honegger-Früh (FDP) und die Ersatzwahl von Simona Siegenthaler (FDP) genehmigt.

Mitteilung:

Frau Sarah Honegger-Früh, Ringstrasse 5, 4600 Olten  
Frau Simona Siegenthaler, Wiesenstrasse 7, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)  
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten  
Stadtpräsidium  
Kommissionsverzeichnis  
Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 16/21

Prot.-Nr. 52

## **Sportkommission/Ersatzwahl**

Für die Sportkommission ist eine Ersatzwahl zu verzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende zu genehmigende Mutation:

Als Ersatz für Rolf Braun schlägt die SP Yann Schlegel, Geissfluhweg 24, als neues Mitglied der Sportkommission zur Wahl vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Ersatzwahl von Yann Schlegel (SP) zu genehmigen.

## **Beschluss**

Einstimmig wird die Ersatzwahl von Yann Schlegel (SP) genehmigt.

Mitteilung:

Herrn Yann Schlegel, Geissfluhweg 24, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)

Direktion Bildung und Sport

Kommissionsverzeichnis

Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 46/4

Prot.-Nr. 53

## **Dringliche Motion Stephan Hodonou (EVP), Christian Werner (SVP) und Mitunterzeichnende betr. Zwischenstopp bei der Speziellen Förderung und der altersgemischten Eingangsstufe in der Stadt Olten/Frage der Dringlichkeit**

**Stephan Hodonou:** Die Schule wird von einer wahren Reformlawine überrollt. Der Druck steigt enorm, vor allem bei Lehrpersonen, aber auch bei Eltern und nicht zuletzt Kindern. Dass dem so ist, zeigt auch, dass der Kantonsrat am 15. Dezember das Veto gegenüber der flächendeckenden Einführung im Moment, die Verordnung, wo viele Unklarheiten bestanden. Es geht nicht darum, dass man dagegen ist, sondern Klarheit möchte. Sie ist auch für die Stadt Olten wichtig, die hier schon weit daran ist. Von daher stellt sich auch für uns diese Frage, weil dieses Thema in dieser Stadt viele Menschen unter den Nägeln brennt und sie verunsichert sind: Eltern, Lehrpersonen und auch Kinder. Damit wir hier wirklich Klarheit haben können, müssen wir quasi auch einen strategischen Entscheid fällen, der jetzt angesagt ist. Deshalb möchte ich Euch beliebt machen, dass wir für die Dringlichkeit sind.

**Stadtrat Mario Clematide:** Der Stadtrat unterstützt die Dringlichkeit, vielleicht nicht aus den gleichen Gründen wie es der Motionär gesagt hat. Aber ich denke, dass ein Informationsbedarf vorhanden ist. Deshalb ist der Stadtrat für Dringlichkeit.

**Christian Werner, SVP-Fraktion:** Stephan Hodonou hat es erwähnt. Ich glaube, wir müssen einen Grundentscheid fällen. Unabhängig davon, welche Haltung man materiell zu dieser Frage einnimmt, denke ich, dass es wichtig und richtig ist, dass wir jetzt darüber sprechen. Eine Ablehnung der Dringlichkeit würde bedeuten, dass man erst in rund dreiviertel Jahren über das Ganze sprechen würde. Dann wäre die Diskussion obsolet. Es ist wirklich wichtig, dass wir diesen Entscheid jetzt und nicht erst in dreiviertel Jahren fällen. Deshalb unterstützen wir die Dringlichkeit einstimmig und bitten Euch, dies ebenfalls zu tun.

### **Beschluss**

Einstimmig wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an:  
Direktion Bildung und Sport/Herr Ueli Kleiner  
Geschäftskontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

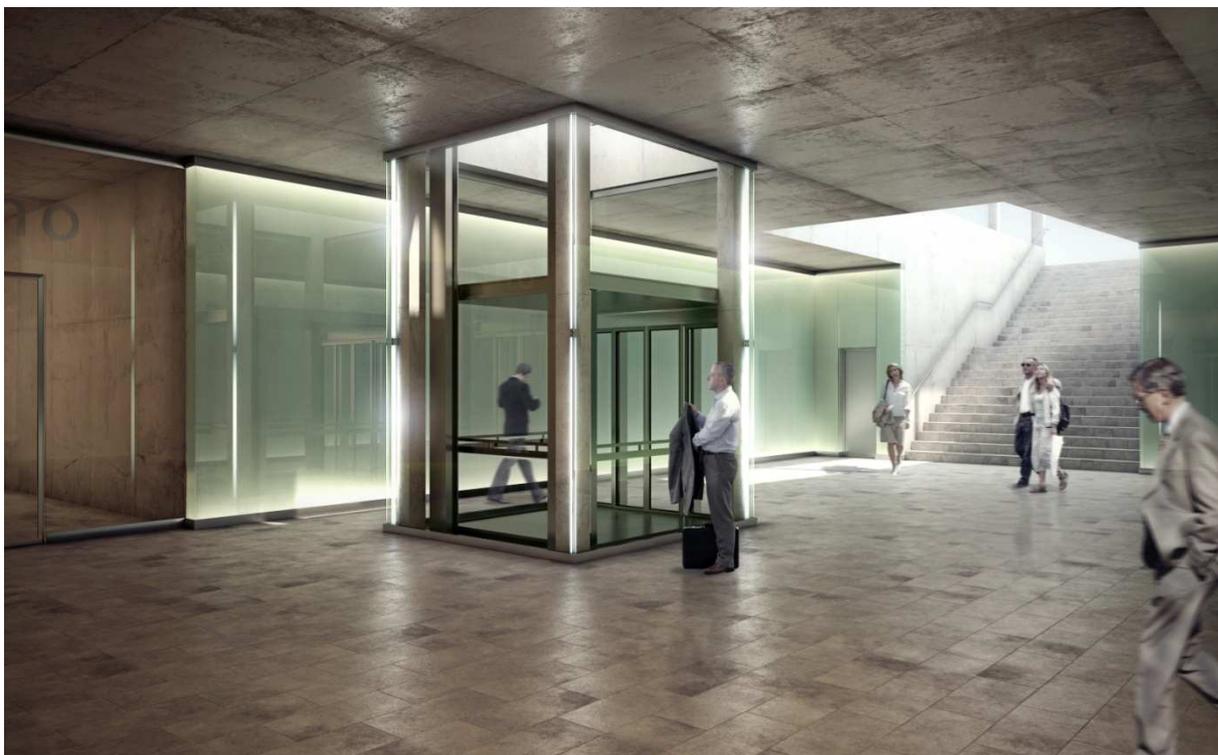
aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 3/13, 54/4

Prot.-Nr. 54

## **Bahnhofbereich Ost, Erschliessungsanlagen für die Bahnhof-Personenunterführungen/Projekt- und Kreditgenehmigung**



Der Bahnhofbereich Ost ist für den Langsamverkehr in Olten und insbesondere für die rechte Aareseite von grosser Bedeutung. So sind die Treppenanlagen zur Martin-Disteli-Personenunterführung gleichzeitig Eingang zum SBB-Bahnhof und Ausgang zur rechten Aareseite der Stadt wie auch Teil der städtischen Fussgängerverbindungsachsen. Weder die Ausgestaltung noch die Nutzungsmöglichkeiten dieses Bereiches entsprechen heute jedoch seiner Bedeutung bzw. den Bedürfnissen des Langsamverkehrs.

Nachdem das Gemeindeparlament mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt hat, sollen nun als eine von verschiedenen, von einander unabhängig realisierbaren Massnahmen **neue Erschliessungsanlagen** realisiert werden. Damit wird die heute bestehende Zugangssituation auf der Ostseite des Bahnhofes in funktionaler und räumlicher Hinsicht wesentlich verbessert. Den stetig wachsenden Fussgängerströmen wird eine gegenüber der heutigen Situation verdoppelte Treppenkapazität angeboten.

**Das Projekt beinhaltet einerseits den Ersatz der bestehenden Lift- und Treppenanlage für die Personenunterführung Süd (Martin Disteli-Unterführung) durch grosszügigere Anlagen sowie eine neue unterirdische Halle. Zudem wird die heute zugangslose Personenunterführung Nord (Hardegg-Unterführung) durch zwei Treppenanlagen neu von Osten her erschlossen.**

**Der Stadtrat beantragt für den Bau der neuen Erschliessungsanlagen einen Kredit von 3.88 Mio. Franken (inkl. bereits bewilligter Kredite).**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

### **1. Allgemeine Ausgangslage**

Der öffentliche Raum rund um das Bahnhofgebiet Ost ist zum heutigen Zeitpunkt stark verkehrsorientiert und unattraktiv ausgestaltet. Insbesondere die Tannwaldstrasse – eingeklemmt zwischen Häuserzeilen und den SBB-Gleisanlagen – bietet den Verkehrsteilnehmenden von Langsamverkehr (LV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) wenig Platz, da die räumlichen Verhältnisse sehr eng sind. Das bestehende Flächenangebot für Fussgänger/innen und Veloparkierung wie aber auch die Erschliessungskapazität der Bahnhof-Personenunterführung Süd sind knapp und in absehbarer Zeit sogar schlicht ungenügend. Zudem besteht auf dem Strassennetz ein relativ hoher motorisierter Fremdverkehrsanteil, welcher zwecks Umfahrung des Post- bzw. Bahnhofplatzes die Route über den Geissfluhweg bzw. die Tannwaldstrasse wählt.

Das Gemeindeparlament hat mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt und für die Projektentwicklung einen Kredit von Fr. 175'000.- bewilligt. Ziel ist es, eine attraktive Erschliessung, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bahnhofgebiet Ost und dessen nachhaltige Entwicklung zu sichern. Dabei sind insbesondere die zunehmenden Bedürfnisse des LV zu berücksichtigen.

Mit dieser Zielsetzung sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

1. Neues Verkehrsregime mit Zufahrtsbeschränkung von und zum Industriegebiet Nord, Begegnungszone und neuen Einbahnregelungen. Diese Massnahme erhöht die Verkehrsqualität und damit auch die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Zudem werden durch die Einbahnregelung und die Verlagerung von Autoabstellplätzen neue Platzverhältnisse im Strassenraum zu Gunsten des LV geschaffen. Die entsprechenden Signalisationsmassnahmen sind von der Stadtpolizei im Dezember 2010 öffentlich ausgeschrieben worden. Die Einführung der Verkehrsmassnahmen ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der nachfolgenden Massnahmen.
2. Neue Erschliessungsanlagen zu den beiden Bahnhof-Personenunterführungen zur Verbesserung der Erschliessungs- und Raumqualität.
3. Eine unterirdische Veloparkierungsanlage
4. Neugestaltung der Strassenräume und Erstellung von Kurzzeitparkplätzen für Bahnhofkunden (Kiss and Ride-Parkplätze) .

Es handelt sich um separate Massnahmen, die wie erwähnt Antworten auf unterschiedliche Fragestellungen geben:

- Ungenügende Kapazitäten auf den Erschliessungsanlagen
- Fehlende Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Zufahrtswegen zum Bahnhof

- Zu geringe Kapazitäten bei der Veloparkierung

Unterschiedlich sind auch die Nutzerinnen und Nutzer der Massnahmen: Während der Kapazitätsausbau bei der Veloparkierung der Quartierbevölkerung zugute kommt, profitieren von der Strassenraumgestaltung insbesondere auch die wachsende Zahl von Studierenden in den Oltnen Bildungszentren. Die neuen Treppenanlagen bringen nicht nur für die Bahnkundinnen und -kunden grosse Vorteile, sondern auch für die stadtkquerende Bevölkerung.

Die Massnahmen können – mit Ausnahme des neuen Verkehrsregimes, das wie oben ausgeführt eine zwingende Voraussetzung bildet – unabhängig von einander realisiert werden. Fallen einzelne von ihnen weg, sind lediglich marginale Anpassungen nötig. So würde beispielsweise bei einer Nichtrealisierung der unterirdischen Velohalle der Strassenraum der Tannwaldstrasse dennoch wie vorgesehen umgestaltet und im Sinne des Raumgewinns von den Autoparkplätzen befreit; da in diesem Falle die bisherigen Veloparkierungen beibehalten würden, müssten jedoch die Autoparkfelder ersatzlos gestrichen werden.

Werden die beantragten Massnahmen hingegen vollumfänglich realisiert, führt dies zu einem gesteigerten Gewinn in Form einer maximalen – und längst fälligen – Attraktivitätssteigerung im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten im Gebiet Bahnhof Ost.

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen werden die im Rahmen des Projektes Chance Olten Ost formulierten Ziele und Forderungen zur Aufwertung der rechten Aareseite respektive des Bahnhofbereiches Ost gestützt bzw. erfüllt. Zudem wird damit auch die Tatsache berücksichtigt, dass mit der Inbetriebnahme des Neubaus der Fachhochschule Nordwestschweiz im Herbst 2013 die Fussgängerströme nochmals zunehmen werden. Aus diesem Grund müssen dannzumal die wesentlichen Bauarbeiten wenn immer möglich abgeschlossen sein.

## **2. Projekterläuterungen zu den Erschliessungsanlagen**

Wie bereits erwähnt sind die Platzverhältnisse insbesondere entlang der Tannwaldstrasse sehr eng und es bestehen dadurch etliche Konfliktsituationen zwischen dem Langsamverkehr (LV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Einführung der erwähnten Verkehrsmassnahmen bzw. des neuen Verkehrsregimes schafft die notwendigen Voraussetzungen, um dem LV mehr Flächenanteile im öffentlichen Raum zuzuweisen und diesen neu gestalten zu können. So auch für eine neue und bessere Erschliessung der beiden Bahnhof-Personenunterführungen, welche ihrerseits die SBB-Perronanlagen erschliessen und gleichzeitig ein besonderer Teil städtischer Verbindungsachsen sind. Die Erschliessungsbauwerke zu den Unterführungen stellen damit für den LV gleichermassen den Ein- und Ausgang in den Bahnhof wie auch den Zugang zur rechten Aareseite der Stadt dar und sollen ihre Bedeutung denn auch zeichenhaft zum Ausdruck bringen.

Komplett neu gestaltet wird der Bereich der bestehenden Erschliessungsanlagen zur Martin-Disteli-Personenunterführung. Dieser städtebaulich wichtige Ort wird durch die Neukonzeption von Treppe und Lift sowie die entsprechenden Gestaltungsmassnahmen wieder als Platz erkenn- und erlebbar. In den neu zu gestaltenden Strassenräumen des Gebietes Olten Ost werden die Fahrbahnen und die reinen Fussgängerbereiche durch einen kleinen Versatz respektive Randstein von einander unterschieden. Nicht so beim neuen Platz: Die gesamte Platzfläche bzw. -ebene liegt inklusive Fahrbereich auf dem Niveau der reinen Gehbereiche. Zudem wird hier dem LV wesentlich mehr Gehfläche zur Verfügung gestellt als heute, was sich insbesondere auch im Bereich der Gartenwirtschaften positiv auswirkt.

Mit der Realisierung der neuen, überdachten und transparent ausgestalteten Erschliessungsanlagen wird die heutige Fussgängerkapazität verdoppelt. Die bestehenden Lift- und Treppenanlagen zur Martin-Disteli-Personenunterführung werden durch grosszügigere Anlagen ersetzt und die Hardegg-Personenunterführung erhält den heute fehlenden Anschluss an die Tannwaldstrasse. Die Treppe und der Lift zur Martin-Disteli-Unterführung sind hintereinander angeordnet, trennen den Fussgänger- vom Fahrbereich ab und sind die einzigen Hochbauten in der einheitlich gestalteten Platzebene. Der Überblick ist für Besucher und Passanten gut gewährleistet, was einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit darstellt. Unterirdisch wird für den Anschluss an die Unterführung eine neue Personenhalle erstellt. Damit öffnet sich das Ostende der Unterführung in eine attraktive, rund 180 m<sup>2</sup> grosse Personenhalle, welche nebst den erwähnten Erschliessungsanlagen auch Ticketautomaten für die SBB aufnimmt.

Die Hardegg-Personenunterführung wird mit einer neuen Treppenanlage ab Tannwaldstrasse erschlossen. Da die räumlichen Verhältnisse auch hier sehr knapp sind, wird die Anlage direkt neben der Überdachung des SBB-Perrons 12 erstellt und in zwei Treppenläufe aufgeteilt. Die Laufrichtungen sind einerseits in Richtung Kantonsschule und andererseits Richtung Fachhochschule orientiert.

Die Beleuchtung erfolgt in Kombination von Tageslicht (Treppen- und Liftbereich) und Kunstlicht, mit dem Ziel, die neuen Räume und Raumfolgen mit einer guten Ausleuchtung zu präzisieren und sinnlich erlebbar und so überschaubar zu halten. Bei der Materialisierung und Farbgebung der inneren Oberflächen muss im Bereich der Unterführungen auch die Fortsetzung der vor Jahren getätigten Eingriffe an den Oberflächen und Belägen beachtet werden.

Das Vorprojekt (siehe Anhang) zeigt den Platzbedarf auf und gibt eine Vorstellung über die räumliche Auswirkung bzw. die Gestaltung. Das definitive Projekt wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens von der Baukommission bewilligt.

### **3. Finanzielle Auswirkungen**

#### *3.1 Einmalige Kosten: Kostenvoranschlag (nach Baukostenplan)*

Die Kostenermittlung erfolgte mehrheitlich auf Grund von Elementkostengliederungen, Erfahrungswerten und Unternehmer-Richtofferten.

Der nachfolgenden Kostenvoranschlag enthält sämtliche bereits bewilligten Kredite im Gesamtbetrag von Fr. 100'000.00. Er enthält auch die Kosten für die Verlegung der Kanalisation. Diese befindet sich in einem guten Zustand und in der Hälfte der theoretischen Lebenserwartung. Aufgrund des neuen Treppenzugangs zur Hardegg-Personenunterführung muss sie tiefer gelegt werden. Da die Kanalisation nicht sanierungsbedürftig ist, werden die entsprechenden Kosten nicht gebührenfinanziert. Der Kostenvoranschlag enthält keine Bauzinsen.

## Kostenvoranschlag

(inkl. MwSt / Preisstand 01.04.2010 Zürcher Baukostenindex 112.2 Punkte / Basis 01.04.2005).

BKP	Bezeichnung	Betrag
0	Grundbuch, Servitute, Landerwerb, Inkonvenienzentschädigung	70'000.00
10	Bestandesaufnahmen, Baugrunduntersuchungen	25'000.00
11	Räumungen, Terrainvorbereitungen	65'000.00
12	Sicherungen, Provisorien	165'000.00
13	Gemeinsame Baustelleneinrichtung	65'000.00
14	Anpassung an best. Bauten	45'000.00
15	Anpassung an bestehende Erschliessungsleitungen	240'000.00
20	Baugrubenaushub und -sicherung	275'000.00
21	Rohbau 1	765'000.00
22	Rohbau 2	165'000.00
23	Elektroanlagen	170'000.00
26	Aufzüge	110'000.00
27	Ausbau 1	65'000.00
28	Ausbau 2	120'000.00
29	Honorare	450'000.00
4	Umgebung, Strassen- und Platzgestaltung, Beleuchtung	690'000.00
5	Baunebenkosten	45'000.00
8	Unvorhergesehenes 10%	350'000.00
	<b>Total Franken inkl. MwSt.</b>	<b>3'880'000.00</b>

### 3.2 Folgekosten

#### a) Kapitalfolgekosten

Die Kapitalfolgekosten für Abschreibungen und Verzinsungen betragen nach der Annuitätsmethode für eine Investition von Fr. 3.88 Mio. und einer Nutzungsdauer von 25 Jahren rund Fr. 235'000.00 p.a. (mit 3.5%).

#### b) Bauliche und betriebliche Folgekosten

Für die Instandhaltung und Instandsetzung müssen über längere Frist jährlich ca. 1.5 % des Gebäudeversicherungswertes von ca. Fr. 2'800'000.00 gerechnet werden, was somit einen Aufwand von Fr. 42'000.00 ausmacht. Während der ersten 20 Jahre müssen auf Grund der Erfahrungen lediglich ca. 0.3 % bis 1 % des Gebäudeversicherungswertes für Unterhaltsarbeiten, für Serviceabonnements, usw. aufgewendet werden, was somit jährlich ca. Fr. 21'000.00 ausmachen dürfte.

## 4. Organisation / Zuständigkeiten / Termine

Die Baudirektion ist als Baufachorgan für die Ausführung der Neubauten zuständig und vertritt in dieser Eigenschaft die Einwohnergemeinde Olten.

Die Vergabe von Aufträgen erfolgt durch die Baudirektion. Vorbehalten bleibt die Kompetenz des Stadtrates gemäss Art. 17 Geschäftsordnung des Stadtrats (Aufträge mit einer Kostenfolge von mehr als Fr. 200'000.00).

Die Realisierung des Bauvorhabens ist ab Februar 2012 geplant.

## **5. Stellungnahme**

Anlässlich ihrer Sitzung vom 13. Dezember 2010 hat die Baukommission das vorliegende Bauprojekt mehrheitlich zur Weiterbearbeitung freigegeben.

### Beschlussesanträge

#### I.

1. Das Projekt für den Neubau der Erschliessungsanlagen für die beiden Bahnhof-Personenunterführungen wird genehmigt.
2. Der Baukredit im Betrage von Fr. 3'880'000.00 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 100'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.80 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

#### II.

Ziffer I.2 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

- - - - -

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

**Heidi Ehrsam:** Die Vorlage zu den Erschliessungsanlagen für Personenunterführungen selber hat in der GPK nicht sehr viel zu reden gegeben. Vielmehr zu diskutieren haben Themen gegeben, die alle drei Vorlagen zum Bahnhof Ost gemeinsam betreffen. Die GPK dankt Stadtrat Martin Wey, dem Rechtskonsulenten, den Fachleuten der Stadtplanung und der Baudirektion für ihre Ausführungen und Beantwortung der Fragen. Zuerst gehe ich auf Fragen ein, die für alle drei Massnahmen von Bedeutung sind. Die Attraktivierung des Bahnhofbereichs Ost ist mit drei unabhängigen Vorlagen beantragt, alle drei in der Finanzkompetenz des Parlamentes. Deshalb ist eine Volksabstimmung nicht zwingend. Trotzdem ist die Diskussion über die Einheit der Materie geführt worden. So auch Kostenvoranschläge, von denen zwei in der Nähe der Finanzkompetenz des Volkes sind. Finanzielle Fragen wie die Beteiligung der SBB und des Kantons und allfällige Mehr- oder Minderkosten bei der Umsetzung von nur einzelnen Massnahmen wurden auch vorgängig beraten. Beim Thema Einheit der Materie ist die Diskussion vor allem darum gegangen, inwieweit die einzelnen Projekte einen inneren Zusammenhang aufweisen. Die Ausführungen des Rechtskonsulenten haben gezeigt, dass neben den rechtlichen Vorgaben der politische Aspekt ebenso sehr beurteilt werden muss. Die GPK kommt zur Überzeugung, dass mit marginalen Anpassungen jedes einzelne Projekt realisiert oder eben nicht realisiert werden kann, also nicht eine Abhängigkeit besteht, welche die Umsetzung aller drei Projekte

voraussetzt. Dies vor allem auch, weil das Vereinen der Projekten technisch nicht erforderlich ist und sich auch politisch nicht aufdrängt. Jede dieser drei Massnahmen hat dann auch in ihrer Eigenständigkeit positive Wirkung für den Bahnhofbereich Ost. Sicher ist aber, dass bei der Realisierung aller drei Massnahmen, die sich gegenseitig optimieren, die beste Wirkung der nötigen Verbesserung erzielt werden kann. Damit die Finanzkompetenz gewahrt bleibt, muss jede Vorlage brutto berechnet sein. So hat sich dann die GPK ausgiebig erläutern lassen, ob die einzelnen Kostenvoranschläge „verhebben“ und mögliche marginale Anpassungen und die Bauteuerung die Finanzkompetenz tangieren könnten. Bezüglich der Auswirkungen in finanzieller und baulicher Hinsicht, falls nicht alle Projekte zur Umsetzung kommen, verweise ich auf die von der GPK gewünschten und nachgelieferten Unterlagen der Baudirektion. Eine spätere Überschreitung des Kredits über 4 Millionen Franken wegen einer möglichen Bauteuerung würde die Finanzkompetenz nicht tangieren. Das ist bereits bei einem früheren Projekt abgeklärt worden. Da von den vorliegenden Massnahmen sowohl die SBB – es betrifft ja schliesslich die Aufwertung des Bahnhofs – als auch der Kanton in Bezug auf die neue Fachhochschule profitieren, wollte man wissen, was der Stadtrat unternommen hat, um Beiträge zu erhalten. Leider sieht der Kanton keine Möglichkeit, die Projekte zu unterstützen. Die Verhandlungen mit den SBB haben ergeben, dass keine Beiträge gesprochen werden - sie machen dies ausschliesslich auf ihren Parzellen – jedoch bereit sind, auf der Westseite eine Velohalle im gleichen Umfang zu maximal den gleichen Kosten zu erstellen. Diese Zusicherung kommt aber nur zum Tragen, sofern die Veloparkierungsanlage im Osten gebaut wird. Gerne hätte die GPK in den Vorlagen zu dieser Thematik noch etwas mehr Ausführungen gehabt. Letztlich sind auch noch die Gründe für die Verzögerungen angesprochen worden. Jetzt noch einige Punkte, die spezifisch die Erschliessungsanlagen angehen. Die Vorlage betreffend Erschliessungsanlagen findet die GPK auch konzeptionell überzeugend. Der über den Erschliessungsanlagen gelegene Strassenabschnitt und die Kanalisation gehören zu diesem Projekt. Deshalb sind die Kosten höher als in der Vorlage vom Januar 2010. Auch ist die Frage geklärt worden, weshalb keine Rolltreppen geplant sind und die Treppenanlagen nicht breiter gemacht werden können. Der Antrag, die Vorlage dem obligatorischen Referendum zu unterstellen, hat keine Mehrheit gefunden. Die Nähe zur Finanzkompetenz des Volkes spricht für das obligatorische Referendum. Dagegen spricht, dass das Volk vom Parlament erwartet, dass es seine Finanzkompetenz ausschöpft. Entscheidend beeinflusst diese Frage aber auch, wie weit man Vertrauen in die Kostenberechnung hat. Die GPK hat es. Sie beantragt dem Parlament, auf die Vorlage einzutreten und dem Beschlussesantrag zuzustimmen.

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Die Vorlagen gemäss Traktandum 6 wie auch 7 und 8 haben sich schon vor rund einem Jahr angekündigt, nachdem sich das Parlament eigentlich auch intensiv mit der Stossrichtung dieses Projektes, der verschiedenen Massnahmen auseinander gesetzt hat und bei dieser Diskussion insbesondere festgestellt hat und einheitlich bis einhellig festgehalten hat, dass im Bereich Quadrant Bahnhof Ost eine Verbesserung betreffend Zugänglichkeit und Verkehrsregime erreicht werden muss. Ein Jahr ist vergangen. Man kann sich fragen, weshalb es ein Jahr gebraucht hat, bis wir im Parlament wieder über die Vorlagen sprechen, insbesondere auch über das erste Geschäft, das zu Berate zu ziehen ist. In der Verhandlung sind verschiedene Fragen gestellt worden im Zusammenhang mit Verkehrsregime, architektonischen Fragen, Verhandlungen, die mit SBB und Kanton noch geführt werden müssen. Wir dürfen feststellen, dass in diesem Jahr nicht nichts passiert ist, sondern insbesondere die Diskussion über das Verkehrsregime geführt worden ist. Es gab auch Vorstösse im Parlament, die verschiedene Varianten und Prüfungen von Verkehrsordnungen, Verkehrsregime, Einbahnführungen bis zu Verkehrssperrungen vorgeschlagen haben. Für den Stadtrat war entscheidend, dass die politische Diskussion im Parlament geführt werden konnte. Aus Arbeitslast und wegen der Pendenzenliste konnten wir erst im Herbst ermitteln, welches die Meinung im Parlament ist, was das Verkehrsregime angeht. Wir haben diese Zeit genutzt, um insbesondere die Fragen, die im Parlament gestellt worden waren, direktionsintern zu überprüfen, Verhandlungen mit den SBB zu führen. Ich denke, es hat sich insofern gelohnt, als sich das Stadtpräsidium, die Baudirektion,

der gesamte Stadtrat mit den SBB intensiv mit der Frage befasst hat, inwiefern Kostenbeteiligungen möglich sind. Das Resultat ist, was ein wichtiger Bestandteil der heutigen Diskussion ist, wenn wir über die Erschliessungsanlage sprechen, dass sich die SBB verpflichtet hat, wenn beim Bahnhof Ost seitens der Stadt die entsprechenden Initiativen und Umsetzungen erfolgen, auf der Westseite Gleiches zu tun. Damit haben wir die verbindliche Zusage der SBB, dass ebenfalls auf der Westseite ein Engagement in grösserer Höhe, was die finanzielle Beteiligung anbelangt, realisiert werden wird. In der Zwischenzeit konnten wir auch das Verkehrsregime öffentlich ausschreiben. Wir haben das Verfahren in diesem Sinn durchgeführt. Im Moment ist eine Einsprache eingereicht, wo wir überzeugt sind, dass sie zu beachten und selbstverständlich zu berücksichtigen, zu werten und würdigen ist, es aber keinen Einfluss auf die Grundlage der ganzen Anordnung des Bahnhofs Olten hat. Der Inhalt der Vorlage Bahnhof Ost Erschliessungsanlagen wie auch für die weiteren Geschäfte in diesem Zusammenhang ist bekannt und in den Parteien hinlänglich diskutiert worden. Wir hatten auch Gelegenheit, die Vorlage anlässlich einer Informationsveranstaltung, wo auch Fragen gestellt wurden, die uns insbesondere das Engagement des Parlaments aufgezeigt haben, dass es Euch auch wichtig ist, dass in diesem Quadrant etwas geschieht, intensiv vorzustellen. Für das gezeigte Interesse möchte ich herzlich danken, Es ist durchaus ein schwieriger Perimeter dort. Die Umstände sind schwierig. Es gilt auch in diesem Zusammenhang, die Verhältnismässigkeit zu wahren. Was ist in diesem Bereich an Verbesserungen möglich? Der Stadtrat ist überzeugt, dass er mit dieser Vorlage wie auch mit den folgenden ein gutes Paket, drei Massnahmen geschnürt hat, die einzeln und unabhängig voneinander auch zeitlich realisiert werden können, die aber in ihrer sogenannten „Dreifaltigkeit“ Wirkung erzielen. Alle drei Massnahmen als solche erzielen die beste Wirkung. Aber jede einzelne kann separat, unabhängig von den anderen eingeleitet und auch realisiert werden. Wir sprechen heute bei diesem Traktandum wie auch bei den weiteren über sogenannte Vorprojektstufen. Das heisst, dass wir im Moment sehr detaillierte Angaben über das Projekt haben, wie es Wirkung zeigen soll und auch über die Kosten. Wir haben insbesondere aufgezeigt, welches die Zielsetzungen sind, und wir können Ihnen anhand dieser Vorlagen darlegen, weshalb es sinnvoll ist, dort solche Massnahmen zu ergreifen und die Umsetzung in diesem Sinn auch zielorientiert ist. Ich bin froh, dass die Bauverwaltung wie auch der Rechtskonsulent anwesend sind, um die allenfalls trotzdem noch offenen Fragen im Zusammenhang mit dieser Vorlage beantworten zu können. Insbesondere bin ich aber froh, dass die Fachleute anwesend sind, um die Diskussion zu verfolgen, die im Raum stehenden Fragestellungen zu hören und dann nach einer erhofften Genehmigung des Projektes durch das Parlament die Umsetzung realisieren zu können. Eindringlich auffordern können wir vom Stadtrat das Parlament nicht, aber zumindest einladen möchten wir es erstens, heute Abend ein klares Zeichen zu setzen, das nicht nur die Bevölkerung der rechten Aareseite, sondern die gesamte Stadtbevölkerung erwartet, und dass das Parlament zweitens seine eigenen Kompetenzen wahrnimmt, dort wo auch seine Verantwortung liegt. Dazu braucht es keinen Mut, sondern einen Entscheidungswillen. Die Sprecherin der GPK hat eigentlich weniger über den Inhalt, sondern über das Formale gesprochen, was auch wichtig ist. In den letzten Tagen war die Diskussion über die Einheit der Materie ein Thema. Es gab juristische Hinterfragungen. Wir vom Stadtrat denken, ohne dies unter den Teppich wischen zu wollen, dass es einen Moment wie heute gibt, wo die Rechtswissenschaft, und das sage ich auch als Rechtsanwalt, bescheiden werden und die Politik Verantwortung übernehmen muss. Das ist heute der Fall, und ich möchte Sie einladen, auf die erste Vorlage und auch auf die weiteren Vorlagen einzutreten und den Beschlussesanträgen, wie sie der Stadtrat beantragt, zuzustimmen.

**Gert Winter:** Vorweg darf ich an dieser Stelle mitteilen, dass die SVP-Fraktion bei Traktandum 6 einstimmig für Eintreten votieren wird. Sie wird auch bei den anderen beiden Teilprojekten der Bahnhofsvorlage Ost mehrheitlich für Eintreten stimmen. Ich stelle bei dieser Gelegenheit aber den Antrag, dass im Falle der Traktanden 6 und 7 die jeweiligen Beschlussesanträge nicht dem fakultativen, sondern dem obligatorischen Referendum unterstellt werden. In Anbetracht des engen inhaltlichen Zusammenhangs zwischen den

Traktanden 6 und 7 sind wir der Meinung, dass es politisch inopportun ist, das Stimmvolk bei einem Gesamtprojekt dieser Grössenordnung zu übergehen. Ob der Grundsatz der Einheit der Materie verletzt ist, halten wir nicht für erheblich. Wesentlich ist vielmehr, dass sich dem unbefangenen, aussenstehenden Beobachter schon aufgrund der blossen Zahler der Eindruck aufdrängt, es sei bei diesem Traktandum mit spitzem Griffel kalkuliert worden mit dem Ziel, das obligatorische Referendum zu umgehen. Diesem Eindruck wollen wir unabhängig davon, ob er richtig oder falsch ist, entgegen treten, indem wir die entsprechenden Ziffern dem obligatorischen Referendum unterstellen. Diese Unterstellung ist für unsere Fraktion eine *conditio sine qua non* für ein Ja in der Schlussabstimmung bei den Traktanden 6 und 7. Erwartungsgemäss haben Erschliessungsanlagen in eher geringerem Ausmass zu Diskussionen Anlass gegeben. Die Fraktion ist der Meinung, dass unter den gegebenen Begleitumständen ein Optimum heraus geholt wird, auch wenn wir nicht verkennen, dass bei beiden Unterführungen eigentlich ein Trichter installiert wird, wobei die Kapazität der Unterführungen, für deren Erweiterung dann die SBB zuständig sind, nicht durchgehend verbessert wird. Nachdem die SBB aber bereits im Zentrum eine räumliche Erweiterung vorgenommen haben, scheint uns die Investition auf der Ostseite vertretbar. Die Fraktion wird den Beschlussesanträgen unter Ziffer I. einstimmig zustimmen.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Bei der Detailberatung wird der Antrag gestellt, bei den Geschäften 6 und 7 anstelle des fakultativen dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

**Daniel Dähler:** Die Fraktion der FdP Olten wird den drei Vorlagen des Stadtrates einstimmig folgen und möchte auch ein Zeichen rund um den Bahnhof Olten Ost setzen. Der dringende Handlungsbedarf wird erkannt. Ich denke, er ist nicht von der Hand zu weisen. Die Bedeutung des Bausteins auf der rechten Aareseite für das ganze Quartier und dessen Entwicklung wird für Anwohner wie auch für Pendler elementar sein. Es wird einen attraktiven Zugang geben, zum Bahnhof, vom Bahnhof weg ins Quartier hinaus, ein wichtiges Quartier, das vor allem in Zukunft die Entwicklung Oltens stark prägen wird. Wir hoffen, dass wenn heute Abend allenfalls effektiv ein Go gegeben wird, der zeitliche Ablauf wirklich etwas schneller als in den vergangenen rund 364 Tagen sein wird, wo wir relativ wenig Neues erfahren haben. Sonst werden wir dies erst 2020 eröffnen können, was etwas schade wäre. Optimierungspotenzial sehen wir in der Fraktion eigentlich vor allem im Bereich der hohen Kosten. Auch hier ist natürlich die Schallgrenze der 4 Millionen Franken immer wieder erwähnt worden. Das passt uns auch nicht so sehr. Aber ich denke, wir haben alle Varianten durchgearbeitet und uns erklären lassen, dass mit der möglichen eingerechneten Spatzung von 10 % durchaus ein Kostendach vorhanden ist, das eigentlich erreicht werden sollte und realistisch ist. Der innere Zusammenhang der Projekte ist halt immer schwierig von der Hand zu weisen, vor allem wenn ein gesamtheitliches Geschäft kommt, wobei wir auch sehen, so wie es aus der Erklärung entstanden ist, dass jeder Baustein einzeln realisiert werden kann. Viel wichtiger ist uns eigentlich, dass die Optimierungsvorschläge, die wir innerhalb der Fraktion wie in der GPK erwähnt haben, auch einfließen. Hier ist sicher vor allem die ungeschickte Lösung der Erschliessung der Hardegg-Unterführung zu erwähnen. Es ist sicher nicht optimal, so wie es in diesem Stadium der Planung gelöst ist. Somit setzen wir grosse Hoffnung in den Stadtrat wie auch in die Verwaltung, dass hier vor allem in der Realisierung des Bauprojektes noch ein Schritt vorwärts gemacht werden kann.

**Daniel Schneider:** Selbstredend ist die SP gegenüber Massnahmen, die dem Langsamverkehr zugute kommt, positiv eingestellt, vor allem, wenn sie überfällig sind. Dass aus einem grossen 10-Millionen-Geschäft jetzt drei haarscharf unter der Referendumpflicht liegende Teilgeschäfte mit autarker Realisierung vor uns liegen, verlockt natürlich von Natur aus misstrauische Parlamentarier darüber nachzudenken, ob hier ein Geschäft am Volk vorbei geschleust werden soll. Wir haben dies in der Fraktion sehr eingehend diskutiert, sind aber soweit gekommen, dass wir unsere Bedenken zerstreuen konnten. Schliesslich sehen

wir auch, dass es legitim ist, die jeweilige Finanzkompetenz auszuschöpfen. Wir wissen auch, dass wir als Parlament in der Lage sind, Entscheide in dieser Grössenordnung zu fällen. Bezüglich der Kosten erkennen wir auch, dass die paar letzten grossen Bauprojekte in der Stadt Olten nie unakzeptable Mehrkosten verursacht haben, im Gegenteil in der Regel sogar unter den Kostenschätzungen abgeschlossen haben. Dies ist ein verstecktes Kompliment. Wir sind aber froh, dass der Stadtrat fast von alleine gemerkt hat, dass trotzdem eine Kausalität zwischen diesen Geschäften besteht. Was ist, wenn die Veloanlage nicht kommt? Hat es dann Einfluss auf eine andere Ebene? Das haben die uns zugestellten Pläne ja bestätigt. Wir wollen aber keine Fragmente oder Splitterprojekte, sondern um es salopp zu sagen: Alles oder nichts, auch wenn wir mit einer Sperrung der Tannwaldstrasse geliebäugelt haben oder es eigentlich immer noch tun. Wir empfinden die Verkehrssituation rund um den Treppenaufgang wirklich als Zumutung. Weniger erfreut sind wir über das architektonische Resultat, das notabene aus einem selektiven Verfahren hervor gegangen ist. Wir sind der Meinung, dass die Zeiten des edlen Sichtbetongraus in unterirdischen Anlagen definitiv passé sind. Wir wünschen uns helle und freundliche Anlagen. Schade auch, dass die hässliche Rückseite des letzten Perrons, das Dach diesen Strassenraum immer noch prägt. Wir haben nichts gehört, dass dort noch etwas zu machen ist. Damit komme ich auch ganz kurz zu diesen Grafiken. Es ist wirklich seltsam, wenn der Vertreter der Verwaltung sagt: Das sind ja nur Bilder. Wenn wir etwas vorgelegt erhalten, glauben wir diesen Bilder. Wenn man computergestützte Animationen macht, dann bitte so, dass sie einen auch erfreuen, und nicht dass man erklären muss, weshalb sie in einem dumpfen Dunkelgrau daher kommen. Bezüglich der Projekt- und Kreditgenehmigung waren wir uns nicht einig. Ich habe gemerkt, dass auch Stefan Hagmann dies noch etwas ist. Wir sind der Meinung, dass wir hier einen Kredit bewilligen, die Projekte aber eigentlich zur Kenntnis nehmen müssen. Es ist uns lange genug vorgebetet worden, dass wir zu Planungsfragen nichts zu sagen haben. Das müsste vielleicht für die nächsten Geschäfte noch einmal überprüft werden. Es ist nicht so, dass wir die Versäumnisse der Vergangenheit vor allem bezüglich des Planungsbeginns der Verhandlungen mit den Anwohnenden und den SBB übersehen hätten. Es macht aber keinen Sinn, heute Abend Vergangenheitsbewältigung zu machen. Wir wollen wirklich, dass es jetzt vorwärts geht. Die Stadtplanung ist aufdotiert, hat einen leistungsstarken Chef. Wir müssen in der Stadt Olten jetzt unseren Teil zur Fachhochschule bieten, nämlich eine tolle Erschliessung.

**Dr. Rudolf Moor:** Ich kann vorweg nehmen, dass sich der Sprecher natürlich gewaltig freut, wenn er einmal durch ein neues schönes Treppenhaus gehen kann, weil er ja jeden Tag zweimal dort vorbei geht, meistens am Morgen ziemlich in Eile und abends etwas weniger. Es ist auch so, dass unsere Fraktion natürlich geschlossen für diese Vorlage eintritt. Wir hätten aber noch einige Ideen, wo vielleicht in der Phase der Realisierung geprüft werden müsste, ob das Eine oder Andere noch etwas besser gemacht werden könnte. Ob die Dächer und die Gestaltung der Treppenaufgänge wirklich der Gipfel der Art, wie man die Stadt verschönern kann, sind, darüber kann noch diskutiert werden. Ich glaube, es wäre schon wert, dass man hier noch einmal prüfen würde, wie dies möglichst attraktiv und vor allem freundlich gemacht wird. Es sieht auf diesen Bildern etwas aus, als ob man die Hütte, die dort steht, einfach um 10 Meter versetzen würde. Hier könnte man vielleicht doch noch etwas Gelungeneres hinstellen. Eine andere Frage ist die Beleuchtung. Offenbar ist es Minergie. Das hat man zwischendurch gehört. Aber wir möchten natürlich, dass diese Beleuchtung auf jeden Fall hell ist und auch die ganzen Räume dort unten einen freundlichen Eindruck machen. Als letzten Punkt möchten wir anregen, dass noch einmal geprüft wird, ob eventuell an der Ecke Geissfluhweg/Tannwaldstrasse das Linksabbiegen unterbunden werden könnte für den Verkehr, den man ja eigentlich nicht möchte. Es gibt ja in genügender Anzahl Kiss- und Ride-Parkplätze, wenn alle Vorlagen kommen. Aber es besteht natürlich ein Risiko, dass man noch etwas näher beim Perron „Kissen und Riden“ möchte. Man könnte dies eventuell noch unterbinden, indem man das Linksabbiegen dort entweder baulich erschwert oder ein Linksabbiege-Verbot aufstellt. Wir werden der Vorlage zustimmen.

**Marlène Wälchli Schaffner:** Die CVP/EVP-GLP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten auf dieses Geschäft. Wir haben den Bericht gelesen und die Fragen, die an der Infoveranstaltung gestellt wurden, konnten eigentlich alle beantwortet werden. An der Fraktionssitzung haben wir von Aldo Stoppa noch zusätzliche Fragen kompetent und sachgerecht beantwortet erhalten. Zum Beispiel ist das Thema Rolltreppe in diesem Sinne eigentlich vom Tisch. Wir denken, dass das Beste gemacht ist. Es ist ein verhältnismässiges Projekt. Ein Vorprojekt und die Details werden noch folgen. Wir sind überzeugt, dass es für die Bevölkerung und für Personen, die in den Bildungszentren ein- und ausgehen, wirklich einen Mehrwert gibt. Es ist unbestritten, dass wir eigentlich auf alle Elemente nicht verzichten möchten, in diesem Sinne dem Stadtrat das Vertrauen aussprechen und einstimmig dafür sind.

**Anita Huber, Fraktion Grüne:** Wir finden Verbesserungsmaßnahmen in diesem Bereich unbedingt nötig, weil die Infrastruktur nicht mehr der heutigen Nutzung angepasst ist. Die Grünen werden alle Beschlussesanträge des Stadtrates unterstützen. Wir finden es wichtig, alle drei Teile gemeinsam umzusetzen. Ich spreche jetzt zum ersten Teil. Die Bahnhofunterführung Richtung Ostseite ist heute düster und hässlich. Wenn die Züge am Morgen gleichzeitig ankommen, stösst die Haupttreppe schon heute an Kapazitätsgrenzen. Der Pendlerstrom steigt aber noch mehr, wenn die neue Fachhochschule eröffnet wird. Deshalb sind neue Erschliessungsanlagen unumgänglich, um die Pendlermassen zu bewältigen. Das vorgestellte Projekt löst aber nicht nur das Kapazitäts-Problem sondern mit der Schaffung eines unterirdischen und eines oberirdischen kleinen Platzes erhält die Bildungsstadt Olten endlich ein würdiges Eingangsportal. Bildungspendlerinnen und –pendler sehen – wenn das Projekt angenommen wird – von Olten als erstes eine lichtdurchflutete Bahnhofunterführung. Wenn sie die Treppe hoch gestiegen sind, stehen sie auf einem Platz mit Fussgängervortritt. Das sind Visitenkarten, die das Image von Olten verbessern wie das keine teure Imagekampagne leisten kann. Vom Umbau profitiert aber auch wer von Olten weg zur Arbeit pendelt: Wer am Abend nach Olten zurück kehrt, fühlt sich dank der transparenten Treppenanlage auch nach Einbruch der Dunkelheit noch sicher. Und wir dürfen nicht vergessen, dass für Oltner und Oltnerinnen die Bahnhofunterführung eine der wichtigsten innerstädtischen Verbindungen ist! Noch zwei Anmerkungen zur konkreten Strassenraumgestaltung: Beim Hauptaufgang Martin-Disteli-Strasse muss die Grenze zwischen Trottoir und Strassenraum optisch klar sichtbar sein. Die Erfahrung aus der neuen, absatzlos gestalteten Aarauer Altstadt zeigt, dass Problemsituationen entstehen können: Wenn wenig Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sind, fahren die wenigen dort zugelassenen Autos manchmal recht unvorsichtig durch die Fussgängerzone. Daher braucht es auch vor der Oltner Bahnhofstreppe eine optische Verengung des Strassenraums. Zum zweiten soll der Strassenraum bei der hinteren Treppe, wo sich Geissfluhweg und Tannwaldstrasse kreuzen, ebenfalls auf Trottoir-Niveau angehoben werden – auch mit einer optischen Verengung des Strassenraumes. Beides erhöht die Sicherheit der Schüler und Schülerinnen. Die vorgestellten Projekte und die beiden weiteren Projekte kosten Geld. Doch wir müssen uns klar sein: Olten ist ein Eisenbahnknotenpunkt und nicht ein Autobahnkreuz – darum hat Olten auch Fachhochschulen und ist nicht das Lagerhaus-Ghetto der Schweiz: Entsprechend müssen wir Steuergelder in den Ausbau von Infrastruktur um den Bahnhof investieren. Die Grünen Olten werden deshalb allen Beschlussesanträgen zustimmen.

**Thomas Frey:** Das vorliegende Gesamtprojekt ist zugegebenermassen eine extrem schwierige Situation. Man sieht dies auch im Ausfluss dieses Projektes. Etwas gestört hat mich, dass der Ablauf der Projektphase bis jetzt etwas unglücklich gelaufen ist. Als wir das Projekt in der Baukommission vor rund zwei Jahren zum ersten Mal gesehen haben, wurde Verbesserungspotenzial ausgemacht und darauf hingewiesen. Die Veränderungen sind leider nur marginal eingeflossen. Man hat auf die Bedeutung der Hardegg-Unterführung hingewiesen und gesagt, es wäre unter Umständen schlau, wenn sie auf der Ostseite der Tannwaldstrasse nach oben kommen würde, um eben genau die Gefährdung der

Schülerinnen und Schüler zu verhindern. Darauf wurde schon vor zwei Jahren hingewiesen. Leider ist es nicht umgesetzt worden. Wir haben bei der Rampe zur Parkierung Probleme gesehen. Es ist relativ steil. Die Rampe ist ungedeckt, muss beheizt werden, und ist meiner Meinung nach auch nicht eine ganz optimale Geschichte. Bei der Gestaltung der oberirdischen Räume gab es gewisse Sachen. Wir haben uns auch etwas daran gestört, dass man einfach nur eine Idee hatte und diese weiter verfolgt hat. Auch die Diskussion im Parlament vor einem Jahr hat gezeigt, dass das Projekt noch nicht ausgereift ist. Was wir hier haben, ist in etwa das, was wir damals schon gesehen haben. Wir haben dies in unserer Fraktion sehr kontrovers diskutiert und finden auch, dass etwas gemacht werden muss. Ich gebe zu, dass es wirklich schwierig ist, bessere Lösungen auf den Tisch legen zu können. Wir werden der Vorlage in dieser Form zustimmen. Ich möchte jetzt einfach bei der Detailbearbeitung dieses Projektes mit auf den Weg geben, dass man sich den Punkten, über die wir schon lange sprechen, annimmt und noch einmal versucht, entsprechende Nägel einzuschlagen. Ich habe mich als Nichtbahnfahrer und Nichtvelofahrer noch gefragt, welchen Nutzen ich persönlich von diesen doch rund 12 Millionen Franken Steuergeldern, die wir jetzt hier verbauen werden, habe. Zugegeben: Ich habe einen Nutzen gefunden. Nachher komme ich einfacher oder eleganter unter dem Bahnhof durch, und die unsäglich hässlichen Veloparkierungsanlagen, die wir jetzt noch auf beiden Seiten des Bahnhofs haben, verschwinden aus dem Strassenbild. Das ist ein Nutzen, den ich für mich ausmachen kann. Ich kann Euch versichern, dass ich diesen Nutzen auch einfordern werde, wenn dies einmal gebaut sein wird, dass die Velos dann wirklich nicht mehr vor dem Bahnhof herum liegen. Wir werden zustimmen.

**Urs Knapp:** Der Baudirektor hat gesagt, man dürfe auch ganz persönliche Wünsche für die weitere Bearbeitung anbringen. Ein Wunsch, den ich als sehr intensiver Bahnfahrer habe, ist, dass die Situation mit den Rolltreppen noch einmal überprüft wird. Ich finde, das gehört heute bei solchen Treppen zum Standard. Man sieht auch in Olten in dieser eigentlich schönen Halle bei Gleis 5 und 7, wie diese Rolltreppen vermisst werden. Man kann schon sagen, es habe dort einen Lift. Aber ich sehe jeden Tag Leute, die versuchen, mit ihren Koffern dort hinunter zu kommen, was zum Teil sehr gefährlich ist. Man sieht auch in anderen Städten wie Bern oder Basel, dass man dort in sehr engen Verhältnissen mindestens eine Rolltreppe einrichten kann, die hinauf führt. Das wäre ja das Minimum. Wenn es nicht Platz für zwei hat, kann eine eingerichtet werden. Aber ich denke, das ist heute wirklich der Standard, den man als Bahnfahrer als Komfort erwarten darf. Ich glaube, das gehört heute einfach dazu.

## **Beschluss**

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Wir kommen zu den Anträgen. Ich bitte die SVP, ihren Antrag nochmals zu formulieren, weil wir ihn nachher dem stadträtlichen gegenüberstellen werden.

**Christian Werner:** Gert Winter hat es eigentlich betreffend innerem Zusammenhang sehr treffend ausgeführt. Dazu kommt noch der finanzielle Aspekt. In Ziffer 2 sprechen wir von 3,88 Millionen Franken. Das heisst, wir schrammen wirklich haarscharf an der Grenze von 4 Millionen vorbei und bewilligen gleichzeitig unter Ziffer 3 eine allfällige Bauteuerung mit. Finanziell ist sie aber nicht berücksichtigt. Das heisst, wenn wir die Bauteuerung auslösen müssen und von 1 bis 1,5 % sprechen, liegen wir über 4 Millionen. Man könnte dies jetzt als Frage formulieren. Was passiert, wenn wir die Bauteuerung auslösen müssen? Verletzen wir dann unsere Rechtsordnung? Wir wären klar der Meinung, dass man diese Frage eigentlich umgehen könnte, wenn man die Vorlage dem Volk unterbreiten würde.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Der Antrag unter Ziffer II., 1./2. im Beschlussesantrag lautet wie folgt: „Dieser Beschluss unterliegt dem obligatorischen Referendum“.

**Heidi Ehrsam:** Ich möchte Christian Werner noch eine Antwort geben. In der GPK haben wir das Thema Bauteuerung und Überschreitung von 4 Millionen Franken diskutiert. Adrian Balz hat dort ganz klar ausgeführt, dass im Falle eines Eintritts einer Bauteuerung und wenn die 4 Millionen Franken überstiegen werden, die Finanzkompetenz keine rechtlichen Probleme schafft, weil diese Sache beim Umbau des Stadttheaters vorgängig geprüft wurde. Auf diese Aussage können wir bauen. Das ist so gemacht worden, und wir müssen dies so zur Kenntnis nehmen. Da können wir jetzt nicht monieren, dass wir dann wieder irgendwo in den Clinch kommen. Zudem ist ja auch mehrfach gesagt worden, dass bei den Projekten die Kostenberechnungen eingehalten wurden. Deshalb finde ich Euer Argument für das obligatorische Referendum nicht so zügig.

**Daniel Dähler:** Auch wir können den Antrag in diesem Sinne nicht unterstützen, auch wenn er sehr populistisch ist und es andererseits natürlich sicher sehr reizvoll ist, dem zuzustimmen, auch als liberaler und freisinniger Sicht. Es ist richtig, dass wir dies in der GPK diskutiert haben. Wir haben es auch innerhalb der Fraktion diskutiert. Auf der einen Seite gibt es die Grenze von 4 Millionen Franken. Diese müssen wir akzeptieren. Es liegt darunter, auch wenn es uns eher stört und es sicher noch irgendwo Interpretationsspielraum gibt. Auf der anderen Seite sind auch die 10 % Unvorhergesehenes enthalten. Ich denke, dort hat man eine gewisse Spatzung, um einiges hinein zu legen. Von daher denke ich über alles hinweg und aus der Erfahrung der Vergangenheit, dass wir der Verwaltung dieses Vertrauen schenken müssen, auch wenn es manchmal etwas schwer fällt. Wir werden dem folgen.

**Dr. Rudolf Moor:** Im Sinne der mathematischen Redlichkeit möchte ich sagen, dass 1 % von 4 Millionen 40'000 Franken sind und 3,88 Millionen plus 40'000 Franken 3,92 Millionen ergibt und somit nicht über 4 Millionen liegen.

## **Beschluss**

Mit 37 : 7 Stimmen wird der Antrag der SVP, dass Ziffer II., 1./2. lautet: „Dieser Beschluss unterliegt dem obligatorischen Referendum“ abgelehnt.

## **Beschluss**

Mit 38 : 6 Stimmen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

### I.

1. Das Projekt für den Neubau der Erschliessungsanlagen für die beiden Bahnhof-Personenunterführungen wird genehmigt.
2. Der Baukredit im Betrage von Fr. 3'880'000.00 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 100'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.80 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

### II.

Ziffer I./2. dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

## Beilagen

Unterlagen zum Neubauprojekt

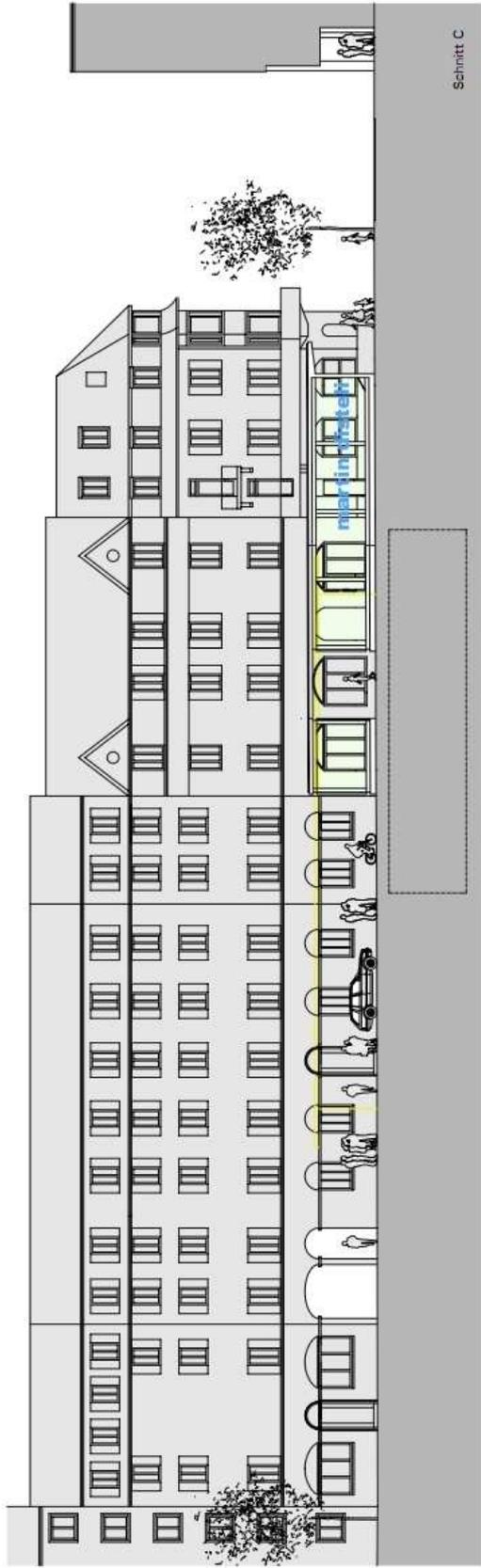
Mitteilung an:  
Baudirektion/Adrian Balz(4)  
Finanzdirektion/Markus Sieber  
Finanzkontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

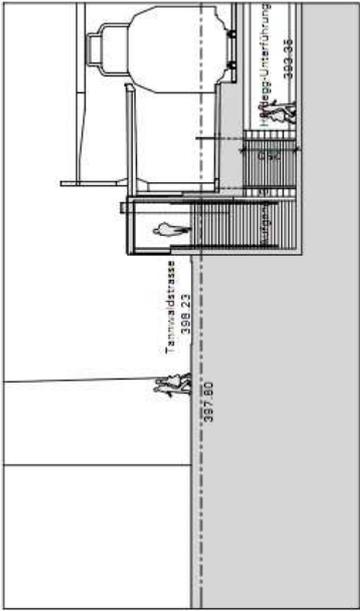
Anhang zum Vorprojekt



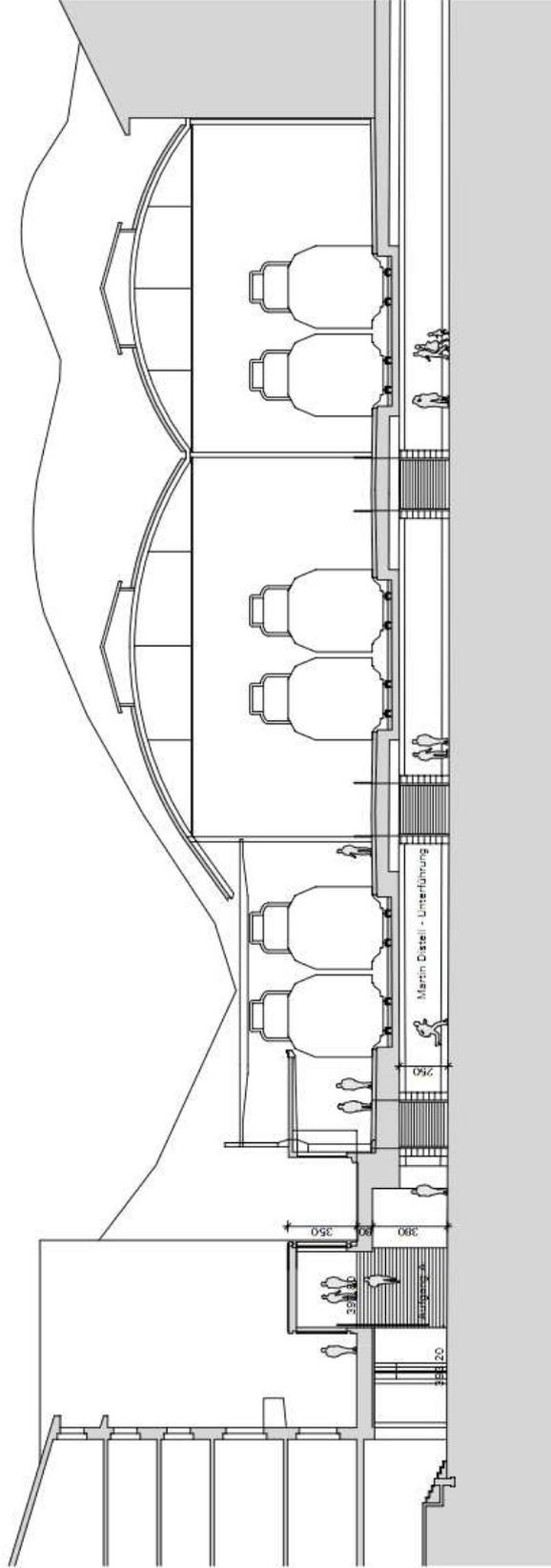
Grundrisse Ober- und unterirdisch



Fassade und Schnitt Aufgang Martin Disteli-Strasse



Schnitt durch Aufgang B / Hardegg - Unterführung



Schnitte oben: durch Aufgang Hardegg  
unten: Aufgang Martin Distell-Strasse

# AUSZUG

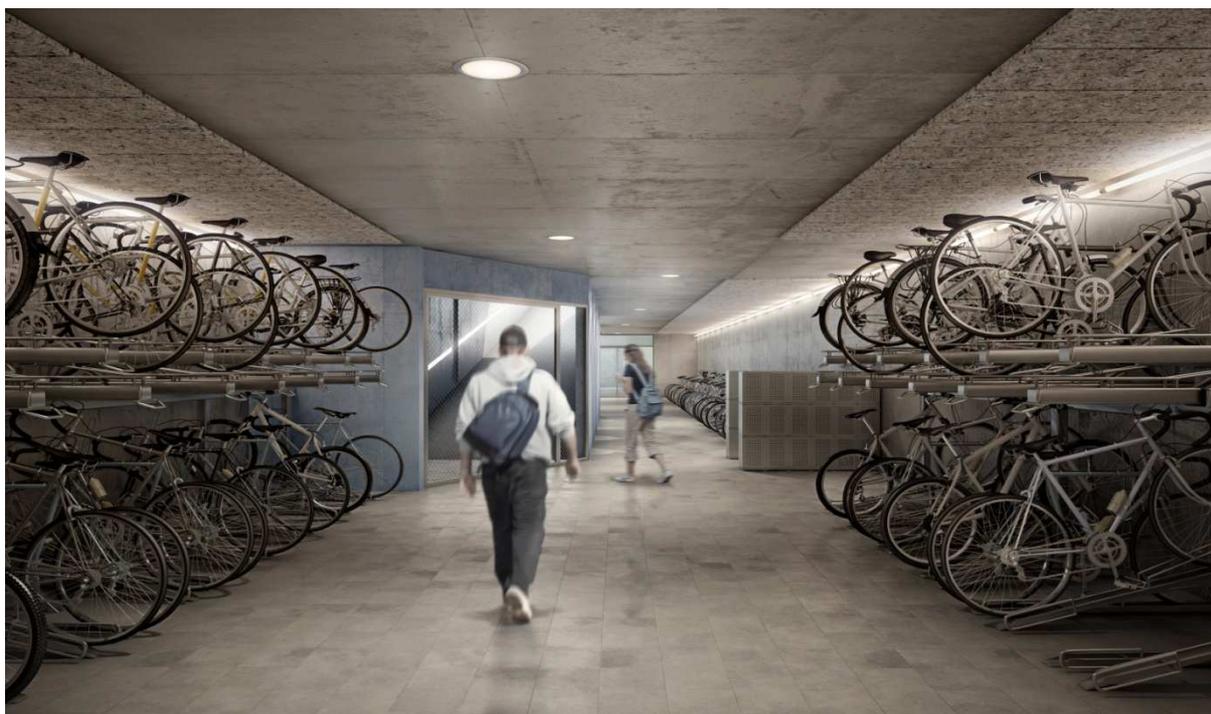
aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 3/13, 54/4

Prot.-Nr. 55

## Bahnhofbereich Ost, unterirdische Veloparkierungsanlage/Projekt- und Kreditgenehmigung



Der Bahnhofbereich Ost ist für den Langsamverkehr in Olten und insbesondere für die rechte Aareseite von grosser Bedeutung. Weder die Ausgestaltung noch die Nutzungsmöglichkeiten dieses Bereiches – auch bezüglich Veloabstellplätze – entsprechen heute jedoch seiner Bedeutung bzw. den Bedürfnissen des Langsamverkehrs.

Nachdem das Gemeindeparlament mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt hat, soll nun als eine von verschiedenen, von einander unabhängig realisierbaren Massnahmen eine rund 700 Fahrzeuge fassende unterirdische Veloparkierungsanlage erstellt werden. Diese kommt unter die Tannwaldstrasse, zwischen die beiden Bahnhof-Personenunter-führungen, zu liegen und verbindet diese miteinander. Damit werden den Velofahrenden auf der Ostseite des Bahnhofes genügend Veloabstellplätze in attraktivster Wegdistanz zu den Perrons angeboten. Gleichzeitig wird oberirdisch der öffentliche Raum von den vielen tagtäglich darin parkierten, oftmals den Weg versperrenden Velos befreit und das Platzangebot für die zu Fuss Gehenden vergrössert.

**Die Halle – 120 Meter lang und 8 Meter breit – wird optimal einsehbar und attraktiv gestaltet, mit guter Farbgebung und Beleuchtung. Zum Angebot gehören neben einer zweckmässigen Überwachung mit Videokameras und Notrufschaltern auch ein abschliessbarer Veloabstellbereich mit rund 120 Plätzen für Dauermieter sowie Schliessfächer für Velohelme oder Regenbekleidung.**

**Der Stadtrat beantragt für den Bau der unterirdischen Veloparkierungsanlage einen Kredit von 3.8 Mio. Franken (inkl. bereits bewilligter Kredite). Im Gegenzug haben die SBB im Rahmen der von ihnen stark geprägten Planungen im Bereich Bahnhof – Industriewerke, zugesagt, auf der Seite Bahnhofplatz West die gleiche Anzahl unterirdische Veloabstellplätze auf ihre Kosten zu realisieren.**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

### **1. Allgemeine Ausgangslage**

Der öffentliche Raum rund um das Bahnhofgebiet Ost ist zum heutigen Zeitpunkt stark verkehrorientiert und unattraktiv ausgestaltet. Insbesondere die Tannwaldstrasse – eingeklemmt zwischen Häuserzeilen und den SBB-Gleisanlagen – bietet den Verkehrsteilnehmenden von Langsamverkehr (LV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) wenig Platz, da die räumlichen Verhältnisse sehr eng sind. Das bestehende Flächenangebot für Fussgänger/innen und Veloparkierung wie aber auch die Erschliessungskapazität der Bahnhof-Personenunterführung Süd sind knapp und in absehbarer Zeit sogar schlicht ungenügend. Zudem besteht auf dem Strassennetz ein relativ hoher motorisierter Fremdverkehrsanteil, welcher zwecks Umfahrung des Post- bzw. Bahnhofplatzes die Route über den Geissfluhweg bzw. die Tannwaldstrasse wählt.

Das Gemeindeparlament hat mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt und für die Projektentwicklung einen Kredit von Fr. 175'000.- bewilligt. Ziel ist es, eine attraktive Erschliessung, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bahnhofgebiet Ost und dessen nachhaltige Entwicklung zu sichern. Dabei sind insbesondere die zunehmenden Bedürfnisse des LV zu berücksichtigen.

Mit dieser Zielsetzung sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

1. Neues Verkehrsregime mit Zufahrtsbeschränkung von und zum Industriegebiet Nord, Begegnungszone und neuen Einbahnregelungen. Diese Massnahme erhöht die Verkehrsqualität und damit auch die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Zudem werden durch die Einbahnregelung und die Verlagerung von Autoabstellplätzen neue Platzverhältnisse im Strassenraum zu Gunsten des LV geschaffen. Die entsprechenden Signalisationsmassnahmen sind von der Stadtpolizei im Dezember 2010 öffentlich ausgeschrieben worden. Die Einführung der Verkehrsmassnahmen ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der nachfolgenden Massnahmen.
2. Neue Erschliessungsanlagen zu den beiden Bahnhof-Personenunterführungen zur Verbesserung der Erschliessungs- und Raumqualität.
3. Eine unterirdische Veloparkierungsanlage
4. Neugestaltung der Strassenräume und Erstellung von Kurzzeitparkplätzen für Bahnkunden (Kiss and Ride-Parkplätze) .

Es handelt sich um separate Massnahmen, die wie erwähnt Antworten auf unterschiedliche Fragestellungen geben:

- Ungenügende Kapazitäten auf den Erschliessungsanlagen
- Fehlende Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Zufahrtswegen zum Bahnhof
- Zu geringe Kapazitäten bei der Veloparkierung

Unterschiedlich sind auch die Nutzerinnen und Nutzer der Massnahmen: Während der Kapazitätsausbau bei der Veloparkierung der Quartierbevölkerung zugute kommt, profitieren von der Strassenraumgestaltung insbesondere auch die wachsende Zahl von Studierenden in den Oltnen Bildungszentren. Die neuen Treppenanlagen bringen nicht nur für die Bahnkundinnen und -kunden grosse Vorteile, sondern auch für die stadtquerende Bevölkerung.

Die Massnahmen können – mit Ausnahme des neuen Verkehrsregimes, das wie oben ausgeführt eine zwingende Voraussetzung bildet – unabhängig von einander realisiert werden. Fallen einzelne von ihnen weg, sind lediglich marginale Anpassungen nötig. So würde beispielsweise bei einer Nichtrealisierung der unterirdischen Velohalle der Strassenraum der Tannwaldstrasse dennoch wie vorgesehen umgestaltet und im Sinne des Raumgewinns von den Autoparkplätzen befreit; da in diesem Falle die bisherigen Veloparkierungen beibehalten würden, müssten jedoch die Autoparkfelder ersatzlos gestrichen werden.

Werden die beantragten Massnahmen hingegen vollumfänglich realisiert, führt dies zu einem gesteigerten Gewinn in Form einer maximalen – und längst fälligen – Attraktivitätssteigerung im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten im Gebiet Bahnhof Ost.

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen werden die im Rahmen des Projektes Chance Olten Ost formulierten Ziele und Forderungen zur Aufwertung der rechten Aareseite respektive des Bahnhofbereiches Ost gestützt bzw. erfüllt. Zudem wird damit auch die Tatsache berücksichtigt, dass mit der Inbetriebnahme des Neubaus der Fachhochschule Nordwestschweiz im Herbst 2013 die Fussgängerströme nochmals zunehmen werden. Aus diesem Grund müssen dazumal die wesentlichen Bauarbeiten wenn immer möglich abgeschlossen sein.

## **2. Projekterläuterungen zur Veloparkierungsanlage**

Die in der Martin-Disteli-Strasse und Tannwaldstrasse bestehenden 470 Veloabstellplätze genügen den aktuellen Bedürfnissen nicht mehr, was der Grund für die oft chaotischen Situationen im Strassenraum ist. Um mehr Strassenfläche für zu Fuss Gehende zu gewinnen und das Parkierungsangebot für Velos zu vergrössern, schlägt der Stadtrat unter der Tannwaldstrasse, im Bereich zwischen den beiden bestehenden Bahnhof-Personenunterführungen, eine rund 700 Velos fassende Parkierungsanlage vor.

Die Einstellhalle liegt auf dem Niveau der beiden Bahnhof-Personenunterführungen und verbindet diese untereinander. Damit steht sie in einer äusserst attraktiven Wegdistanz zu den Perrons. Velofahrende können nach dem Parkieren ihrer Zweiräder direkt in die Bahnhof-Personenunterführungen eintreten und auf kürzestem Weg die Perrons erreichen. Auch stadtquerenden Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Bahnkundinnen und Bahnkunden kommt die Lage der Einstellhalle zu Gute, kann sie doch auch als Wegverbindung von einer Personenunterführung zur anderen benutzt werden.

Die Anlage verläuft geradlinig, ist total 120 m lang und 8 m breit und in zwei Parkierungsbereiche aufgeteilt. Der zwischen den beiden Bahnhof-Personenunterführungen gelegene Teil fasst rund 580 Velos und kann von jedermann betreten werden, so auch von

stadtquerenden Passanten und Bahnreisenden. Der an das nördliche Ende grenzende Bereich fasst rund 120 Velos, ist abschliessbar und für Dauermieter reserviert. Sein Zugang ist über ein berührungsloses Batchsystem gewährleistet, so dass unberechtigte Personen keinen Zutritt haben. Aufgrund der bestehenden räumlichen Situation ist kein grösseres Fassungsvermögen möglich.

Die Anlage wird attraktiv gestaltet, insbesondere durch eine gute Beleuchtung und Farbgebung. Die Velos werden in beiden Bereichen auf doppelgeschossigen Veloständern links und rechts eines 4 m breiten Mittelgangs parkiert. Aufgrund der Raumform und der Parkierungsanordnung ist die Halle optimal einsehbar, es gibt keine dunklen und nicht überblickbaren Nischen. Zudem werden eine Velopumpstation, Schliessfächer für Velohelme und dergleichen und Abstellplätze für Spezialfahrzeuge angeboten. Ein Belüftungssystem sorgt für kontinuierlichen Luftaustausch.

Erschlossen wird die Einstellhalle durch eine vor dem Restaurant Coq d'or liegende Rampeanlage sowie durch die Erschliessungsanlagen der beiden Bahnhof-Personenunterführungen. Um eine möglichst hohe räumliche Qualität auf dem Bahnhofplatz Ost zu erzielen bzw. um keine unnötigen Engrisse zwischen der bestehenden Häuserzeile und der Rampeanlage zu verursachen, wird auf eine Überdachung der Velorampe verzichtet. Dafür wird sie im Winter durch eine dem Energiegesetz entsprechende Elektroanlage beheizt.

Die im Rahmen des Reaudits Energiestadt Olten verabschiedete Gebäudestrategie verpflichtet zu einer Minimierung des Energiebedarfs bei allen Projekten, welche zur Ausführung gelangen. Da die Anlage nicht beheizt wird und die Beleuchtung auf optimale Energieeffizienz und Lichtausbeutung ausgerichtet ist, können die angestrebten Anforderungen von MINERGE® gut eingehalten werden. Selbstverständlich erfüllt die Anlage im Weiteren sämtliche gesetzlichen Auflagen z.B. hinsichtlich Brandverhütung.

Das Vorprojekt (siehe Anhang) zeigt den Platzbedarf auf und gibt eine Vorstellung über die räumliche Auswirkung bzw. die Gestaltung. Das definitive Projekt wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens von der Baukommission bewilligt.

### **3. Betrieb**

Betreiberin der Veloparkierungsanlage wird die oltech GmbH Olten-Gösgen-Gäu-Thal sein. Sie bietet Qualifizierungsprogramme für Stellensuchende in der Bildungswerkstätte, Sozialwerkstätte, Lehreinsteigsemester und Gemeindeförderungsstellen an. Ziel ist die Integration in die Arbeitswelt. Mit sinnvoller Arbeit, gezielter Betreuung, Weiterbildungsangeboten und Stellenvermittlung eröffnet und erhöht sie die Chancen, Brücken in den ersten Arbeitsmarkt zu bauen.

Die oltech betreut bereits heute mit Erfolg die Velostation am Bahnhofplatz West. Daher ist es, nebst ihrer unterstützungswürdigen Zielsetzung, zweckmässig, dass sie die neue Anlage betreibt. Sie übernimmt den Ordnungsdienst und die Bewirtschaftung der Anlage sowie den regelmässigen Unterhalt. Der Stadt entstehen dadurch keine Personalkosten.

Im Rahmen dieser Zuständigkeit werden die Mitarbeiter die Veloparkplätze regelmässig kontrollieren und pflegen sowie vor missbräuchlicher Belegung schützen.

Ihre Hauptaufgaben sind:

- Oberirdisch falsch parkierte Velos in offizielle Parkieranlage stellen
- Unbenutzte Velos periodisch (in der Regel alle 2 bis 4 Wochen) markieren und einsammeln
- Reinigung und Kontrolle der Anlage, der Zufahrten und der Beleuchtung

- Defekte Anlageteile instand setzen bzw. reparieren lassen, um die Funktionstüchtigkeit zu erhalten und Vandalismus vorzubeugen
- Bewirtschaftung des abschliessbaren Bereiches

Daneben wird natürlich auch die Stadtpolizei Aufgaben wahrnehmen, wie z.B.

- Schlösser von falsch parkierten Velos aufbrechen
- Eingesammelte Velos auf Diebstahl prüfen und deren Besitzer/in benachrichtigen
- Eingesammelte Velos sechs Monate aufbewahren und dann einer anderen Nutzung zuführen.

Der Nutzen davon ist, dass

- eine geordnete Veloparkierung positiv auffällt und das Image der Stadt wie auch das Velo als Verkehrsmittel fördert
- die Fussgängerbereiche, Eingänge und Geländer oberirdisch von abgestellten Velos freigehalten werden
- die Velos sich in einer geordneten Veloparkierung schnell finden lassen und unbeschädigt bleiben, da sie weniger umfallen
- die Veloparkplätze nicht von lange Zeit unbenutzten oder fahruntüchtigen Velos belegt werden.

#### **4. Sicherheit**

Die Anlage wird von 06.00 Uhr bis 24.00 Uhr von den Mitarbeitern der oltech betreut. Sie wird 30 Minuten vor der Abfahrt des ersten Zuges (4.15 Uhr) geöffnet und 30 Minuten nach der Einfahrt des Letzten Zuges (2.00 Uhr) geschlossen; die Schliess- und Öffnungskontrolle wird durch einen Sicherheitsdienst vorgenommen.

Für die Überwachung werden auch Videokameras eingesetzt, deren Bilder in einem entsprechenden digitalen Speicher über mehrere Tage gespeichert werden. Für den Notruf stehen an richtiger Stelle entsprechende Schalter zur Verfügung.

Wie erwähnt entspricht die gesamte Anlage auch den feuerpolizeilichen Vorschriften.

#### **5. Finanzielle Auswirkungen**

##### *5.1 Einmalige Kosten: Kostenvoranschlag (nach Baukostenplan)*

Die Kostenermittlung erfolgte mehrheitlich auf Grund von Elementkostengliederungen, Erfahrungswerten und Unternehmer-Richtofferten.

Beim nachfolgenden Kostenvoranschlag sind sämtliche bereits bewilligten Kredite im Gesamtbetrag von Fr. 140'000 integriert, er enthält keine Bauzinsen.

**Mit den SBB konnte eine Vereinbarung erzielt werden, laut der die Stadt Olten die 700 Veloabstellplätze im Osten, auf der Seite Tannwaldstrasse, finanziert, die SBB hingegen eine gleiche Anzahl auf ihrem Grund unterirdisch im Westen, auf der Seite des Bahnhofplatzes, maximal zu den gleichen Investitionskosten wie die Stadt. Die ersten Schritte zur Planung und Realisierung des neuen Bahnhofplatzes sind bereits getan; ein neues Betriebskonzept als Basis für eine rasche Weiterbearbeitung steht kurz vor dem Abschluss.**

## Kostenvoranschlag

(inkl. MwSt / Preisstand 01.04.2010 Zürcher Baukostenindex 112.2 Punkte / Basis 01.04.2005).

BKP	Bezeichnung	Betrag
0	Grundbuch, Servitute, Landerwerb, Inkonvenienzentschädigung	43'000.00
10	Bestandesaufnahmen, Baugrunduntersuchungen	12'000.00
11	Räumungen, Terrainvorbereitungen	20'000.00
12	Sicherungen, Provisorien	120'000.00
13	Gemeinsame Baustelleneinrichtung	65'000.00
15	Anpassung an bestehende Erschliessungsleitungen	105'000.00
20	Baugrubenaushub und -sicherung	430'000.00
21	Rohbau 1	815'000.00
22	Rohbau 2	240'000.00
23	Elektroanlagen	260'000.00
24	Lüftung	15'000.00
25	Sanitäranlagen	60'000.00
27	Ausbau 1	35'000.00
28	Ausbau 2	315'000.00
29	Honorare	510'000.00
3	Betriebseinrichtungen	330'000.00
5	Baunebenkosten, Versicherungen	85'000.00
8	Unvorhergesehenes 10%	340'000.00
	<b>Total Franken inkl. MwSt.</b>	<b>3'800'000.00</b>

### 5.2 Folgekosten

#### a) Kapitalfolgekosten

Die Kapitalfolgekosten für Abschreibungen und Verzinsungen betragen nach der Annuitätsmethode für eine Investition von Fr. 3.6 Mio. und einer Nutzungsdauer von 25 Jahren rund Fr. 230'000.00 p.a. (mit 3.5%).

#### b) Bauliche und betriebliche Folgekosten

Für die Instandhaltung und Instandsetzung müssen über längere Frist jährlich ca. 1.5 % des Gebäudeversicherungswertes von ca. Fr. 3'100'000.00 gerechnet werden, was somit einen Aufwand von Fr. 46'500.00 ausmacht. Während der ersten 20 Jahre müssen auf Grund der Erfahrungen lediglich ca. 0.3 % bis 1 % des Gebäudeversicherungswertes für Unterhaltsarbeiten, für Serviceabonnements, usw. aufgewendet werden, was somit jährlich ca. Fr. 23'000.00 ausmachen dürfte. Für die Dienstleistungen der Sicherheitsdienste werden mit jährlichen Aufwendungen von Fr. 10'000.00 gerechnet.

## 6. Organisation / Zuständigkeiten / Termine

Die Baudirektion ist als Baufachorgan für die Ausführung der Neubauten zuständig und vertritt in dieser Eigenschaft die Einwohnergemeinde Olten.

Die Vergabe von Aufträgen erfolgt durch die Baudirektion. Vorbehalten bleibt die Kompetenz des Stadtrates gemäss Art. 17 Geschäftsordnung des Stadtrats (Aufträge mit einer Kostenfolge von mehr als Fr. 200'000.00).

Die Realisierung des Bauvorhabens ist ab Februar 2012 geplant.

## 7. Stellungnahme

Anlässlich ihrer Sitzung vom 13. Dezember 2010 hat die Baukommission das vorliegende Bauprojekt mehrheitlich zur Weiterbearbeitung freigegeben.

### Beschlussesanträge

I.

5. Das Projekt für den Neubau der unterirdischen Veloparkierungsanlage wird genehmigt.
6. Der Baukredit im Betrag von Fr. 3'800'000.00 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 140'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.49 bewilligt.
7. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
8. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziffer I./2. dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

- - - - -

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

**Dr. Rudolf Moor:** In der GPK ist die Vorlage wie schon die vorhergehende von Martin Wey und den Vertretern der Bauverwaltung ausgiebig vorgestellt worden. Es hat eine ganze Reihe von Fragen gegeben, die aber alle zu unserer mehr oder weniger grossen Zufriedenheit beantwortet werden konnten. Eine Frage war, welche Mehrkosten entstünden, besonders bezogen auf die Veloparkierungsanlage, wenn entweder dieses Vorhaben allein realisiert werden müsste oder die anderen ohne dieses Vorhaben realisiert werden müssten. Hier ist in der GPK aus meiner Sicht glaubwürdig erklärt worden, dass hier eigentlich keine Mehrkosten entstehen und sogar bei einzelnen dieser Verbindungen es eher etwas billiger würde, wenn nicht alles gleichzeitig realisiert wird. Dies aber in einem sehr kleinen Bereich. Ein weiteres Thema bei der unterirdischen Veloparkierungsanlage war die Sicherheit für Frauen. Hier wurde geantwortet, dass eigentlich alles Sinnvolle getan wird. Ein grosser Teil der GPK war sogar der Meinung, dass die Sicherheit mit dieser Anlage gegenüber der heutigen Situation eher besser wird. Heute ist es ja nicht überall gut beleuchtet. Nachher hat man eine sehr gut beleuchtete und übersichtliche Anlage. Ein weiteres Thema war die

Kostenbeteiligung durch die Benützer, ob man sozusagen eine Velovignette lösen müsste, um das Velo dort zu parkieren. Hier war die Antwort, dass dies im Parlament bereits im Januar 2010 diskutiert wurde und es empfohlen hat, auf eine Benützungsgebühr zu verzichten. Eine weitere Frage war, ob man die Veloparkierungsanlage, die auf der Ostseite der Stadt gebaut wird, mit derjenigen, die von den SBB nachher vereinbarungsgemäss auf der Westseite der Stadt gebaut werden wird, nicht unter- oder oberirdisch verbinden könnte, damit es quasi einen Ausgleich geben kann, wenn eine überfüllt ist. Hier hat man aber gelernt, dass dies sehr teuer ist und sicher unverhältnismässig teuer wäre. Die Rede war noch davon, dass es offenbar in der Baukommission kritische Stimmen gegeben hatte. Ein Thema, das dort offenbar zu reden gab, war die Frage, ob man statt einer Rampe nicht lieber eine Treppe mit Fahrrinnen bauen möchte. Das hat aber in der GPK keine Unterstützung gefunden. Sie hat einstimmig Eintreten beschlossen. Ein Antrag auf das obligatorische Referendum ist relativ knapp abgelehnt worden. Der Vorlage wurde in der GPK aber ohne Gegenstimme zugestimmt.

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Ruedi Moor hat wie auch bei der vorhergehenden Vorlage die GPK-Sprecherin Heidi Ehrsam über die kritischen Punkte wortgetreu Berichterstattung gemacht. Für den Stadtrat ist es ein sehr entscheidender weiterer Baustein, um dort eine Optimierung erreichen zu können. Es geht tatsächlich auch darum, dass man damit eine befriedigende Situation an der Oberfläche und, was auch noch wichtig ist, dem Velofahrer doch einen sehr attraktiven Zugang zum Bahnhof schaffen kann. Mit anderen Worten: Dieser Baustein bzw. dieses Massnahmenpaket zielt klar insbesondere auch auf unsere Bevölkerung ab, welche die Bahn in diesem Sinne auch sehr stark benützt, an den Bahnhof fährt und damit eine ganz wesentliche Qualität erreicht werden kann. Dies auch im Rahmen des Zielverkehrs, möglichst nahe und auch geordnet an den Bahnhof zu kommen. Das ist dem Stadtrat sehr wichtig, damit mit diesem Angebot die entsprechenden Ordnungen an der Oberfläche auch erreicht werden können. Ich bitte Sie, auch auf dieses Geschäft einzutreten und den Beschlussesanträgen zuzustimmen. Bezüglich der Sicherheit hat nicht nur im Stadtrat, sondern in der Diskussion hat immer wieder zu reden gegeben, wie sicher die Anlage ist. Uns ist bewusst, dass der Stadtrat in diesem Bereich auch gefordert sein wird, die entsprechenden Sicherheitsdispositive zu erstellen, um dort ebenfalls ein Gefühl des Wohlbefindens erreichen zu können.

**Dr. Markus Ammann:** Die SP-Fraktion wird mit einer entscheidenden Ergänzung dem Projektkredit für die Veloparkierungsanlage zustimmen. Ein Bahnhof Olten Ost ohne attraktive Veloparkierungsanlage ist für die SP-Fraktion schlicht nicht zeitgemäss. Es ist, unabhängige Projekte hin oder her, ein Kernstück der baulichen Tätigkeiten auf dieser Seite. Heute steht ein Grossteil der Velos tagein, tagaus im Regen, Schnee, in der Sonne. Alle, die regelmässig oder vielleicht auch nur ein oder zweimal den Bahnhof vom Osten angefahren haben, wissen, dass die Situation häufig untragbar ist. Nach meiner Schätzung ist zwischen halb sieben und sieben der letzte Veloparkplatz besetzt. Das Projekt ist deshalb nur konsequent. Eine genügend grosse Veloparkierungsanlage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof muss der Hauptgegenstand dieser Veränderungen sein. Mit einer geeigneten Zufahrt, mit unmittelbarer Zugänglichkeit zu den Gleisen eine Anlage, welche die oberirdischen Flächen entlastet, aber auch die unterirdischen Verkehrsabläufe, insbesondere mit den Fussgängerströmen, nicht stört. Attraktiv, zeitgemäss, zweckmässig, eingebettet in ein geeignetes Gesamtkonzept, übrigens im vollen Bewusstsein, dass dies natürlich nicht gratis zu haben ist. Aber auch im Wissen darum, dass die Stadt damit der Bevölkerung, sei es den Anwohnenden, aber auch den steuerzahlenden Pendlerinnen und Pendlern - es sind ja vor allem Oltner, die mit dem Velo kommen - einen grossen Dienst erweist. Fast alles, was ich jetzt gesagt habe, können wir in dieser Vorlage finden. Aber nur fast. Einen grossen Mangel müssen wir weiter feststellen. Es ist schon mehrmals thematisiert worden, und es ist halt wahrscheinlich noch nicht ganz gelöst: Zur Frage der Sicherheit: Hier sind wir noch nicht ganz überzeugt, ob wir auf dem Stand sind. Sowohl hinsichtlich objektiver wie subjektiver Sicherheit muss nämlich der Tatbeweis wirklich zuerst noch erbracht werden. Unseres

Erachtens sind auch noch Verbesserungen nötig. Ich zitiere aus dem Bericht und Antrag: „Die Halle wird optimal einsehbar, attraktiv gestaltet mit guter Farbgebung und Beleuchtung“. Goethe würde jetzt sagen: „Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“. Das ist aus Faust. Schauen wir die Illustration an. Daniel Schneider hat es schon gesagt. Wir müssen feststellen, dass es lustigerweise bei einer Abstimmung über das Parkhaus und die Begegnungszone ganz anders ausgesehen hat. Dort hat man Parkhäuser für Autos zeigen können, transparent, offen, klar, helle Farben. Wir verstehen nicht, weshalb man bei den Velos den völlig gegenteiligen Eindruck erzeugt. Wir hoffen, dass dies ein Problem des Grafikers und nicht des Planers ist. Vielleicht lässt sich in diesem Zusammenhang auch noch einmal darüber nachdenken, ob es in der Halle nicht doch eine Variante mit Oberlichtern gäbe. Dann stört uns, dass die Hardegg- Unterführung, in welche die Velolanlage kommt, nicht auf die andere Tannwaldstrassenseite hinüber geführt werden konnte. Jetzt müssen sich oberirdisch die Strassenbenutzer und Fussgänger wenn sie aus dem Ausgang kommen, zuerst gleich einmal kreuzen. Ich denke, das ist nicht optimal. Wir fragen uns hier, ob wirklich das ganze Verhandlungsgeschick aufgewendet worden ist, um die Situation zu einem guten Ende zu bringen. Jetzt kommen wir noch zum Kern unseres Anliegens. Auch die objektive Sicherheit ist unseres Erachtens durch die Videoüberwachung allein oder durch sporadische Besuche der Oltech von der anderen Seite sicher noch nicht genügend gewährleistet. Es lässt sich übrigens gegenüber der Bevölkerung schwer begründen, weshalb die Oltech bei der oberirdischen Anlage ständig anwesend ist, aber bei der unterirdischen Anlage im Osten nur ab und zu herein schaut. Videoüberwachung mag zwar etwas präventiv wirken. Letztlich hilft sie aber vor allem, wenn einmal ein Verbrechen passiert ist, um die Täter zu identifizieren. Objektive Sicherheit oder die am besten wahrnehmbare, die zu einer Erhöhung der Sicherheit führt, kann eigentlich einzig durch eine permanente Anwesenheit von Menschen gewährleistet werden. Bei einer geschickten Planung können wir uns sogar vorstellen, dass sich dies sogar auch positiv auf die beiden Unterführungen, die ja möglicherweise in der Nacht auch zum Teil ein Sicherheitsproblem haben, auswirkt. Deshalb fordern wir dringend, dass eine permanente Betreuung der Anlage mit einer entsprechenden Infrastruktur Bestandteil des Projektes wird. Nach heutigen Aussagen gehen wir davon aus, dass dies auch im heutigen Projektrahmen oder Kreditrahmen möglich ist. Vielleicht kann uns der Baudirektor dazu noch eine Ausführung geben. Noch ein letzter Hinweis: Sollte die Veloparkierungsanlage nicht kommen, müssten auch die anderen Vorlagen halt, ob wir wollen oder nicht, angepasst werden. Dann werden wir vermutlich auf weitere Parkplätze für die Autos verzichten müssen, wenn wir die Velos oberirdisch unterbringen wollen. Zum Beschluss noch ganz persönlich: Ich fahre jeden Morgen mit dem Velo zum Bahnhof. Fast immer finde ich ziemlich in der Nähe des Eingangs einen Parkplatz. Ich gehe relativ früh, vor halb sieben Uhr. Am Abend fahre ich ab und zu mit einem nassen Sattel nach Hause. Ich verursache weder Lärm in den Quartieren noch Abgase auf der Hauptstrasse. Ich verbrauche kaum Energie. Mit anderen Worten: Ich entlaste mit meinem Verhalten die Stadt, die Einwohnenden und die Umwelt von vielen negativen Nebenwirkungen. Ich denke, das ist Grund genug, dass ich am Bahnhof einen anständigen Abstellplatz finden kann, den die Stadt und die SBB mir zur Verfügung stellen. Ich hoffe, Ihr seht dies auch so.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Mit Dir sind es hunderte, wenn nicht tausende, die ebenfalls einen Beitrag leisten, unter anderem auch der Sprechende.

**Antonia Hagmann, CVP/EVP/GLP-Fraktion:** Die vorgesehene unterirdische Veloabstellanlage ist meines Erachtens, und das ist natürlich meine Meinung, und ich sage dies als überzeugte Velofahrerin, das Prunkstück der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs Ost. Die CVP/EVP/GLP-Fraktion ist überzeugt, dass dieses Projekt die optimalste Lösung für dieses Gebiet bezüglich Veloparking ist. Kein Raum für Aufenthalt und Weg geht verloren, sondern man gewinnt noch dazu. Durch diese Anlage wird auch der Treppenaufgang und -abgang entlastet, denn die Velofahrer müssen ihn dann bekanntlich nicht mehr benützen. Auch das ist doch für den stark belasteten Aus- und Eingang des Bahnhofs Ost positiv zu werten. Im Weiteren verschwindet damit das wilde Parkieren der Velos, und somit gewinnt

der Eingangsbereich der Ostseite des Bahnhofs schon optisch. Wichtig ist dann aber natürlich, dass der wilden „Parkiererei“ auch konsequent entgegen gewirkt wird. Uns überzeugt die Durchgängigkeit der vorgesehenen Anlage. Es gibt keine Sackgasse. Das ist unseres Erachtens auch ein Sicherheitsaspekt, der nicht zu unterschätzen ist. Im Weiteren überzeugen der sehr kurze Weg zu den Perrons und der Zugang zu den beiden Unterführungen. Somit wird auch der Verkehrsstrom verteilt. Soweit wir dies beurteilen können, wird die Anlage freundlich gestaltet, und die vorgesehenen Einrichtungen wie eine Aufladestation für E-Bikes, Velopumpstation, Abschliessfächer und Überwachung der Anlage begrüßen wir. Den Antrag der SP, die Veloparkierungsanlage von Beginn an so zu gestalten, dass die Überwachung mit Personal vor Ort gewährleistet werden kann, unterstützen wir. So haben wir alle Optionen offen und werden dann bei der Benützung der Anlage beurteilen können, ob eine dauernde Präsenz einer Aufsichtsperson auch wirklich erforderlich ist oder nicht. Als einzigen Nachteil dieses Projektes erachten wir, dass eine doppelstöckige Parkierungsanlage realisiert werden muss. Davon werden sicher nicht alle Benutzer begeistert sein, was ich auch ein Stück weit nachvollziehen kann. Ich bin aber der Ansicht, dass mit den vorhandenen Platzverhältnissen und wenn wir ein Maximum an Veloabstellplätzen erreichen können, dieser kleine Nachteil akzeptiert werden muss. Über die Betriebszeiten, von denen bei der Information auch schon die Rede war, sprich Öffnungszeiten dieser Anlage und wenn man überhaupt eine solche einführen will. Ich finde, dass darüber gestritten werden kann, ob eine allfällige Gebühr für Velofahrer verlangt werden soll, wie es von gewissen Kreisen immer etwa wieder gefordert oder gewünscht wird. Aber ich denke, dies kann bei der Inbetriebnahme getan werden. Dann haben wir genügend Zeit, um über so etwas zu streiten. Ich denke, dies sollte kein Grund sein, für oder gegen eine Veloparkierungsanlage zu sein, denn das vorliegende Projekt ist die einzige Lösung im Bereich Bahnhof Ost, die Sinn macht und von den Velofahrern und Velofahrerinnen dann auch wirklich benützt wird. Wir befinden uns ja hier im Vorprojekt, und das ist ein Grundsatzentscheid. Die Ausgestaltung der Details ist dann sicher auch eine Arbeit der Baukommission. Die CVP/EVP/GLP-Fraktion wird auf das vorliegende Geschäft eintreten und den Beschlussesanträgen mit Überzeugung einstimmig zustimmen.

**Anna Engeler, Fraktion Grüne:** Auch wir unterstützen diese Vorlage, nicht zuletzt, weil wir ökonomisch denken. Hier haben wir eine klassische Zwei-für-eins-Aktion. Wir kaufen eine Veloparkierungsanlage und erhalten von den SBB im Bahnhof West noch eine zweite oben drauf gelegt. Für das Problem der wild parkierten Velos, das im Bahnhof Ost momentan klar besteht, ist dies die beste Lösung, weil man nicht näher an den Bahnhof kommt und ein Grund, weshalb man das Velo wild parkiert, ist, wenn man sehr knapp dran ist. Dann stellt man das Velo lieber so nahe an die Gleise wie nur möglich. Dieses Problem hat man mit dieser Lösung umgangen. Das vorliegende Projekt ist von uns ausgesehen überraschend grosszügig ausgefallen. Wir waren überrascht, wie viel Platz es dort unten noch hat. Mit 120 Metern Länge und 8 Metern Breite ist eigentlich mehr heraus gekommen, als wir uns erhofft hatten. Dies aufgrund der gegebenen engen Voraussetzungen dort. Der einzige Nachteil, den das Projekt hat, ist, wie schon oft angesprochen, die steile Rampe. Wir denken, dass man dort unter den gegebenen Umständen mit der beheizten Rampe im Winter eine gute Lösung gefunden hat. So können die Velofahrer im Winter auch ihre Motorik noch etwas schulen und bremsen lernen. Es wird sicher eine Umgewöhnung sein, wenn man von jetzt an unterirdisch parkieren geht. Aber es wird oberirdisch eine optische Entlastung für das Auge. Ich denke, es ist auch vom angesprochenen Sicherheitsaspekt her eine gute Lösung. Man hat dem Aspekt der Sicherheit die grösstmögliche Aufmerksamkeit geschenkt. Die Anlage ist hell beleuchtet, die Betreuung ist gut, es gibt eine Videoüberwachung und Ausgänge auf beiden Seiten und gerade auch die Nähe zum Bahnhof, wenn also ein Zug ankommt oder abfährt, was meistens dann der Fall ist, wenn man sich dort unten befindet, bewirkt, dass man selten allein in der Anlage ist, auch nicht beim ersten oder letzten Zug. Das ist gerade für die subjektive Sicherheit bestimmt ein wichtiger Aspekt. Bis jetzt ist vorgesehen, dass die Oltech die Anlage bis um zwölf Uhr teilweise betreuen wird. Den Antrag der SP können wir sonst auch unterstützen. Wir denken, es macht Sinn, dass auch

dort jemand permanent anwesend ist. Aber die Oltech ist ab zwölf Uhr nicht mehr anwesend, und die Anlage wird erst um zwei Uhr geschlossen. Wir denken aber, dass gerade in diesen zwei Stunden die Gefahr von Vandalismus oder Schädigung dieser Anlage am Grössten ist. Es wäre eigentlich wünschenswert, dass ein 24-Stunden-Betrieb bestünde, gerade auch im Hinblick darauf, dass jetzt dort das Coq d'Or neu eröffnet wurde und vielleicht gewisse Leute auch nach dem letzten Zug ihr Velo noch heraus holen möchten. Wir haben noch einige Bedenken oder Anregungen, welche die Anlage selber betreffen. Zwar ist es, wie die CVP schon angesprochen hat, die zweistöckige Anlage, was sicher nicht die glücklichste Lösung ist. Ich denke, man sollte dort sicher noch einmal daran denken, dass man nicht das gleiche System wie im Bahnhof West wieder einkauft, das doch sehr umständlich ist und auch schon zu Unfällen geführt hat, wie ich vernommen habe. Dass man dort vielleicht irgend ein System einkaufen würde, das gefedert ist, damit es etwas leichter von der Hand geht, wäre wünschenswert. Auch dass man bedenkt, dass die Anlage auf keinen Fall schmaler als auf der Westseite sein sollte, weil es dort jetzt schon zum Teil zu Problemen mit breiten Lenkern oder Velokörbchen, was doch gewisse Leute haben, geführt hat. In diesem Sinne möchte ich beliebt machen, die Vorlage zu unterstützen, weil ich denke, dass es ein wichtiger Baustein in der ganzen Vorlage, diesem Paket, ist und auch dazu beiträgt, dass Olten endlich einmal den Bahnhof erhält, den es eigentlich verdient. Wir sind ein Eisenbahnknotenpunkt, was man auch am Bahnhof sehen dürfte. Die Veloparkierungsanlage ist ein wichtiger Baustein. Nicht zuletzt wollen wir oben auch die Kiss-and-Ride-Parkplätze nicht aufgeben, die wegfallen würden, wenn die Veloparkierungsanlage nicht realisiert werden könnte.

**René Wernli:** Die FdP-Fraktion wird diesem Geschäft ebenfalls zustimmen und die unterirdische Veloparkierungsanlage unterstützen. Der Bahnhofbereich Ost ist für die rechte Aare-seite von grosser Bedeutung, insbesondere mit dem Neubau der Fachhochschule, der Entwicklung im Bereich Sälihof/Sälipark. Zum Bahnhofbereich Ost gehört auch eine Veloparkierungsanlage. Wir hätten es auch gerne gesehen, wenn man sie oberirdisch irgendwo hätte realisieren können. Das ist aber offenbar nicht möglich, und eine andere oberirdische Lösung in unmittelbarer Bahnhofsnähe, hat es auch nicht gegeben. Die aktuelle Situation hat mein Fraktionskollege Thomas bereits umschrieben. Wenn Ihr dort einmal hingehet, kann man das, was man dort antrifft, nur als Chaos bezeichnen. Wir haben das vorliegende Projekt auch angeschaut, sind nicht ganz zufrieden, wie es andere schon gesagt haben. Wir hätten uns vielleicht eine bessere Anbindung des Hardegg-Quartiers gewünscht. Das hat aber auch den Ursprung, dass das Land, das dort benötigt wird, halt nicht der Stadt gehört. Ob die Rampe so sein muss, wie sie projektiert ist, ist für uns auch fraglich. Wir sind aber der Auffassung, dass dies nicht Detailgründe genug sind, um das Geschäft zurück zu weisen respektive uns im Detail zu verfilzen. Das Projekt hat eine grosse Bedeutung. Deshalb unterstützen wir dies. Es ist Zeit, dass wir in Olten endlich etwas angehen und somit positive Zeichen für eine gute Entwicklung setzen.

**Gert Winter, SVP-Fraktion:** Bei der unterirdischen Veloparkierungsanlage sind die Meinungen in der Fraktion geteilt. Bedenken bestehen etwa in Bezug auf die Breite von lediglich von 8 Metern. Bei einem grösseren Andrang von Velofahrern, die ihr Velo parkieren oder abholen wollen, dürfte die Passage zwischen den beiden Reihen erschwert sein. Andererseits wissen wir auch, dass die Raumverhältnisse keine breitere Veloparkierungsanlage zulassen. Die grosse, für uns nicht mit Sicherheit zu beantwortende Frage ist somit, ob die Velofahrer die Benutzung der Anlage im Alltag für ausreichend komfortabel halten und ihre Velos tatsächlich dort und nicht sonst irgendwo abstellen. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft diejenigen Veloparkplätze, deren Benutzung unentgeltlich sein soll. Die Stadt tätigt erhebliche Investitionen, und auch der Betrieb und Unterhalt werden nicht gratis sein, weshalb eine bescheidene Gebühr vertretbar gewesen wäre. Andererseits sehen wir auch den Zielkonflikt, der darin besteht, auch die sparsameren Oltner zur Benutzung der Veloparkierungsanlage zu motivieren. Trotz dieser Bedenken würde die SVP-Fraktion den Beschlussesanträgen I. bis IV: mehrheitlich zustimmen, vorbehältlich der Unterstellung von Ziffer I./2. unter das obligatorische Referendum.

**Urs Knapp:** Ich möchte noch eine Anregung machen und den Ball von Markus Ammann aufnehmen, was er in einem Satz gesagt hat. Ich glaube, so wenig wie heute state of the art ist, dass man eine Treppe ohne Rolltreppe macht, so wenig sollte man versuchen, eine Erhellung ohne Tageslicht zu machen. Es gibt Möglichkeiten, hier auch Licht hinunter zu bringen, mit Oberlichtern, es können Lichtschächte eingebaut werden. Man sieht es 50 Meter daneben bei der Unterführung, was es optisch gebracht hat, als die SBB die Unterführung eröffnet haben. Letzte Woche war ich ganz woanders. Dort hatte es zwar nicht viele Velofahrer, aber viele Fussgänger und viele Unterführungen. Auch dort sieht man wirklich die Bemühung, mit relativ einfachen Sachen, mit einem Spalt von nur 50 Zentimetern, wo Licht einfällt. Man kann ein Panzerglas einsetzen. Es sieht schon ganz anders aus und gibt ein ganz anderes Gefühl als ein 8 Meter breiter und 120 Meter langer Schlauch, der eventuell noch grau aussieht, was das Schlimmste wäre. Hier bekommt man Platzangst. Ich glaube, das wäre wirklich auch der feste Wunsch an die Planer, dass sie hier noch einmal über die Bücher gehen und schauen, wie sie dies machen können. Es gibt Beispiele, ganz nahe und auch etwas weiter weg, wie man dies relativ einfach lösen kann, damit es dort unten ein deutlich höheres Sicherheits- und Wohlbefinden gibt.

## **Beschluss**

Mit 41 : 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen wird Eintreten beschlossen.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Es liegen Anträge der SVP und der SP vor. Ich schlage folgendes Vorgehen vor: Wir stimmen zuerst über den SVP-Antrag ab. Anschliessend besteht für die SP Gelegenheit, ihren Antrag zu begründen.

**Christian Werner:** Wenn dies so gemacht wird, möchte ich noch gerne wissen, ob der Antrag der SP finanzielle Auswirkungen hätte. Ich bin nicht Präsident. Aber vielleicht könnte man es auch umkehren. Das wäre meines Erachtens fast besser.

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Der Antrag der SP kann und muss die Frage auslösen, ob dies finanzielle Konsequenzen hat. Wir haben diese Frage geprüft. Erstens muss es möglich sein, im bestehenden Perimeter, wo wir die Vel oanlage installieren, das von der SP beantragte Sicherheitsbedürfnis zu realisieren. Das ist möglich. Es ist klar, dass letztlich, wenn dort noch irgendein Häuschen installiert werden soll, in dem jemand sitzt, wenn man also eine permanente Besetzung will, der eine oder andere Veloparkplatz oder -stände verschwinden wird. Das ist die Konsequenz aus dem Antrag. Für uns als Stadtrat ist es wichtig, dass der Perimeter der gleiche bleibt. Zweitens ist der Stadtrat der Meinung, dass wir uns, wenn die Kosten gleich bleiben – das ist die Meinung des Gesamtstadtrates – diesem Antrag sicher nicht verwehren werden. Wichtig ist, was eine Bedingung ist, dass es innerhalb dieser Kosten bleibt. Unsere Abklärungen haben ergeben, dass einerseits die baulichen Ergänzungsmassnahmen, die notwendig wären – das ist nicht irgendeine Luxuslösung, sondern realisierbar – innerhalb dieses Kredites möglich sind. Entscheidender ist noch, inwiefern hier allenfalls personelle Kosten entstehen. Dort haben wir Kontakt mit der Oltech und dort auch verbindlich die Zusage erhalten, dass sie selber interessiert sind, ihre bestehende Beobachtungsstation, wenn man so sagen darf, die personelle Besetzung in den Bahnhof Ost zu verlegen. Sie haben dies auch aus betrieblichen Gründen begründet, dass auch von daher keine zusätzlichen Kosten entstehen und wir dem Zusatzantrag innerhalb dieses Kredites werden standhalten können mit der Auflage, dass es Veloparkierungsstände sein werden. Das ist an und für sich die Konsequenz aus diesem Antrag.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Aufgrund dessen, was ich aus dem Parlament spüre, schlage ich vor, zuerst den Antrag der SP zu behandeln.

**Dr. Markus Ammann:** Ich möchte nicht viel sagen, da ich dies vorher begründet habe. Abgesehen davon habe ich festgestellt, dass der Baudirektor das Anliegen bereits verstanden hat. Genau so, wie er es geschildert hat, ist es auch gemeint. Von daher denke ich, dass es keine weiteren Erläuterungen braucht.

**Urs Knapp:** Ich habe eine Verständnisfrage zum Antrag. Ich kann nachvollziehen, dass man auf Sicherheit gehen will. Geht es Euch darum, dass ein Häuschen erstellt wird und man jemanden hinein setzen könnte oder geht es Euch darum, dass ständig jemand dort ist? Was heisst dann ständig: Während der gesamten Öffnungszeiten von morgens um 4 Uhr bis morgens um 2 Uhr? Ich verstehe den Antrag nicht ganz. Was ist wirklich das Ziel? Ist es das, was ich vom Baudirektor gehört habe, dass ein Häuschen erstellt wird, das besetzt werden könnte. Oder möchte man mehr, dass während 22 Stunden permanent jemand dort ist? Dann müsste jemand bezahlt werden. Um eine Aufklärung, worüber wir am Schluss abstimmen, wäre ich froh.

**Dr. Markus Ammann:** Ich kann es versuchen. Die Idee ist natürlich klar, dass man dort eine Station hat, wo jemand permanent anwesend ist. Die Idee ist auch, dass jemand permanent da ist. Ich denke, man muss dann darüber reden, ob jemand bis um 24 Uhr oder 2 Uhr dort ist. So detailliert können wir dies im Moment nicht fordern. Aber es geht darum, dass eine mehr oder weniger vollständige Präsenz vorhanden ist. Aber eben: mehr oder weniger. Das ist letztlich die Idee. So wie ich es jetzt gehört habe, muss man vielleicht diskutieren, ob die Oltech mit der ganzen Velostation oder was auch immer dorthin geht. Ich denke, das ist nicht der Kern der Sache. Der Kern der Sache ist, dass zu einem wesentlichen Teil der Zeit Personen dort anwesend sind.

**Felix Wettstein:** Mir scheint, man kann diese Frage ganz einfach beantworten. Wir reden von einer baulichen Investition und nicht von einem Betriebskredit.

**Marcel Buck:** Ich habe eine technische Frage. Wenn man das Häuschen, wie es bezeichnet wurde, jetzt installiert, würde mich schon noch interessieren, wie viele Veloparkplätze dadurch aufgehoben werden. Mir scheint, dass man mit 700 Veloabstellplätzen sonst schon relativ knapp ist. Wenn man noch mehr weg streicht, wird es halt schon noch knapper.

**Andreas Schibli:** Ich hoffe, dass ich es richtig verstehe. „Dass der Betrieb und die Überwachung mit Personal vor Ort gewährleistet ist“. „Gewährleistet ist“ bedeutet, dass ein Häuschen dort steht, in dem jemand sitzt. Dann ergibt über 22 Stunden Präsenz, so wie es hier steht, und das ist meine Interpretation, was ich ziemlich wichtig finde. Wenn dies nicht der Fall ist – Markus Ammann hat vorher versucht, dies zu erklären – müsste man schreiben, dass es möglich ist. Das heisst: Wir erstellen einmal ein Häuschen. Dann ist vielleicht jemand nur 10 Stunden und nicht 22 Stunden dort. Je nachdem kommt es dann auch auf die Kosten an. Wenn es so ist, wie es hier steht: „Gewährleistet ist“, das heisst Häuschen plus Person kostet dann etwas mehr als wenn es nur möglich ist, wenn nur ein Häuschen dort steht. Das müsste jetzt irgendwie klar dargelegt werden, worüber wir abstimmen.

**Thomas Frey:** Ich habe mich vorher als Nichtvelofahrer geoutet. Jetzt möchte ich noch wissen, wie es auf der anderen Bahnhofseite ist, wenn man das Velo parkiert. Wenn ich richtig informiert bin, kann man das Velo dort auch geschlossen versorgen. Es passt jemand darauf auf. Das ist gratis. Aber es kostet. Jetzt sind wir beim Punkt. Wenn man dies möchte, wäre ich dafür, dass die Personalkosten, die dort entstehen, durch diejenigen getragen werden, die bei der Veloparkierung den Nutzen haben. Sonst kann ich dem Antrag so nicht zustimmen.

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Worum geht es beim SP-Antrag? Offenbar besteht das Anliegen nicht nur bei der SP, sondern in der Bevölkerung. So nehme ich es jedenfalls wahr, wenn man diskutiert. Es geht darum, dass in diesem Bereich nicht nur Frauen, sondern einfach

diejenigen, die solche Anlagen benützen, Angst haben. Es geht darum, dort unten eine Sicherheit zu schaffen. Der Antrag ist, wie ich ihn verstehe, dass bei den Veloparkierungsanlagen dort unten der Überwachung mit Personal Sorge tragen. Im Moment befinden wir uns in einem Vorprojekt. Meine Aussage ist, dass es nicht mehr kosten darf. Wir sind in diesem Kredit. Es ist auch ganz klar, dass die ganze Veloparkierungsanlage dadurch nicht eine Erweiterung des Perimeters verlangt. Wenn in der Projektbearbeitung, die übrigens auch noch in die Baukommission und die Sicherheitskommission kommt – das möchte ich hier auch noch betont haben – in der Ausführung als solche dort zwei Ständer weg müssen, dann gehen sie dort weg. Das wird das Projekt nicht torpedieren. Deshalb werden oben schliesslich nicht mehr Veloparkierungsanlagen missbraucht bzw. Velos abgestellt. Wir wollen nicht irgendwie Betriebskosten generieren. Es ist klar, dass wir zur Zeit mit der Oltech ein Abkommen haben, wie dies bewirtschaftet wird. Das kostet die Stadt Olten im Moment nicht irgendeinen Beitrag, sondern finanziert sich selber. Ich möchte Aldo Stoppa bitten, noch die Details dazu zu erläutern. Aber indem wir das Personal der Oltech einsetzen, in Absprache und auch im Interesse der Oltech, haben wir dort eine optimale Synergie, die mit dieser Vereinigung hergestellt werden kann. Ich möchte Aldo Stoppa bitten, zur Frage, inwieweit dort bewacht wird und wie eine solche Lösung aussehen könnte, dass man die sogenannte Verlagerung von der einen zur anderen Seite herstellen kann und insbesondere auch zur Finanzierung derselben Auskunft zu geben.

**Aldo Stoppa:** Die Oltech ist auf dem Bahnhofplatz West so organisiert, dass sie Veloabstellplätze hat, die abgeschlossen werden können, und solche, die offen und nicht abschliessbar sind. Zudem hat die Oltech Containers, wo sie Schutz vor Witterung findet und Hilfsmittel wie Papier usw. aufbewahrt Sie sind relativ klein. Die Leute sind ohnehin meistens draussen. Gleichzeitig bieten sie das Angebot an, Velos zu reinigen, nicht zu reparieren, da das Gewerbe nicht konkurrenziert werden soll. Für die Abschiessung der Anlage, die in diesem Sinne eben auch überwacht wird, verlangt die Oltech einen Franken. Auf dem Bahnhofplatz Ost bzw. in der neuen Anlage haben wir auch einen abschliessbaren Bereich. Das steht so im Bericht und Antrag. Es sind maximal rund 120 Velos. Der Zugang wird mit einem Badge-System gewährleistet. Für die Bewirtschaftung dieser Anlage, das heisst für das ganze Badge-System wird die Oltech auch wieder einen Franken, für den Rest nichts verlangen. Das wurde so abgemacht, und das hat auch das Parlament so verlangt. Zur Finanzierung der Oltech als solche: Ich muss sagen, wie ich es auch schon in der GPK erwähnt habe, dass ich nicht genau weiss, woher die Gelder kommen. Es ist auf der sozialen Ebene gesteuert. Die Stadt Olten zahlt auch irgendetwas. Hier bin ich nicht zuständig. Ich bitte, dafür Verständnis zu zeigen. Aber die Oltech generiert uns keine Kosten. Sie wird dort präsent sein und etwas für die abschliessbare Anlage verlangen. Sie wird Arbeit verrichten. Denkt daran, was die Oltech letztlich ist. Sie ist ein Betrieb, der Leuten eine Chance gibt, um wieder in das Berufsleben einsteigen zu können. Das ist letztlich einer der Zwecke der Oltech. Sie wird also nicht nur über diese Einstellhalle bzw. das Bauamt finanziert, sondern hauptsächlich über andere Kanäle.

**Daniel Probst:** Ich finde es heikel, wenn wir dem SP-Antrag zustimmen, weil es dann wirklich langsam etwas schwierig wird. Vorher haben wir darüber diskutiert, ob wir dies dem obligatorischen Referendum unterstellen wollen, weil wir knapp an die 4-Millionen-Franken-Grenze heran kommen. Wir haben gesagt, dass wir dies ganz klar mit gutem Gewissen nicht wollen, weil wir wissen, dass die Kosten unter den 4 Millionen liegen. Wenn wir hierher kommen, sagt die SP, von der Sicherheit her möchte sie eine Anpassung dieses Antrages. Vom Stadtrat und auch von der Fraktion Grüne haben wir gehört, dass man der Meinung ist, die Sicherheit könne mit den beschriebenen Massnahmen gewährleistet werden. Wenn wir dem Antrag zustimmen, haben wir weniger Leistung, weniger Veloparkplätze. Dazu kommt noch, dass auch geprüft werden muss, ob vielleicht breitere Parkplätze geschaffen werden können oder doch nur einstöckig. Dann haben wir allenfalls plötzlich nur die Hälfte vom Vorhandenen. Auch die Kosten erhöhen sich. Wir haben gehört, dass man pro Veloparkplatz am Ende Fr. 5'400.— bezahlt. Bei der Hälfte verdoppeln sich die Kosten auf Fr. 10'800.—.

Wenn es mit dem Körbchen noch etwas breiter wäre, wird es noch teurer. Dann wird es langsam etwas heikel für uns, dem zuzustimmen respektive wenn der Antrag der SP durchgeht, hätte ich aus politischen Gründen langsam ein schlechtes Gewissen, auch wenn es hier nur um die Investition geht und nachher vielleicht zusätzlich noch ein Betriebskonzept folgt, wenn wir so knapp unter 4 Millionen sind. Wenn man weiss, dass es einmal Folgekosten geben wird, würde ich persönlich dem SVP-Antrag zustimmen.

**Thomas Rauch:** Ich möchte das Votum von Felix Wettstein aufnehmen. Er hat gesagt, eines sei operativ und das andere eine Infrastrukturanlage. Die SP müsste einfach präziser sein. Es müsste doch heissen, dass „der Betrieb und die Überwachung mit Personal vor Ort möglich sind“. Es sollte übrigens auch nicht „ist“ heissen. Der Ausbau der Infrastruktur ist ja per se keine operative Aufgabe. Eine Infrastrukturanlage kann nicht überwachen. Das ist nachher eine zweite Frage. Ich möchte die SP bitten, dies anders zu formulieren, weil dies von mir aus gesehen falsch ist. Es ist unpräzise, was wir nachher abstimmen. Eines ist Infrastruktur und das andere operativ.

**Marcel Steffen:** Ich weiss, dass es immer etwas gefährlich ist, mit der Sicherheit zu spielen. Das ist mir auch klar. Vermutlich setze ich mich jetzt hier gleich in die Nessel. Im SP-Antrag fehlt mir einfach die Verhältnismässigkeit. Wir sprechen von 700 Velos, 700 Nutzern. Wir reden von einer Bewachung, mittlerweile bereits von 22 Stunden. Das sind drei Personen à 7 Tage à 12 Monate, einfache Rechnung, 1'100 Tage, Manntage, 5 Personen. War das Huhn oder das Ei zuerst? Das ist die genau gleiche Diskussion. Können wir jetzt die Vorlage nicht einfach einmal so durchgehen lassen? Wenn man dann wirklich sieht, dass von diesen 700 Parkierern ein sehr grosses Bedürfnis besteht, dass dies bewacht werden muss, prüft man nachher noch, ob man dort noch rund 10 Parkplätze entfernt und ein Häuschen aufstellt. Ich wüsste noch zwei oder drei andere Sachen, die in Olten auch noch bewacht werden und wo ich es gefährlich finde, wenn ich unten durch gehe.

**Daniel Schneider:** Vielleicht kann ich einen Beitrag zur Entwirrung leisten. Ich denke, diejenigen Velos, die dort eingeschlossen werden, wo man offenbar etwas zahlt, muss auch niemand bewachen. Sie sind ja schliesslich eingeschlossen. In der Bank steht ja auch nicht noch jemand vor dem Safe. Etwas seltsam. Der Rest geht um etwas ganz anderes. Wir wollen nämlich die subjektive Sicherheit gewährleisten haben, indem permanent Personen dort sind. Der Beitrag der Stadt wäre ja eigentlich, die räumlichen Behältnisse so zu definieren, dass dort ein Betrieb mit ein bis zwei Personen möglich ist. Der Teil, den die Stadt machen kann, ist der bauliche Teil. Von mir aus kann man das Wort „gewährleistet“ durch „möglich“ ersetzen und sogar „sind“ durch „ist“. Das ist alles in Ordnung. Aber es geht eigentlich um eine Kleinigkeit. Wenn wir jetzt plötzlich von Verhältnismässigkeit und der Hälfte der Abstellplätze sprechen, ist das pure Polemik. Ich denke, wir können den schwarzen Kessel wieder wegstellen. Es geht dann vielleicht um zehn Plätze, die wegfallen. Ich möchte jetzt auch nicht zehnmal 5'000 Franken ausrechnen. Sonst kommen wir zur berühmten FDP-Autoabstellflächen-Berechnung, wo ich nicht ausufern möchte. Ich glaube, es ist eine kleine Sache. Wir tun der Bevölkerung etwas Gutes - vielleicht redet heute Abend noch eine Frau zu diesem Thema – dass man dort eine Sicherheit gewährleisten könnte. Was ich nicht möchte, sind die ewigen Übungen: Schauen wir doch zuerst, ob jemand überfallen wird. Dann machen wir es vielleicht. Schauen wir, ob jemand überfahren wird. Dann machen wir es vielleicht. Das finde ich eine seltsame Methode. Ich glaube, es ist eine kleine Sache. Es ginge wirklich darum, die bauliche Geschichte bereit zu stellen. Es bleibt im Kredit. Das haben wir jetzt mehrfach gehört. Die 3,8 Millionen Franken sind sakrosankt. Ich nehme an, dass ein solcher Container, ein solches Behältnis, natürlich etwas nett gebaut, nicht mehr als Fr. 25'000.— kosten wird. Das ist ungefähr das, was Ihr dem Baumeister im Abgebot noch abluchst. Das müsste eigentlich gut möglich sein.

**Anna Engeler:** Ich melde mich jetzt als Frau. Wie ich bereits angetönt habe, ist der SP-Antrag für uns nicht unbedingt ein Muss. Ich denke sogar, wie es auch in der GPK diskutiert

worden ist, dass ich mich in einer solchen Anlage sicherer fühlen würde als bei den unbeleuchteten Veloparkplätzen, die es im Bahnhof Ost momentan hat, weil ich es dort wirklich ungemütlich finde. Vis-à-vis des Puffs, dunkel und morgens früh mein Velo zu holen finde ich unangenehm. Aber in einer hell ausgeleuchteten Unterführung, wo ich auf beide Seiten weg gehen kann. Ich kann mit beiden Varianten leben. Aber ich habe das Gefühl, dass wir mit der neuen Anlage jetzt schon eine massive Verbesserung in der Sicherheit haben.

**Marcel Buck:** Die Arbeit, welche die Damen und Herren der Oltech leisten in Ehren, aber ich persönlich glaube einfach nicht, dass auch nur ein Verbrechen nur durch die Anwesenheit dieser Damen und Herren verhindert werden könnte. Ich parkiere mein Velo auch. Wenn ich beim Bahnhof West etwas schaue. Klar kann man sein Velo dort abstellen. Aber ich traue dieser Sache gleichwohl nicht so ganz. Ist mein Velo jetzt noch dort oder nicht? Man ist nie so richtig sicher. Deshalb glaube ich persönlich einfach, dass kein Verbrechen durch die permanente Überwachung verhindert werden konnte.

**Heidi Ehram:** Anna Engeler ist etwas mutiger als ich. Sie ist auch viel jünger. Ich würde auf jeden Fall den Vorschlag „möglich“ unterstützen. So kann man zu gewissen Zeiten, wenn es nötig ist, eine solche Überwachung mit Personal einsetzen. Zu Zeiten, in denen es nicht nötig ist, muss man es nicht machen. Dies fände ich eine gute Lösung. Ich persönlich, für mein subjektives Sicherheitsempfinden wäre froh, wenn ich nachts um zehn oder elf Uhr, wenn im Bahnhof nicht mehr sehr viel Betrieb herrscht, jemand dort wäre. Aber ich bin in diesem Bereich auch etwas als Angsthase bekannt. So wie es jetzt steht „gewährleistet sind“ finde ich zu absolut formuliert. Wenn schon, dann so, wie von Thomas Rauch vorgeschlagen. Damit könnte ich eigentlich leben.

**Daniel Dähler:** Wenn man diesem Antrag heute Abend zustimmt, ist ganz klar, dass eine Grundlage geschaffen wird, um dies nachher einzuführen, was eigentlich dahinter angedacht ist. Das führt einfach zu Betriebskosten. Das müssen wir uns bewusst sein. Es ist immer so. Wenn man etwas schafft, nur wenn die Möglichkeit besteht, wissen wir, wie es läuft. Das ist ganz klar. Man muss einfach die heutige Situation sehen. Wie der Antrag gekommen ist, muss man akzeptieren. Es ist eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem, was man bis heute eigentlich hat. Dem dürfte man auch einmal etwas Genugtuung geben und nicht immer das Maximum fordern. Ich denke, es ist wirklich über das Ziel hinaus geschossen, und mit der Sicherheit zu spielen ist sicher auch populistisch. Ich fände es auch super, wenn jemand da wäre. Aber wenn eine Person dort ist, kann sie auch nur die Polizei anrufen. Wenn die Situation entsteht, wird sie auch nicht eingreifen können. Das muss man sich einfach bewusst sein. Ich glaube, gegenüber dem, was wir heute haben, haben wir dort eine viel bessere Situation. Man hat die Videoanlage und die Sicherheitssäule. Der Winkel ist meiner Meinung nach nicht so gut gesichert. Ich würde beantragen, dass man diese Person besser in den Winkel hinein setzt.

**Stadtrat Peter Schafer:** Nur zur Klärung betreffend Betrieb. Ich spreche jetzt als Sozialdirektor. Auf Seite 4 ist der Betrieb Oltech GmbH erklärt. Im zweiten Abschnitt steht: „Es entstehen keine Personalkosten“. Die Leute, die zur Oltech gehen, sind Sozialhilfe beziehende Personen. Wir haben das Gegenleistungsprinzip. Wir müssen diese Leute beschäftigen. Sie erhalten einen Motivationszuschlag. Aber die Arbeitsplätze haben wir bereits jetzt, einfach an einem anderen Ort. Neu sind einfach zwei Personen oder so viele wie es braucht in diesem Bereich. Aber es entstehen keine Mehrkosten. Das Gegenleistungsprinzip läuft bereits jetzt, einfach an einem anderen Ort. Es entstehen keine Betriebskosten.

**Antonia Hagmann:** Ich möchte gleichwohl noch sagen, weshalb ich diesen Antrag unterstütze. Ich bin überhaupt keine ängstliche Person. Das wissen vermutlich alle. Ich habe nirgends Angst, und für mich braucht es dies nicht unbedingt. Aber ich denke, wir vergeben

uns ja nichts, diesen Raum einfach einmal zu schaffen. Andernorts macht man den Vorwurf: Weshalb hat der Stadtrat nicht weiter gedacht? Es hätte ja Probleme geben können. Das hat man sehen müssen. Weshalb hat man dies nicht schon angedacht? Hier würde man es jetzt einfach einmal andenken. Wenn man es dann nicht braucht, ist es ja dann auch kein Riesenproblem. Ich muss Euch jetzt etwas sagen. Das Veloparking in Basel kenne ich. Ich weiss es auch von der Tochter, die ihr Velo dort hat. Sie hat auch keine Angst. Aber sie sagt gleichwohl, sie sei abends manchmal froh, dass vorne im Häuschen jemand ist und sie weiss, dass jemand dort ist. Ich denke, es könnte auch für Personen, die unten durch gehen, vielleicht gleichwohl manchmal nicht schlecht sein, wenn man weiss, dass dort jemand ist und man weiss, wohin man gehen könnte. Das ist auch ein Aspekt, der allen helfen würde.

**Daniel Dähler:** Wenn ich jeweils vom letzten Zug nach Hause gehe, wäre ich auch froh, es würde mich jemand begleiten. Von daher gäbe es auch solche Situationen. Grundsätzlich dazu, dass es nichts kostet. Irgend jemand bezahlt diese Kosten, und die Frage ist, ob es sinnvoll ist, dass jemand dort unten sitzt und auf mögliche Kunden wartet, die allenfalls kommen, um ein Velo reparieren zu lassen oder ob es nicht sinnvollere Arbeiten für diese Leute im Einsatz für die Stadt Olten gibt.

**Luzia Stocker Rötheli:** Ich stelle den Ordnungsantrag, dass wir jetzt abstimmen. Ich denke, die Meinungen sind gemacht, und ich habe nicht den Eindruck, dass substanziell noch etwas kommt.

**Daniel Probst:** Ich möchte wirklich noch einmal eindringlich versuchen, Euch zu überzeugen, dass wir hier nicht zustimmen. Erstens reden wir immer davon, dass die Oltech dies macht. Jetzt schon. Das steht nirgends und ist einfach so eine Idee. Es könnte auch durch die Securitas gemacht werden, wenn man sich plötzlich sicherer fühlen möchte. Dann ist es nicht mehr ganz so gratis. Zweitens: Was wir jetzt hier anfangen finde ich wirklich extrem seltsam. Dann müsste man ja in jedem Parkhaus auch noch eine solche Stelle schaffen. Wenn wir in Zukunft in Olten ein Parkhaus bauen, dass man dort, wenn es möglich ist, ein Kästchen schafft, damit man die Sicherheit gewährleisten kann. Das kann es ja nicht sein. Ich finde den Vorschlag von Marcel Steffen viel besser. Er sagt: Fangen wir doch so an, wie es hier ist. Wenn man bei einer Befragung dann sieht, dass wirklich ein Problem besteht, räumt man halt die paar Veloparkplätze weg und erstellt noch ein Häuschen. Ich kann nicht verstehen, dass es in diesem speziellen Fall so schlimm sein muss, wenn man hört, dass es bei Anna Engeler nicht der Fall. Bei den Parkhäusern haben wir ja auch niemanden.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Wir stimmen jetzt ab. Wie ich aus den Voten gehört habe, wäre die Ergänzung unter Ziffer I./1. der zweite Satz: „Die Veloparkierungsanlage wird von Beginn weg so ausgebaut, dass der Betrieb und die Überwachung mit Personal vor Ort möglich sind“.

## **Beschluss**

Mit 25 : 18 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem SP-Antrag zugestimmt.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Wir kommen jetzt zum SVP-Antrag.

**Christian Werner:** Ich habe mich vorher nicht in die Diskussion betreffend Mehrkosten eingemischt. Ich weiss nicht, ob man es so sagen kann wie Peter Schafer, dass diese Kosten heute schon bestehen. Jetzt integriert man es indirekt in das Projekt, das heisst, man verlagert eigentlich Kosten. Ich behaupte, dass die Kosten mit dem SP-Antrag steigen werden, und wir sind wiederum haarscharf unter dieser Grenze. Ich nehme jetzt die FdP, die vorher gesagt hat, sie werde uns unterstützen, wenn der SP-Antrag durchkomme, in die Pflicht und möchte jetzt gerne einmal Rückgrat sehen.

**Felix Wettstein:** Christian Werner, ich bin mir von Dir gewöhnt, dass Du die Sachen wirklich genau anschaust. Du weisst sehr gut, was der Unterschied zwischen einem Investitionskredit und einem Kredit für die laufende Betriebsrechnung ist. Wir reden jetzt auch nicht darüber, wie viel nachher zum Beispiel die Energie kostet, die es braucht, um dort unten Jahr für Jahr die Lampen dort zu unten zu betreiben. Deshalb reden wir jetzt nicht davon, ob irgendwelche Kosten für Personal, Reinigung oder Sonstiges entstehen. Das gibt es nachher in einer solchen Anlage natürlich alles. Wir reden jetzt von der Investition, die wir einmal tätigen und die innerhalb der vier Millionen Franken ganz sicher Platz haben wird.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Der SVP-Antrag unter Ziffer II./1. Absatz 2 lautet: „...dieses Beschlusses unterliegt dem obligatorischen Referendum“.

### **Beschluss**

Mit 34 : 9 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der SVP-Antrag abgelehnt.

### **Gesamtbeschluss**

Mit 38 : 6 Stimmen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

#### I.

1. Das Projekt für den Neubau der unterirdischen Veloparkierungsanlage wird mit folgender Ergänzung genehmigt: Die Veloparkierungsanlage wird von Beginn weg so ausgebaut, dass der Betrieb und die Überwachung mit Personal vor Ort möglich sind.
2. Der Baukredit im Betrag von Fr. 3'800'000.00 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 140'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.49 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

#### II.

Ziffer I./2. dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

### Beilagen

Unterlagen zum Neubauprojekt

Mitteilung an:  
Baudirektion/Adrian Balz(4)  
Finanzdirektion/Markus Sieber  
Finanzkontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

## Anhang zum Vorprojekt

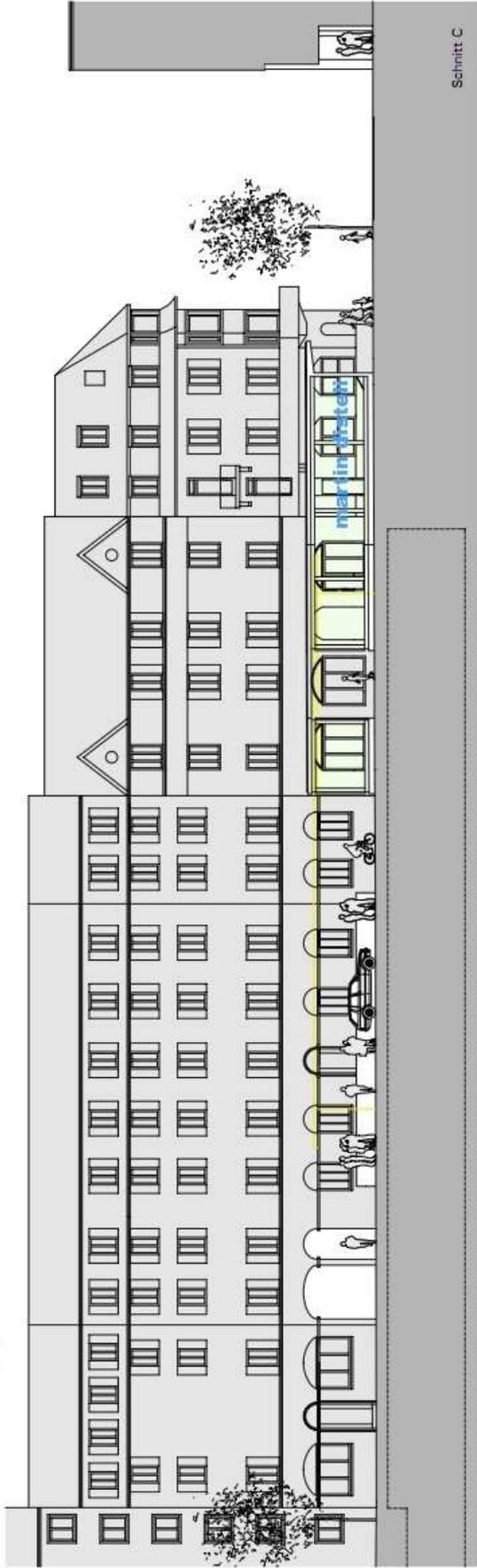


Visualisierung Veloeinstellhalle Richtung Martin Disteli-Unterführung



Visualisierung Eingang Veloeinstellhalle ab Hardegg-Unterführung Richtung Martin Disteli-Unterführung





Fassade Ost und Schnitt durch Aufgang Martin Disteli-Unterführung

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 3/13, 54/4

Prot.-Nr. 56

## **Bahnhofbereich Ost, Neugestaltung der Strassenräume und Schaffung von Kurzzeitparkplätzen/Projekt- und Kreditgenehmigung**



Der Bahnhofbereich Ost ist für den Langsamverkehr in Olten und insbesondere für die rechte Aarseite von grosser Bedeutung. Weder die Ausgestaltung noch die Nutzungsmöglichkeiten dieses Bereiches – auch bezüglich Strassenräume – entsprechen heute jedoch seiner Bedeutung bzw. den Bedürfnissen des Langsamverkehrs.

Nachdem das Gemeindeparlament mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt hat, sollen nun als eine von verschiedenen, von einander unabhängig realisierbaren Massnahmen die **Strassenräume** in der Umgebung des Ostzugangs attraktiviert werden. Dabei geht es primär um die Verbesserung respektive Vergrösserung des Strassenraumangebotes und damit auch der Sicherheit für zu Fuss Gehende in der Martin-Disteli-Strasse und der Tannwaldstrasse bis zur alten Aarauerstrasse. Mit der Gestaltung wird auch das neue Verkehrsregime spürbar gemacht und werden die Eingänge in die neue

**Begegnungszone gekennzeichnet. Zudem wird auch das Parkierungsangebot für Bahnfahrendinnen und -kunden verbessert. Zu diesem Zweck werden an der Martin-Disteli-Strasse 11 sogenannte Kiss-and-Ride-Parkplätze mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten und zwei Behindertenparkplätze erstellt.**

**Der Stadtrat beantragt für die Neugestaltung der Strassenräume und die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen einen Kredit von 2.3 Mio. Franken (inkl. bereits bewilligter Kredite).**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

### **1. Allgemeine Ausgangslage**

Der öffentliche Raum rund um das Bahnhofgebiet Ost ist zum heutigen Zeitpunkt stark verkehrorientiert und unattraktiv ausgestaltet. Insbesondere die Tannwaldstrasse – eingeklemmt zwischen Häuserzeilen und den SBB-Gleisanlagen – bietet den Verkehrsteilnehmenden von Langsamverkehr (LV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) wenig Platz, da die räumlichen Verhältnisse sehr eng sind. Das bestehende Flächenangebot für Fussgänger/innen und Veloparkierung wie aber auch die Erschliessungskapazität der Bahnhof-Personenunterführung Süd sind knapp und in absehbarer Zeit sogar schlicht ungenügend. Zudem besteht auf dem Strassennetz ein relativ hoher motorisierter Fremdverkehrsanteil, welcher zwecks Umfahrung des Post- bzw. Bahnhofplatzes die Route über den Geissfluhweg bzw. die Tannwaldstrasse wählt.

Das Gemeindeparlament hat mit Beschluss vom 28. Januar 2010 der Umgestaltung des Bahnhofbereiches Ost grundsätzlich zugestimmt und für die Projektentwicklung einen Kredit von Fr. 175'000.- bewilligt. Ziel ist es, eine attraktive Erschliessung, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bahnhofgebiet Ost und dessen nachhaltige Entwicklung zu sichern. Dabei sind insbesondere die zunehmenden Bedürfnisse des LV zu berücksichtigen.

Mit dieser Zielsetzung sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

1. Neues Verkehrsregime mit Zufahrtsbeschränkung von und zum Industriegebiet Nord, Begegnungszone und neuen Einbahnregelungen. Diese Massnahme erhöht die Verkehrsqualität und damit auch die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Zudem werden durch die Einbahnregelung und die Verlagerung von Autoabstellplätzen neue Platzverhältnisse im Strassenraum zu Gunsten des LV geschaffen. Die entsprechenden Signalisationsmassnahmen sind von der Stadtpolizei im Dezember 2010 öffentlich ausgeschrieben worden. Die Einführung der Verkehrsmassnahmen ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der nachfolgenden Massnahmen.
2. Neue Erschliessungsanlagen zu den beiden Bahnhof-Personenunterführungen zur Verbesserung der Erschliessungs- und Raumqualität.
3. Eine unterirdische Veloparkierungsanlage
4. Neugestaltung der Strassenräume und Erstellung von Kurzzeitparkplätzen für Bahnfahrenden (Kiss and Ride-Parkplätze).

Es handelt sich um separate Massnahmen, die wie erwähnt Antworten auf unterschiedliche Fragestellungen geben:

- Ungenügende Kapazitäten auf den Erschliessungsanlagen
- Fehlende Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Zufahrtswegen zum Bahnhof
- Zu geringe Kapazitäten bei der Veloparkierung

Unterschiedlich sind auch die Nutzerinnen und Nutzer der Massnahmen: Während der Kapazitätsausbau bei der Veloparkierung der Quartierbevölkerung zugute kommt, profitieren von der Strassenraumgestaltung insbesondere auch die wachsende Zahl von Studierenden in den Oltnen Bildungszentren. Die neuen Treppenanlagen bringen nicht nur für die Bahnkundinnen und -kunden grosse Vorteile, sondern auch für die stadtquerende Bevölkerung.

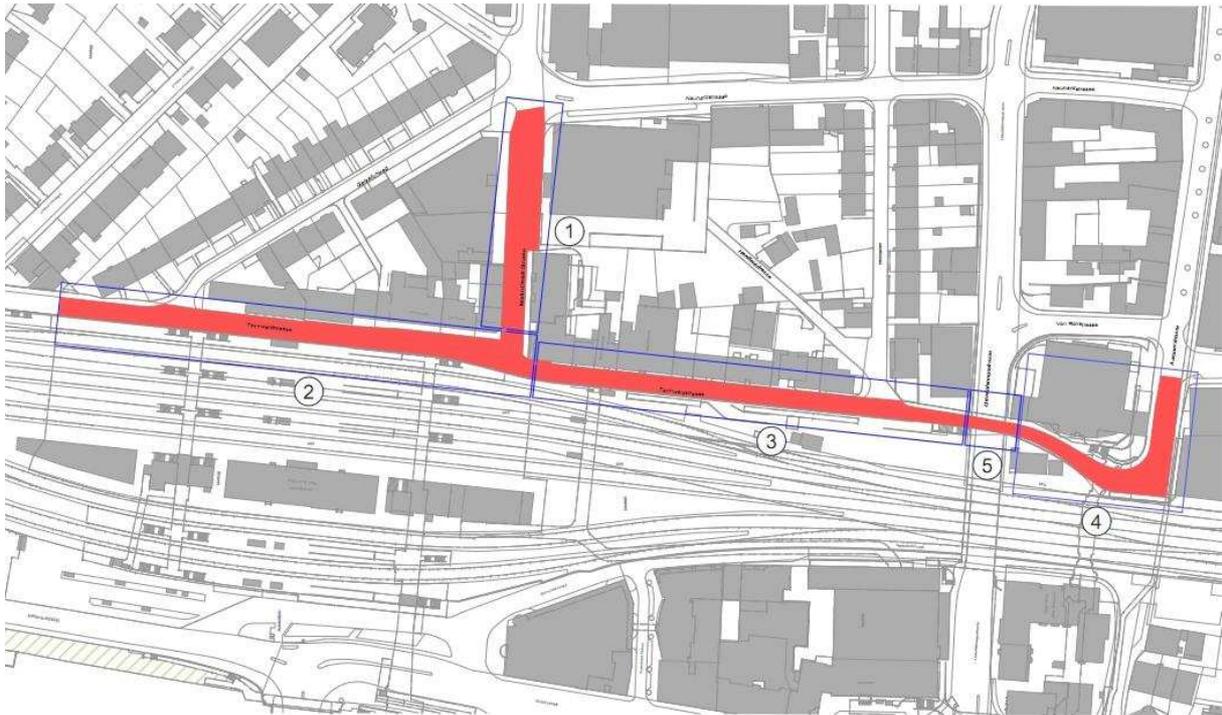
Die Massnahmen können – mit Ausnahme des neuen Verkehrsregimes, das wie oben ausgeführt eine zwingende Voraussetzung bildet – unabhängig von einander realisiert werden. Fallen einzelne von ihnen weg, sind lediglich marginale Anpassungen nötig. So würde beispielsweise bei einer Nichtrealisierung der unterirdischen Velohalle der Strassenraum der Tannwaldstrasse dennoch wie vorgesehen umgestaltet und im Sinne des Raumgewinns von den Autoparkplätzen befreit; da in diesem Falle die bisherigen Veloparkierungen beibehalten würden, müssten jedoch die Autoparkfelder ersatzlos gestrichen werden.

Werden die beantragten Massnahmen hingegen vollumfänglich realisiert, führt dies zu einem gesteigerten Gewinn in Form einer maximalen – und längst fälligen – Attraktivitätssteigerung im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten im Gebiet Bahnhof Ost.

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen werden die im Rahmen des Projektes Chance Olten Ost formulierten Ziele und Forderungen zur Aufwertung der rechten Aareseite respektive des Bahnhofbereiches Ost gestützt bzw. erfüllt. Zudem wird damit auch die Tatsache berücksichtigt, dass mit der Inbetriebnahme des Neubaus der Fachhochschule Nordwestschweiz im Herbst 2013 die Fussgängerströme nochmals zunehmen werden. Aus diesem Grund müssen dannzumal die wesentlichen Bauarbeiten wenn immer möglich abgeschlossen sein.

## **2. Projekterläuterungen zur Umgestaltung**

Die Einführung des erwähnten neuen Verkehrsregimes und die Verlagerung von Autoabstellplätzen ermöglicht eine Umgestaltung der im folgenden Bild rot eingefärbten Strassenzüge zu attraktiven und insbesondere den Bedürfnissen des Langsamverkehrs (LV) entsprechenden öffentlichen Räumen, in welchen in Zukunft Tempo 20 (Begegnungszone) gilt.



Die Tannwaldstrasse sammelt die Fussgängerströme zum Hauptbahnhof. Damit muss sie auch im Hinblick auf die Eröffnung des Neubaus der Fachhochschule Nordwestschweiz grosse Fussgängerströme aufnehmen können (Bereiche 2, 3, 4 und 5 im obenstehenden Bild). Zu Fuss Gehende wollen sich sicher bewegen können, in einem attraktiv gestalteten Raum ohne Engnisse, Stolperfallen und dergleichen. Die gleichen berechtigten Ansprüche haben auch die Velofahrenden.

Die Umgestaltung der Tannwaldstrasse Nord (Bereich 2 im obenstehenden Bild) ist vorwiegend durch die neuen Erschliessungsanlagen und die Platzgestaltung gekennzeichnet. Der gesamte Bereich mit dem Zugang zur Martin-Disteli-Unterführung wird heute eher als enger „Unort“ statt als städtebaulich wichtiger Ort empfunden. Mit der neuen Treppen- und Liftanlage zur Martin-Disteli-Strasse sowie den entsprechenden Gestaltungs-massnahmen soll er neu als Platz erkenn- und erlebbar werden. Die gesamte Platzfläche liegt künftig inklusive Fahrbereich auf der gleichen Höhe wie die reinen Gehbereiche. Durch die Lage der neuen Treppe und des Liftes sowie der Rampeanlage zur Veloeinstellhalle und den damit verbundenen Platzgewinn für die zu Fuss Gehenden profitieren im Sommer auch die Gartenwirtschaften. Der neue Treppenzugang zur Hardegg-Unterführung dient mit seiner den Strassenraum einengenden Eigenschaft als Einfahrt in die Begegnungszone und ist zusätzlich, wie übrigens jeder der Begegnungszoneneingänge, durch Bäume markiert.

Die Umgestaltung der Tannwaldstrasse Süd und der alten Aarauerstrasse (Bereiche 2, 3 und 4 im obenstehenden Bild) ist insbesondere durch eine wesentliche Verbreiterung des Fussgängerbereiches und eine angepasste Bepflanzung gekennzeichnet. Die Verbreiterung wird durch die Verlagerung der heute bestehenden Parkplätze auf jene Flächen an der Tannwaldstrasse ermöglicht, welche heute auf SBB-Areal durch Veloabstellplätze belegt sind. Die Brücke über die Unterführungsstrasse (Bereich 5 im obenstehenden Bild) muss zwingend saniert und verbreitert werden. Aufgrund des bestehenden Erneuerungszwangs wird die Brücke unabhängig von den Sanierungsmassnahmen an der Tannwaldstrasse als eigenständiges Projekt behandelt und entsprechend finanziert und abgerechnet. Für die Planung und Realisierung erfolgt eine separate Vorlage.

Der Strassenraum grenzt auch an das Areal des Fachhochschul-Neubaus. Aus diesem Grund muss die Gestaltung des gesamten Strassenraums wie aber auch die räumliche Behandlung des Schnittstellenbereiches mit der Umgebungsgestaltung der Fachhochschule abgestimmt werden. Die entsprechenden Arbeiten zur Fachhochschule sind noch nicht abgeschlossen, weshalb eine Anpassung der im Anhang dargestellten Gestaltungsmassnahmen möglich ist.

Die Umgestaltung der Martin-Disteli-Strasse (Bereich 2 im obenstehenden Bild) ist insbesondere durch die den Eingangsbereich der neuen Begegnungszone markierenden 11 neuen Kiss-and-Ride-Parkplätze und den Wendeplatz (siehe Anhang) gekennzeichnet. Die Flächengestaltung entspricht derjenigen der Tannwaldstrasse.

Die maximale Parkzeit der Kiss-and-Ride-Parkplätze beträgt eine halbe Stunde, wofür eine Parkgebühr von 1 Fr. zu entrichten ist, identisch mit den Parkplätzen auf der Westseite des Bahnhofs. Für die Inkraftsetzung der bewirtschafteten Parkplätze ist das polizeirechtliche Verfahren notwendig.

Selbstverständlich werden die Strassenzüge optimal beleuchtet und die Bedürfnisse behinderter Menschen berücksichtigt. Für diese werden in bestmöglicher Nähe zu den Liftanlagen, im Kreuzungsbereich Tannwaldstrasse/Martin-Disteli-Strasse, zwei Behindertenparkplätze markiert.

### 3. Finanzielle Auswirkungen

#### 3.1 Einmalige Kosten: Kostenvoranschlag

Die Kostenermittlung erfolgte auf Grund von Elementkostengliederungen, Erfahrungswerten und Unternehmer-Richtofferten.

Beim nachfolgenden Kostenvoranschlag sind sämtliche bereits bewilligten Kredite im Gesamtbetrag von Fr. 140'000.00 integriert; er enthält keine Bauzinsen.

Kostenvoranschlag

(inkl. MwSt / Preisstand 01.04.2010 Zürcher Baukostenindex 112.2 Punkte / Basis 01.04.2005).

<b>Bereich 1 / Martin-Disteli-Strasse</b>		
Strassenbau inkl. Fussgängerbereich, Wendeplatz, Kiss and Ride, Bepflanzung, Beleuchtung, Honorare	Fr.	690'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	65'000.00
<b>Total inkl. Mwst.</b>	<b>Fr.</b>	<b>755'000.00</b>

Die Kanalisation ist in einem guten Zustand und in der Hälfte der theoretischen Lebenserwartung. Sie wird deshalb nicht saniert.

<b>Bereich 2 / Tannwaldstrasse Nord</b>		
Die Kosten sind im Projekt „Bahnhofbereich Ost / Erschliessungsanlagen für die Bahnhof-Personenunterführungen“ berücksichtigt		

<b>Bereiche 3 und 4 / Tannwaldstrasse Süd und Aarauerstrasse</b>		
Strassenbau inkl. Fussgängerbereich, Bepflanzung, Beleuchtung, Honorare	Fr.	1'400'000.00
Unvorhergesehenes		140'000.00
<b>Total inkl. Mwst.</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'540'000.00</b>

Die Kanalisation ist in einem guten Zustand und in der Hälfte der theoretischen Lebenserwartung. Sie wird deshalb nicht saniert.

<b>Bereich 5 / Brücke über Unterführungsstrasse</b>		
Für die Planung und Realisierung der Brücke erfolgt im Mai 2011 eine separate Vorlage.		

#### 4. Organisation / Zuständigkeiten / Termine

Die Baudirektion ist als Baufachorgan für die Ausführung der Neubauten zuständig und vertritt in dieser Eigenschaft die Einwohnergemeinde Olten.

Die Vergabe von Aufträgen erfolgt durch die Baudirektion. Vorbehalten bleibt die Kompetenz des Stadtrates gemäss Art. 17 Geschäftsordnung des Stadtrats (Aufträge mit einer Kostenfolge von mehr als Fr. 200'000.00).

Die Realisierung der Bauvorhaben ist ab 2. Semester 2011 geplant.

#### Beschlusses-Anträge

##### I.

1. Das Projekt für die Neugestaltung der Strassenräume und die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen wird genehmigt.
2. Der Baukredit im Betrage von Fr. 2'295'000 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 140'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.45 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

##### II.

Ziffer I.2 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

- - - - -

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

**Urs Knapp:** Die GPK hat das Geschäft geprüft und ihm einstimmig zugestimmt. In der GPK haben wir gehört, dass die Verkehrsthemen keinen Zusammenhang mit dieser Vorlage haben. Das ist vom Stadtrat separat ausgeschrieben worden. Der Baudirektor hat es

erwähnt. Bei einer Einsprache läuft das Beschwerdeverfahren. Auch haben wir gehört, dass die SBB das Gelände nicht abgeben möchten und die Stadt Olten dies nicht in die Planung des Perimeters einbeziehen kann. Ein weiterer Punkt ist, dass die Brücke über die Unterführungsstrasse nicht Teil der Vorlage ist. Sie wird aber vermutlich im Mai mit einer Vorlage ins Parlament kommen. Wie uns von Herrn Kissling gesagt worden ist, muss sie auch separat durchgeführt werden, wenn die Brücke nicht gebaut würde. Dann kann man zwar mit der bisherigen Brücke weiter arbeiten, aber die Gewichtslimite geht einfach immer weiter hinunter. So haben wir dies gelernt. Ein Punkt, den wir auch gelernt haben und der in der GPK etwas Stirnrunzeln bereitet hat, war, dass das schöne Bild, das wir hier gesehen haben, nicht das zeigt, was erwartet werden könnte. Anders und etwas weniger dramatisch gesagt: Wir haben hinten einen Vergleich heute – das stimmt – und Tannwaldstrasse neu. Das ist nicht, was man erwartet, weil beispielsweise die Stromleitungen der SBB nicht verschwinden werden. Auch in Zukunft wird es dort ein Licht haben. Es wird auch nicht so sein, dass das Gelände von den SBB so schön aufgeräumt sein wird, sondern das werden die SBB autonom entscheiden. Die GPK hat dies mit Stirnrunzeln zur Kenntnis genommen und auch den Wunsch deponiert, dass man, wenn schon solche Bilder gemacht werden, entweder klar sagen soll, es handle sich um ein Symbolbild ohne Gewähr, wie es wirklich aussieht, oder es einfach richtig machen. Mit der Computeranimation ist dies heute nicht so schwierig. Die GPK ist aber einstimmig für Eintreten.

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Zur Visualisierung: Es stimmt: Die Kritik ist berechtigt. Wir haben dort Raum zur Steigerung. Beim ersten Bild hatten wir eine Art Vision, und hinten hat uns die Realität dann allenfalls wieder eingeholt. Tatsache ist aber schon, dass wir dort auch eine Verbesserung der Qualität in diesen engen Verhältnissen wollen. Für uns ist die Verpflichtung vorhanden, die wir auch von der GPK und heute Abend eigentlich von allen Fraktionen gehört haben, natürlich auf dem Weg zur Realisierung auch dieses Bausteins ständig am Ball zu bleiben, insbesondere die Verhandlungen auch aufrecht zu erhalten, und möglichst zu schauen, dass der Bereich, den der GPK-Sprecher angetönt hat, entsprechend einzuhandeln. Zur Brücke als solche muss ich auch sagen, dass sie ursprünglich selbstverständlich im Finanzplan war. Im Budget selber hatten wir sie nicht. Wir führen aber die Projektierung in diesem Sinne durch und werden dem Parlament den entsprechenden Antrag stellen. Für uns ist wichtig, dass der Ablauf der Strassensanierung vernünftig erfolgen kann, auch im Einklang mit den anderen Sanierungen. Wir denken, dass die Brücke tatsächlich saniert werden muss. Es gibt quasi fast eine neue Brücke. Aber es ist eine sanierte Brücke. Für uns ist bei dieser Brücke zudem wichtig, dass dort insbesondere auch zu den Anliegen von Chance Ost, die dort auch erwähnt wurden, im Bereich von Beschilderung, Beleuchtung usw. etwas dazu beigetragen werden kann. Das gehört aber zum Antrag und zum Geschäft. Wir vom Stadtrat möchten Euch bitten, auf die Vorlage einzutreten und ihr in dieser Form zuzustimmen.

**Felix Wettstein:** Die Grünen unterstützen auch diesen Baustein der Aufwertung auf der Ostseite unseres Bahnhofes. Wichtigstes Element ist ganz klar der deutlich breitere Trottoirraum zwischen dem Ausgang aus der Bahnhofunterführung und dem Gebäude Tannwaldstrasse 3, besser bekannt als "Fleischkäse". Wir sind weiterhin der Meinung, dass man insbesondere den Abschnitt der Tannwaldstrasse Nummer 20 bis 44 auch ganz vom Motorfahrzeugverkehr befreien könnte, denn die Anlieferung für die Häuser in diesem Bereich inklusive Hotel Amaris lässt sich auch von der Hofseite her bewerkstelligen. Wir wissen, dass wir in der letzten Parlamentsdebatte nicht entsprechende Mehrheiten gefunden haben. Vielleicht ist die Zeit später reif für eine solche Lösung, und buchstäblich gesagt, wir verbauen uns dies nicht. Die Bedenken, die Ruedi Moor heute schon einmal angesprochen hat, sind für uns noch nicht ganz ausgeräumt, dass die Kiss-and-Ride-Zone in zweifacher Weise missachtet wird. Einerseits erlaubt die Spurführung, so wie sie jetzt noch vorgesehen ist, nach wie vor, dass einzelne auf die Idee kommen können, viel näher an die Unterführung zu fahren und sich dort von ihren Liebsten zu verabschieden, und andererseits ist eine halbstündige Parkdauer vorgesehen. Das verleitet einige vielleicht dazu, die Parkplätze

entgegen ihrem Bestimmungszweck zu gebrauchen. Wir zählen darauf, dass bei der Inbetriebnahme von Anfang an konsequent Kontrollen gemacht werden. Ich zähle genau so darauf, dass eben auch das wilde Parkieren von Velos, falls die vorherige Vorlage so schlank durchkommt, wie wir vorher das Gefühl hatten, dann eben auch mit kontrolliert wird. Wir finden ganz wichtig und richtig, dass die Etappe, die wir jetzt als dritte besprechen, bei der Realisierung sehr rasch genommen werden soll, und mit der schon angesprochenen Vorlage, die noch separat kommen wird, mit dem Ersatz der Brücke über die Unterführungsstrasse der Start dann gemacht wird, aber dieser Strassenraum bald danach im Bereich Tannwaldstrasse südlichere Seite zuerst voran getrieben wird. Wir reden immer wieder davon "wenn dann der Neubau der Fachhochschule kommt", werden sich dort viele Leute befinden. Aber die Fachhochschule ist heute schon da und es sind viele Leute.

**Patrick Kissling:** Die CVP/EVP/GLP-Fraktion hat das vorliegende Geschäft an der Fraktionssitzung eingehend diskutiert und bedankt sich bei den zuständigen Personen für die Vorbereitung der Vorlage und bei Aldo Stoppa für die detaillierten Ausführungen an der Fraktionssitzung. Wie auch bei den vorangehenden Geschäften wird die CVP/EVP/GLP-Fraktion einstimmig auf den Bericht und Antrag eintreten und der Vorlage zustimmen. Mit der Neugestaltung der Strassenräume und der Schaffung von Kurzzeitparkplätzen wird der Bahnhofbereich Ost sowohl für den Langsamverkehr als auch für die Bahnhofkunden und Quartierbewohner attraktiviert. Die Aufwertung und Optimierung der Strassenräume in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sind im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Neubaus der Fachhochschule und die bereits heute zu Stosszeiten prekären Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer im Bereich der Tannwald- und Martin-Disteli-Strasse aus unserer Sicht unbestritten. Wir begrüssen die niveaugleiche Gestaltung von Fahr- und Gehbereichen. Die Markierung der Eingänge zur Begegnungszone mit Bäumen sowie die Auflockerung des Bereichs Tannwaldstrasse Süd mit einer Bepflanzung. Weiter erscheint uns die Anpassung der Gestaltungselemente an die Umgebungsgestaltung der Fachhochschule, sinnvoll und die Koordination der Schnittstellen betrachten wir als sehr wichtig. Wir möchten alle anderen Fraktionen einladen, der für die Entwicklung der rechten Aareseite wichtigen Vorlage zuzustimmen.

**Gert Winter, SVP-Fraktion:** Was uns im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Strassenräume vor allem stört, ist die vorgesehene Einführung von Tempo 20. Das bedeutet ein generelles Vortrittsrecht der Fussgänger auf der gesamten Strassenfläche bzw. eine Verleitung der Fussgänger zu vermehrt verantwortungslosem und entsprechend gefährlichem Verhalten im Strassenverkehr, nicht zuletzt dank auch ausserhalb dieser Zone. Ähnlich wie schon bei der Änderung der Vortrittsregel bei Fussgängerstreifen könnte es auch im Zusammenhang mit der Einführung von Zonen wie Tempo 20 zu Kollateralschäden kommen, die dann in der Unfallstatistik ihren Niederschlag finden. Der Hauptzweck der Geschwindigkeitsbeschränkung, dass nämlich niemand freiwillig die entsprechenden Strassenabschnitte befährt, wenn es nicht geradezu unvermeidlich ist, würde wohl auch mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Stundenkilometern erreicht werden. Diejenigen, die für die Einführung von Tempo-20-Zonen eintreten, scheinen zu vergessen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Richtgeschwindigkeiten sind, und ein Automobilist das Tempo nach SVG in jedem Fall den Verhältnissen anzupassen hat. Von daher würden wir eine Beschränkung auf Tempo 30, gegebenenfalls halt mit sporadischen Geschwindigkeitskontrollen eindeutig vorziehen. Im Übrigen hält die SVP-Fraktion diese Vorlage für durchaus gelungen. Sie wird dementsprechend den Beschlussesanträgen I. und II. zustimmen.

**Werner Good, SP-Fraktion:** Die wichtigsten Punkte sind in der Einleitung des Berichts und Antrags angesprochen. Der Bahnhofbereich Ost ist für den Langsamverkehr von grosser Bedeutung. Er muss attraktiver werden. Die Sicherheit für diejenigen, die zu Fuss gehen, und ich würde sagen auch für Menschen mit Behinderung, wie es in den Projekterläuterungen erwähnt wird. Auch wenn wir für die Sicherheit für den Langsamverkehr gerne noch

etwas mehr Nachhaltigkeit hätten, stimmen wir dem jetzigen Projekt zu. Die Erfahrung wird zeigen, ob die Tannwaldstrasse nicht weiterhin für den Ausweichverkehr attraktiv bleibt. Wir vertrauen den Verantwortlichen, dass sie dann handeln werden, um diesem Grundsatz gerecht zu werden. Die Tannwaldstrasse muss für den Schleichverkehr unattraktiv, das heisst wirklich für die Bahnbenutzer attraktiv sein. Ich erlaube mir noch eine Bemerkung, die mit dem Projekt indirekt zu tun hat. Wir wünschen, dass darauf geachtet wird, dass die ganze Martin-Disteli-Strasse für die Autofahrer, die zu den Kiss-and-Ride-Parkplätzen oder von dort weg fahren, nicht noch attraktiver wird. Das hat zwar mit dem Bau nichts zu tun, sondern mit der Kontrolle, und hier ist die Polizei gefragt. Die Mitglieder der SP-Fraktion treten auf die Vorlage ein und stimmen den Anträgen zu.

**Thomas Frey:** Auch die FdP wird dieser Vorlage zustimmen. Sie bildet einfach den Deckel über das, was wir vorher schon beschlossen haben. Es fasst und hält das Ganze zusammen und zeigt, dass es eben gleichwohl eine gesamthafte Sache ist, was wir heute machen. Wir haben das Gefühl, dass es richtig ist, wenn man dieser wichtigen Fussgängerachse zur Fachhochschule die Bedeutung zumisst, wie sie hier visualisiert sind. Zur Tempogeschichte: Ich finde es angemessen, dass hier mit 30 durchgefahren werden muss und es eine Begegnungszone ist, wie wir es ja eigentlich auch in der Innenstadt gerne gehabt hätten. Ich fahre regelmässig durch die Tannwaldstrasse. Man kann dort gar nicht viel schneller als die 20 Stundenkilometer fahren. Werner Good hat gesagt, man müsse den Schleichverkehr in der Tannwaldstrasse verringern. Wenn man dies erreichen möchte, müsste man auch schauen, dass der Verkehr, dort wo er angedacht zu fliessen, eben fliesst. Das ist vor allem der Linksabbieger ins Neuhardquartier, der praktisch nicht zu befahren ist, weil man sich dort einfach dumm und dämmlich wartet und praktisch rund 75 % der Bewohner des Neuhardquartiers irgendwo durchfahren, nur nicht über das Rotsignal.

## **Beschluss**

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

## **Beschluss**

Einstimmig fasst das Parlament folgenden Beschluss:

### I.

1. Das Projekt für die Neugestaltung der Strassenräume und die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen wird genehmigt.
2. Der Baukredit im Betrage von Fr. 2'295'000 (inkl. bereits genehmigte Kredite von Fr. 140'000.00) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.45 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

### II.

Ziffer I./2. dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

- - - - -

**Stadtrat Dr. Martin Wey:** Im Namen des Stadtrates möchte ich gerne der grossen Freude Ausdruck geben, dass Sie allen drei Vorlagen gefolgt sind. Bei meinen Eintretensvoten habe ich gesagt, dass wir das Parlament einladen, ein klares Zeichen zu setzen, das die Bevölkerung erwartet und dass das Parlament eigene Kompetenzen wahrnimmt. Das haben Sie getan. Dafür und auch für das Vertrauen möchte ich im Namen des Kollegiums des Stadtrates herzlich danken. Aus den Voten wissen wir aber auch, dass Erwartungshaltungen bestehen. Die Arbeit harret der Dinge bzw. können wir hier auch im Sinn und Geist Ihrer Bedürfnisse und der gestellten Anträgen im Sinne der Empfehlungen Volldampf geben. Nochmals herzlichen Dank.

#### Beilagen

Unterlagen zum Neubauprojekt

Mitteilung an:  
Baudirektion/Adrian Balz(4)  
Finanzdirektion/Markus Sieber  
Finanzkontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

Anhang zum Projekt



Martin-Disteli-Strasse alt



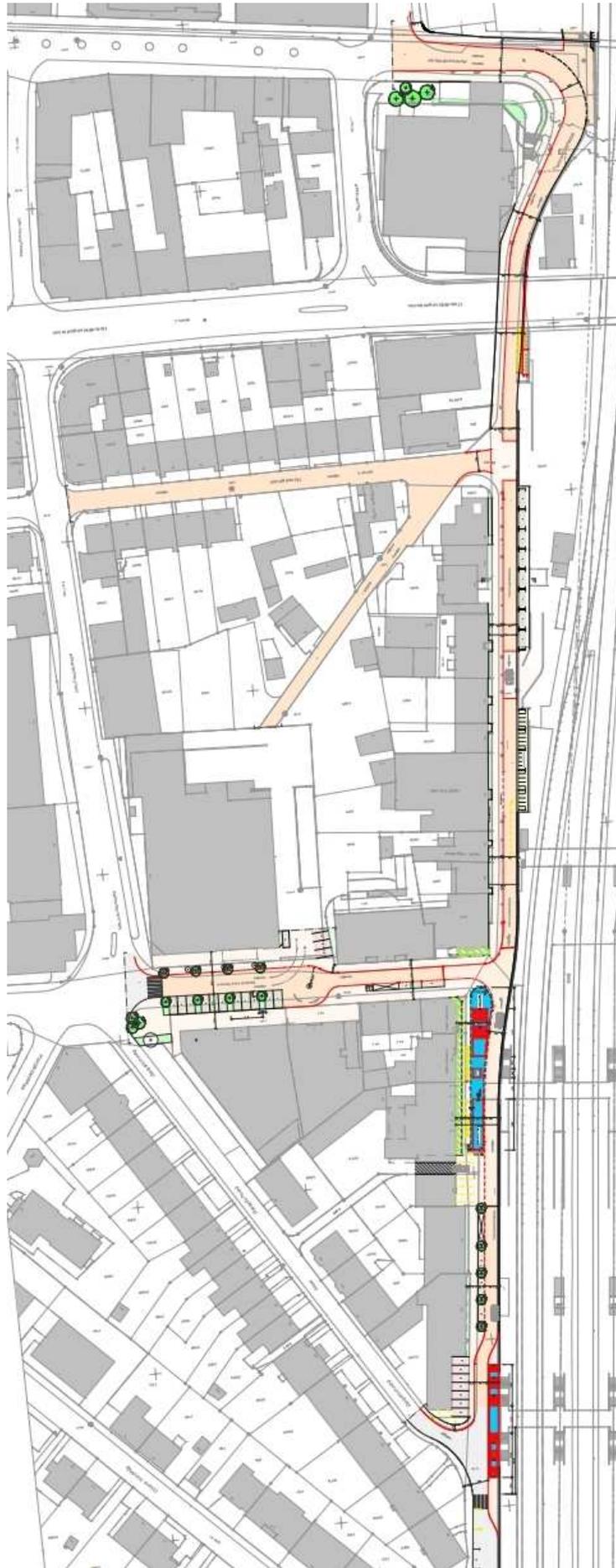
Martin-Disteli-Strasse neu



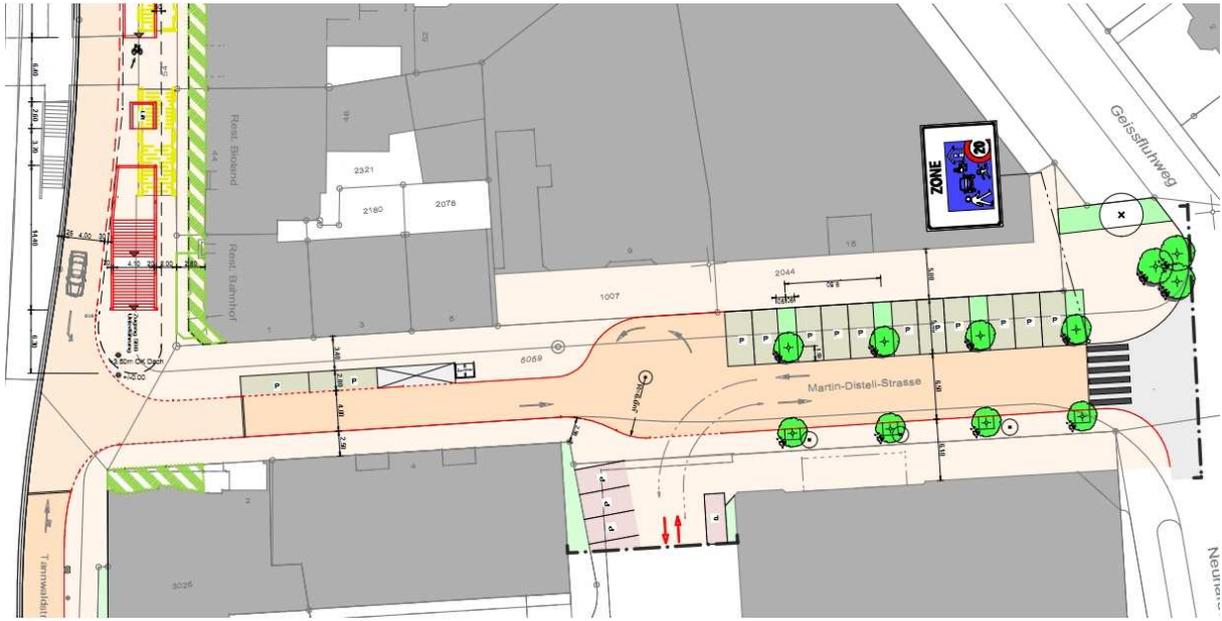
Tannwaldstrasse alt



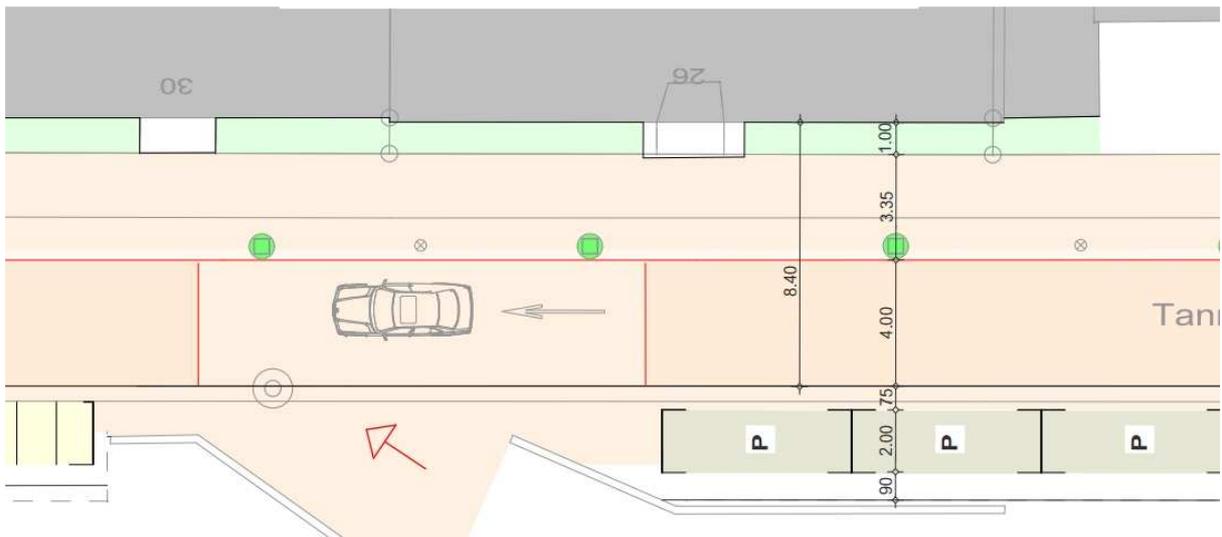
Tannwaldstrasse neu



Gesamtsituation Bahnhofbereich Ost



Situation Martin Disteli-Strasse



Ausschnitt Tannwaldstrasse Süd

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 56/0

Prot.-Nr. 57

## **Interpellation Urs Knapp (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Pensionskasse der Stadt Olten/Beantwortung**

Am 17. Dezember 2009 haben Urs Knapp (FDP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

Der Stadtrat hat am 23. November 2009 ein versicherungstechnisches Gutachten über die städtische Pensionskasse zur Kenntnis genommen. Seit dem letzten Gutachten hat sich die finanzielle Lage der Pensionskasse deutlich verschlechtert: Ihr Deckungsgrad sank von 87.78% auf 78.38%, das versicherungstechnische Defizit stieg um CHF 17.8 Millionen auf fast CHF 40 Millionen.

Im Fazit des Gutachtens steht u.a.: „Die langfristige Vollkapitalisierung bleibt das Ziel der Pensionskommission. Für diese Zielerreichung braucht es dringend gute Rahmenbedingungen. Dazu zählen die Faktoren Versicherten-Struktur, Risikoverlauf, Lohnentwicklung, Vermögenserträge. Die schlechten Börsenjahre 2007 – 2009 werden dazu führen, dass die Distanz zur Zielerreichung noch grösser wird.“

Trotz diesen klaren Worten sind keine konkreten Taten des Stadtrates erkennbar, um die Pensionskasse wieder auf eine gesunde Basis zu stellen. Wir bitten deshalb den Stadtrat um Antworten auf folgende Fragen:

1. „Die langfristige Vollkapitalisierung bleibt das Ziel der Pensionskommission“. Heisst es im Gutachten. Welche konkreten Sanierungsmassnahmen will der Stadtrat im Jahr 2010 ergreifen, um etwas näher zu diesem Ziel zu kommen?
2. Bis in welchem Jahr will der Stadtrat die Pensionskasse saniert und damit das Ziel „Vollkapitalisierung“ erreicht haben?
3. Heute ist die Pensionskasse nicht risikofähig. Deshalb darf sie nur risikoarm investieren. Die Renditen risikoarmer Kapitalanlagen (7-jährige Obligationen des Bundes) liegen seit 1996 unter 4%. Wie will in dieser Situation die Oltner Pensionskasse eine Kapitalrendite von jährlich 4.25% erreichen, die zur Ausfinanzierung der laufenden Verpflichtungen minimal notwendig ist?
4. In den anlaufenden Fusionsgesprächen in der Region Olten muss auch die versicherungstechnische Situation der Angestellten in den beteiligten Gemeinden analysiert und angeglichen werden. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die finanziellen Altlasten der Pensionskasse(n) im Fusionsvertrag berücksichtigt sein müssen?

- - - - -

**Stadtpräsident Ernst Zingg** beantwortet die Interpellation im Namen des Stadtrates wie folgt:

Die Verantwortlichkeit bei der Pensionskasse der Stadt Olten ist gemäss den Statuten wie folgt geregelt:

*Art. 19*

*2 Sinkt der Deckungsgrad unter 80 % und lassen die Verhältnisse in der Zukunft keine Verbesserungen erwarten, hat der Stadtrat auf Antrag der Pensionskommission die notwendigen Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes einzuleiten.*

Somit liegt die Kompetenz und die damit verbundene Verantwortlichkeit bei der Pensionskommission der Stadt Olten. Diese hat bereits im Januar 2009 aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise reagiert und eine Asset-Liability-Management-Studie (Risikomanagement) bei PCCmetrics in Auftrag gegeben. Ziel dieser ALM-Studie war es, einerseits die Risikofähigkeit der Pensionskasse zu überprüfen und andererseits eine risikoangepasste Anlagestrategie festzulegen. Die Pensionskommission hat nach der Information des Stadtrats, anlässlich der Präsentation des versicherungstechnischen Gutachtens, die neue Anlagestrategie verabschiedet. Diese unterscheidet sich nicht grundlegend von der bisherigen Strategie, nimmt aber Optimierungen insbesondere in der Absicherung von Fremdwährungsrisiken vor.

Zu den Fragen:

### 1. Sanierungsmassnahmen

Der Deckungsgrad der Pensionskasse liegt per 31.12.2009 bei 82.8% und bewegt sich damit mitten in der Bandbreite der letzten 20 Jahre. Sanierungsmassnahmen wurden durch die Pensionskommission keine vorgeschlagen. Die erarbeiteten Modelle aus der ALM-Studie basieren auf dem statutarisch festgelegten Zieldeckungsgrad von 80%. Konkrete Sanierungsmassnahmen sind auszulösen, wenn dieser Wert dauernd unterschritten wird.

### 2. Vollkapitalisierung

Die Pensionskommission strebt die Vollkapitalisierung an, hat aber implizit mit Art. 19 einen minimalen Zieldeckungsgrad definiert. Die aktuelle politische Diskussion in National- und Ständerat über die Finanzierung der öffentlichen Pensionskassen strebt das gleiche Ziel an. Aufgrund der Perennität (dauernder Fortbestand der Institution) der Gemeinwesen wird aktuell nicht mehr die Vollkapitalisierung innert einer bestimmten Frist verlangt, sondern die Definition eines Zieldeckungsgrades. Aktivitäten (bspw. Sanierungsbeiträge über zusätzliche Beitragsprozente) sind bei dessen Unterschreitung einzuleiten.

### 3. Risikofähigkeit

Die Pensionskasse der Stadt Olten hat eine geringe strukturelle Risikofähigkeit (rentnerlastige Pensionskasse). Die finanzielle Risikofähigkeit ist nicht gegeben (Deckungsgrad von 82.8%). Aufgrund der statutarisch festgelegten Verzinsung der Deckungslücke durch die Arbeitgeber kann mit einer Sollrendite von 3.8% der Deckungsgrad stabilisiert werden. Die anlagepolitische Risikofähigkeit wird primär durch die Bereitschaft der Risikoträger (Arbeitnehmer und Arbeitgeber) zur Bezahlung höherer Beiträge oder einmaliger Einschüsse bestimmt. Es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil durch die Arbeitgeber getragen werden muss. Daher ist die Risikofähigkeit und –bereitschaft des Arbeitgebers entscheidend für die Wahl des Risikobudgets. Die neue Anlagestrategie enthält kein grösseres Risikobudget als die bisherige Anlagestrategie.

#### 4. Einbezug bei Fusion

Mit der in den Jahren 2006 – 2008 gebildeten Arbeitgeberbeitragsreserve könnte bei Bedarf die aktuelle Unterdeckung für die Einwohnergemeinde Olten betragsmässig gedeckt werden. Es besteht also aus Sicht dieser Eventualverpflichtung kein Handlungsbedarf. Bei den übrigen Fusionspartnern ist zu gegebener Zeit die finanzielle Auswirkung im Zeitpunkt der Fusion zu prüfen.

- - - - -

**Urs Knapp:** Die zentrale Frage des Präsidenten bei einer Interpellation ist, ob der Interpellant von der Antwort befriedigt oder nicht befriedigt ist. Ich kann die Antwort klar geben. Ich bin von der Antwort des Stadtrates enttäuscht oder im Parlamentarierdeutsch gesagt: Ich bin nicht befriedigt. Wenn man die Antwort des Stadtrates liest, hat man nicht den Eindruck, dass er die akut vorhandenen Probleme der Pensionskasse sieht oder ansprechen will. Sonst würde er nämlich deutlicher auftreten und auch die vorhandenen Probleme deutlicher ansprechen, einerseits als Arbeitgebervertreter, im Interesse des Arbeitgebers, und letztlich damit auch der Steuerzahler, auch gegenüber der Pensionskommission. Die Pensionskasse ist eine komplexe und wichtige Institution. Es gilt für alle Pensionskassen. Sie haben nur dann eine Zukunft, wenn alle Gruppen langfristig das Gefühl haben, dass sie dahinter stehen können. Alle Gruppen haben insbesondere auch die Aktiven versichert, diejenigen, die heute Beschäftigte sind und bezahlen müssen. Sie dürfen sich nicht als Geldesel fühlen. Sie müssen den Eindruck haben, dass sie vom Geld, das sie heute einbezahlen, auch wieder einmal profitieren können, und nicht nur die Rentner. Wenn man die Antwort des Stadtrates liest, muss man sagen, dass sie widersprüchlich ist. Einerseits sagt er, das Ziel einer Vollkapitalisierung bleibt bestehen. Andererseits relativiert er dieses Ziel mit dem Hinweis, dass mit 80 % eigentlich auch schon gut zu leben ist. Das ist Minimalismus, gerade in der beruflichen Vorsorge. Es fehlt hier der Mut. Wenn ich beispielsweise Basel-Stadt mit SP-Regierungsrätin Eva Herzog sehe, hat die städtische Pensionskasse Basel-Stadt einen Deckungsgrad von 95 %. Im letzten Sommer hat das Parlament auf Antrag von Frau Herzog entschieden: Nein, wir wollen 100 %. Sie hat sogar gesagt: Wir wollen 110 %, damit wir noch eine Wertschwankungsreserve haben. Das Gleiche passiert als Beispiel auch im Kanton Zürich. Dort ist der Deckungsgrad auch jetzt schon deutlich höher als die städtische Kasse. Der Deckungsgrad ist ein Thema. Das ist das Einfachste. Darauf kann man gehen. Aber eigentlich ist das nicht das Kernthema und nicht einmal das Problem, sondern es liegt beim technischen Zinssatz. Die Stadt Olten hat einen technischen Zinssatz von 4 %. Das heisst, das ist der Zins, von dem man denkt, dass er erreicht werden kann und mit dem man auch die ganzen Rentenberechnungen vornehmen kann. Wenn man heute schaut, wo wir mit einem technischen Zinssatz von 4 % sind, muss man eine Bruttorendite erreichen, die deutlich über 4 % liegt. Das kann man heute nicht machen. Das wird man auch in Zukunft kaum tun können. Es ist gerade eine Studie der Credit Suisse erschienen, die normalerweise optimistisch ist. Die Credit Suisse sagt, dass man langfristig auf zehn Jahre mit sicheren Anlagen, wenn man es sehr gut macht, auf 3,5 % kommt. Das ist ein Grund, dass äusserst viele Kassen den technischen Zinssatz bereits gesenkt haben. Es hat verschiedene Ursachen. Eine Folge davon wird sein, dass der Deckungsgrad mit einem tiefen Zinssatz weiter sinken wird. Das ist rein mathematisch so. Der andere Punkt ist, dass, wenn der technische Zinssatz sinkt, auch der Umwandlungssatz sinken muss. Das wird Einfluss auf die Renten haben. Man muss dies anschauen. Das ist sozial nicht ganz so einfach. Aber diese Probleme müssen angepackt werden. Wenn man sie nicht anpackt, wird es dazu führen, dass irgend einmal die aktiv Versicherten sagen: Wir sind einfach die Zahlmeister. Aufgrund der heutigen Situation ist es so – das ist Bundesgerichtsrechtsprechung – dass bestehende Renten nicht mehr gesenkt werden können. Alle, die heute in Rente gehen, erhalten eigentlich zu viel Rente. Ich gönne es allen, die es erhalten. Bei der Stadt Olten haben wir jetzt schon eine Kasse, die im Vergleich zu

den aktiv Versicherten sehr, sehr vielen Rentner hat. Ich könnte es ganz böse sagen. Es ist letztlich Rentenklau der Rentner gegenüber den aktiv Versicherten. Vom Stadtrat hätte ich auch gerne gehört, wann die Sache mit dem technischen Zinssatz kommt. Was passiert hier? Selbst der Kanton Solothurn will ihn ja senken. Noch etwas zum Rentenklau: In einem Zeitungsbericht über die Vereinigung der städtischen Pensionierten habe ich gelesen, dass sie sehr grosse Freude hatten, dass ihre Rente um 1 % erhöht worden war. Ich bin dann etwas bloss geworden und habe Herrn Sieber in einer Mail gefragt: Was ist passiert? Das kann ja nicht sein. Ich habe dann feststellen müssen, dass der Antrag gegen den Antrag der Verwaltung durchgekommen ist. Auch das dürfte eigentlich nicht sein. Ich glaube, auch dort dürfte der Stadtrat sagen: Wir sind enttäuscht von der Pensionskommission. Dass man Renten um 1 % erhöht, wenn man heute schon sieht, in welchen Problemen man sich befindet. Noch etwas zu Punkt 3, Risikofähigkeit: Der Stadtrat schreibt hier, letztlich hänge es auch davon ab, wie die Sanierung laufe, die Bereitschaft des Arbeitsgebers sei, Risiken zu tragen und auch zu finanzieren. Es wird indirekt auch darauf hingewiesen Wir haben ja eine Arbeitgeberschwankungsreserve von 20 Millionen Franken in der Kasse. Man könnte zum Ausdruck bringen, dass sie ja dann benützt werden könnten. Ich möchte einfach hier darauf hinweisen, dass die FdP konsequent seit Jahren gesagt hat: Ja, wir haben dieses Geld. Aber es gibt einen ganz wichtigen Zusatz: „Ohne Verwendungsverzicht“. Bevor man die 20 Millionen für etwas einsetzt, muss ein Konzept erstellt werden. Unsere Erwartung ist dort, dass es so gemacht werden muss, dass alle ihren Beitrag an die Sanierung der Pensionskasse leisten. Letztlich wird es klar sein. Wahrscheinlich wird es eine Volksabstimmung geben. Schon von daher müssen wir eine Lösung finden, die sozialverträglich, aber auch zukunftsfähig ist und an die alle glauben. Noch eine Spekulation: Ich denke, der ungenügende Deckungsgrad hat auch einen Einfluss auf die Fusion. Hier spricht der Stiftungsratspräsident einer ganz, ganz kleinen Pensionskasse, die in letzter Zeit mit der Stiftungsaufsicht ziemlich viele Diskussionen hatte. Die Stiftungsaufsicht ist mit dem Faktum Teilliquidation in der ganzen Schweiz viel strenger geworden. Ich würde sagen, dass man bei einer Fusion wahrscheinlich von einer Teilliquidation ausgeht. Das heisst, dass die Stadt Olten mit einem geschätzten Anteil von 20 Millionen Unterdeckung oder Trimbach Handgelenk mal Pi eigentlich im Zeitpunkt der Fusion knapp 10 Millionen einschiessen oder wenigstens aufzeigen müssten, wie sie dies machen möchten. Das ist meine Vermutung. Es kann anders gemacht werden. Man sieht aber auch hier, und das möchte ich zeigen, dass eine Pensionskasse, die nicht gesund und nicht ausfinanziert ist, die Handlungsfähigkeit von uns Politikern für gute Lösungen einschränkt. Wir können möglicherweise nicht fusionieren, wenn wir dies möchten. Wir könnten auch andere Sachen nicht machen, die sehr sinnvoll sein könnten. Ich habe mich hier etwas in Rage geredet. Von der vorliegenden Antwort bin ich nicht befriedigt. Vielleicht verdeutlicht Ernst Zingg es jetzt etwas. Dann werde ich vielleicht einen Rückkommensantrag auf meine Nichtbefriedigung machen.

**Stadtpräsident Ernst Zingg:** Ich möchte mit Dir nicht ein Zwiegespräch halten. Vielleicht möchten andere noch etwas sagen. Allenfalls kann ich aber die negative Haltung etwas aufhellen oder verändern. Du hast am 17. Dezember 2009 die Interpellation eingereicht. Die Beantwortung haben wir anfangs Jahr gemacht. Mitte Juni des letzten Jahres war es für das Parlament bereit. Der Stadtrat kann schlichtweg nichts dafür, dass es erst jetzt ein Jahr danach behandelt wird. Dies steht nicht in der Macht des Stadtrates, sondern in derjenigen des Parlierens des Parlamentes. Das ist aber auch nicht negativ gemeint. Aber ich kann jetzt natürlich eine Ergänzung machen. Ich denke, das ist zur Aufhellung der Meinung oder der Laune wichtig. Erstens: Im letzten Jahr haben wir natürlich ganz bewusst, auch im Hinblick auf die Situation unserer Pensionskasse, nicht einfach nichts gemacht oder nur die Interpellation beantwortet, sondern der Pensionskassenverwalter, Finanzverwalter Markus Sieber, hat der Pensionskommission beantragt, zwei Arbeitsgruppen einzusetzen, die dann auch gebildet wurden, um einerseits die Finanzierung und andererseits die Leistungsseite der Pensionskasse analysieren. Das basiert auf einer sogenannten Asset-Liability-Analyse, die zeigt, welche Rendite Kapitalanlagen erzielen müssen, um die definierten Leistungsziele erreichen zu können. Es handelt sich um die sogenannte Sollrendite. Die ALM-Studie ist von

einem fachlich ausgewiesenen Unternehmen erstellt worden und hat eben auch zur Einsetzung der Arbeitsgruppen geführt. Eine Arbeitsgruppe nennt sich „Arbeitsgruppe Modell“. Dort geht es um die Finanzierung der aktuellen Leistungen inklusive Zinssätze. Ich kann aus den Sitzungen, die bereits stattgefunden haben, sagen, dass die Tendenz sein wird, den technischen Zinssatz zu korrigieren, vielleicht in zwei Schritten: 3,75/3,5. Dann sind wir schon ziemlich nahe bei dem, was Du sagst. Das ist eine Aussage, die ich jetzt aus der Gruppe heraus mache, die noch nicht in der Kommission war. Das zweite Thema in der Arbeitsgruppe ist das Rententeuerungsmodell und das dritte sind die angeschlossenen Körperschaften. Ihr wisst ja, dass die städtische Pensionskasse viele angeschlossene Körperschaften hat, unter anderem die Gemeinde Trimbach, das Altersheim Gemeinde Niedergösgen und und und... Die zweite Arbeitsgruppe nennt sich „Leistungen“. Hier handelt es sich um einen in der heutigen Gesellschaft wichtigen Aspekt der Partnerrente, wo es darum geht, auch ein Personalargument zu haben, beispielsweise bei der Einstellung von Personal. Das ist nicht ganz unwichtig und fast ein Verkaufsargument. Es geht um Leistungen bei Invalidität, um Beitragssätze, Versicherungen, und nicht zuletzt auch um einen höheren Kapitalbezug, die Regelung der ganzen Geschichte. Das sind Arbeitsgruppen, die jetzt unter Leitung arbeiten, und der Pensionskommission systematisch berichten. Der zweite Punkt, der angesprochen wurde und nicht in der Antwort steht, der sich aber auch in der Zwischenzeit ereignet hat, was Urs Knapp sehr wohl weiss: Die parlamentarische Beratung der Gesetzesrevision des BVG hat für die öffentlichen Pensionskassen einen Zieldeckungsgrad von 80 % ergeben mit einer geforderten Verzinsung der Lücke bis 80 % und der Umsetzung der Sanierungsmassnahmen, wenn die 80 % Deckungsgrad nicht dauerhaft erreicht werden. Das hatten wir schon immer in den Statuten. Es ist nicht irgendwie eine Erklärung, sondern einfach eine Erhärtung dieser Statutengeschichte und des Weges, wie sich ihn die städtische Pensionskasse immer wieder gegeben hat. Der aktuelle Deckungsgrad liegt immer noch bei rund 82,5 %. Die Pensionskasse liegt über diesen 80 %. Die Deckungslücke wird bis 100 % verzinst, und wir erfüllen damit die geforderten Werte. Selbstverständlich ist es nach wie vor so, und ich gebe dem Interpellanten hier hundertprozentig recht, dass eine höhere Kapitaldeckung anzustreben ist. Aus den Arbeitsgruppen sind Massnahmen für Leistungen und Modelle für die Pensionskasse vorzuschlagen. Das ist von uns verlangt worden. Zum Kapital ohne Verwendungsverzicht: Uns ist sehr wohl klar, und ich glaube, dies auch sehr deutlich gesagt zu haben, wenn wir diese Beiträge im Rahmen der sehr schönen Überschüsse der Stadt Olten gesprochen haben, wissen wir schon, wie wir uns dort verhalten müssen. Sonst korrigieren spätestens das Parlament oder noch viel früher unsere Aufsichtsorgane und der externe Berater. Zum Thema Fusion kann ich heute klar sagen, dass diese Thematik in der Fachgruppe Recht, die wir bei den Fusionsverhandlungen haben, selbstverständlich eine Rolle spielt. Es geht um die finanziellen Auswirkungen für die heutigen Gemeinden, und es geht auch um die Leistung für die Versicherten. Tatsächlich ist es so, dass die Auflösung eines Anschlussvertrages gemäss Reglement zu einer Teilliquidation führt, was wiederum Kostenfolgen hat. Es ist klar, dass dies nicht der Stadtrat und keine Kommission bewilligen kann. Das ist im Minimum das Parlament, wenn nicht sogar das Volk. Aber das ist erkannt. Vielleicht ist es für die Gemeinden Wisen und Hauenstein-Ifenthal die weniger schwierige Situation. Ich glaube, man kann dies sagen, weil es ein ganz normaler Arbeitgeberwechsel ist mit sehr wenigen Personen im Verhältnis zu Trimbach. Aber es ist erkannt und wird berücksichtigt. Man hätte schriftlich abgeben können, was ich jetzt hier sage. Wir hatten aber gerade in dieser Woche eine Sitzung, und ich wollte ganz bewusst hören, wie der Stand der Dinge ist und was schon erarbeitet wurde. Es ist einfach so, dass die Interpellation vor über einem Jahr beantwortet wurde. Noch etwas zur generellen Teuerungszulage für Rentner: Es stand tatsächlich in der Zeitung. Die Kompetenzen sind geregelt. Ich muss auch hier sagen, dass es eine Pensionskommission und einen Stadtrat gibt. Es ist einfach so, dass, wenn die Verwaltung beantragt, die Teuerung nicht zu beschliessen – der Stadtrat wusste dies und ist natürlich damit einverstanden – war es ein Beschluss der Pensionskommission. Jetzt kommt etwas ganz Entscheidendes. Aufgrund der Berechnungsweise der Rente, nämlich der Berücksichtigung des Koordinationsabzuges befinden sich 85 % der Rentenbeziehenden in

einem sogenannten Besitzstand und erhalten trotz des Entscheides keinen Rappen mehr. Es trifft nur rund 15 %. Das hat man diesen Rentnern auch dementsprechend mitgeteilt. Es ist nicht einfach so, dass das gesamte „Rentnerpaket“, das in Olten kein kleines ist, einfach 1 % mehr erhält, sondern aufgrund dieser Situation sind es nur 15 %. Dies einfach zur Ergänzung der Antwort auf die Interpellation. Die anderen Bemerkungen haben alle Anwesenden sehr wohl aufgenommen und werden sich dementsprechend auch darauf einstellen.

**Felix Wettstein:** Wir Grüne haben diese Interpellation zum Anlass genommen, um uns etwas grundsätzliche Gedanken zu machen, von denen wir finden, dass sie auch hier geäußert werden sollen. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass eine Pensionskasse einen vollständigen Deckungsgrad von 100% erreichen sollte, auch wenn es sich um eine öffentliche Pensionskasse handelt. Im Moment ist dieses Ziel weitherum illusionär, schon 80% scheinen eine hohe Hürde – jetzt liegen wir etwas darüber - aber die Differenz trägt die Allgemeinheit. Darum sollte man wieder einmal ansprechen, wie ein Ausweg längerfristig aussehen müsste. Ich möchte zwei Aspekte näher ausführen, der eine gilt gezielt für uns und der andere allgemein für das System Pensionskasse. Erstens müssen wir auf Zusammenlegungen hin arbeiten. Es gibt viel zu viele Pensionskassen. Der kumulierte Verwaltungsaufwand für diese Kassen ist gross, in Relation zur ausbezahlten Geldsumme etwa 20-30 mal so gross wie bei der AHV. Wir sind uns bewusst, dass bei der PK der Stadt Olten mehr als nur die städtischen Angestellten versichert sind, gesamthaft etwa 500 Leute. Dennoch sind wir ein kleiner Player. Wir sind eine kleine, zu kleine Versicherung. Der relative Verwaltungsaufwand dürfte weit vom Optimum entfernt sein. Das zweite Stichwort betrifft das Pensionskassenwesen generell zum Thema, das auch Urs Knapp angesprochen hat, mit dem technischen Zinssatz und mindestens indirekt davon abhängig mit dem Umwandlungssatz. Wir Grüne verstehen sehr gut, dass sich Menschen, die wenig Ersparnis anhäufen konnten, gegen eine Senkung des Umwandlungssatzes wehren, so lange sich die Chefetagen in der Finanzwelt schamlos gegenseitig überrissene Gehälter und Boni zuschieben. Wir verstehen sehr gut den Unmut über Pensionskassen, die Gewinn machen, der von den Aktionären abgeschöpft wird, anstatt dass die Gewinne über die vorgeschriebenen Zinssätze hinaus den Versicherten zugute kommen werden. Trotzdem müssen wir den Mut haben, dieses Thema anzusprechen: In der Vergangenheit war der technische Zinssatz zu gross, und das ist nicht allein oder in erster Linie wegen der steigenden Lebenserwartung ein Problem, sondern wegen des Zwangs zu einer riskanten Anlagepolitik. Die Rentenauszahlung ohne Verlust ist bis heute nur finanzierbar, wenn die Versicherungen Renditen erzielen, die sich mit einer zurückhaltenden, nachhaltigen Geldanlagepolitik nicht realisieren lassen. Wenn die Jahreststeuerung 1% beträgt und die Versicherung mehr als 4% jährliche Wertsteigerung erzielen muss, dann wird irgendjemand geschöpft: die Natur, die Lohnarbeitenden, die Menschen in den Billiglohnländern oder künftige Generationen. Deutsch gesagt: Wir leben auf Pump, auch mit dem Festhalten an zu hohen technischen Zinssätzen. Wir müssen den Mut haben, die Geldanlagepolitik so zu gestalten, dass es nie mehr zu Überhitzungen und zum Platzen einer Blase kommt. Man sagt einer solchen Geldanlagepolitik „konservativ“. Wir sagen: Es ist die einzige Überlebenschance.

**Gert Winter:** Die SVP-Fraktion hat von der stadträtlichen Antwort Kenntnis, und wir nehmen die Gelegenheit zu einer Stellungnahme nicht ungern wahr. Es ist sicher verdienstvoll, wenn aufgrund einer Studie die Risikofähigkeit der Pensionskasse mittlerweile besser eingeschätzt werden kann und eine risikoangepasste Anlagestrategie festgelegt werden können. In Bezug auf die optimierte Absicherung von Fremdwährungsrisiken dürfte sich dies mittlerweile sogar bereits gelohnt haben. Wir wissen auch, dass sich die Pensionskommission sowohl mit Fragen der Finanzierung als auch mit der Leistungsseite vertieft auseinandergesetzt und dazu Arbeitsgruppen gebildet hat. Die intellektuelle Auseinandersetzung mit den Fakten ist sicher notwendig, wohl kaum aber ausreichend. Was wir derzeit insbesondere noch vermissen, sind es etwas robustere Bemühungen zur Reduktion der Deckungslücke. Dies umso mehr, als ein statutarisch festgelegter minimaler Zieldeckungsgrad von gerade einmal

80 % alles andere als eine sportliche Vorgabe darstellt. Er orientiert sich offenbar an der politischen Diskussion auf Bundesebene über die Finanzierung der öffentlichen Pensionskassen, die bekanntlich Rücksicht auf die schlechte Finanzlage allzu vieler öffentlicher Pensionskassen nehmen müssen. Für eine Stadt, für die sich bei jeder sich bietenden Gelegenheit Vorbildcharakter reklamiert, kann aber ein Zielsetzungsgrad von lediglich 80 % wohl kaum als zweckmässige Orientierungshilfe dienen. Die SVP-Fraktion erachtet es daher als wünschbar, dass die Pensionskommission die notwendigen Massnahmen zur Reduktion der Deckungslücken nicht erst dann in die Wege leitet, wenn der Deckungsgrad definitiv unter den Zieldeckungsgrad abgesunken ist. Auch Angestellte der Stadt Olten sollten daran ein gewisses persönliches Interesse haben. Erfahrungsgemäss können Staatsangestellte bei Interessenkonflikten nämlich nicht mit grossem politischem Goodwill rechnen und dies umso weniger, wenn sie sich bei der Finanzierung der eigenen Pensionskassenleistungen durch jahrelange vornehme Zurückhaltung hervor getan haben. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die überparitätischen Beiträge der Stadt sowie an Zusatzzahlungen der Stadt, die es der Pensionskasse erlauben, die erforderliche Minimalrendite zur Stabilisierung des Deckungsgrades zu erzielen. Gleichzeitig an die prozentual eher tiefen Beiträge der Arbeitnehmer und dies bei einem Anspruch auf eine volle Rente im Leistungsprimat bereits nach 35 Beitragsjahren. Unserer Meinung nach wäre es für die Arbeitnehmerseite gelegentlich an der Zeit, Massnahmen auch von ihrer Beitragsseite in Erwägung zu ziehen. Im Übrigen müsste eine Pensionskasse, die aus Sicht des Personals als gut qualifiziert werden kann, aus eigener Kraft in der Lage sein, ihren Pensionierten auch einen angemessenen Teuerungsausgleich auszurichten, weil eine Rente, die nach wenigen Jahren schon stark an Kaufkraft einbüsst ihren sozialpolitischen Zweck verfehlt. Um den Teuerungsausgleich gewährleisten zu können, wäre wohl ein Deckungsgrad von mindestens 115 % erforderlich. Davon ist die Pensionskasse der Stadt Olten meilenweit entfernt. Das ist in Anbetracht der Tatsache, dass den Pensionierten in nächster Zukunft kein Deflationsszenarium winkt, sondern eher eine leicht anziehende Inflation droht, keine befriedigende Ausgangslage. Schliesslich würden wir im Hinblick auf die Alterung der Bevölkerung und ein allfälligen künftigen Arbeitskräftemangel auch begrüessen, wenn städtische Arbeitnehmer, die mehr als 35 Jahre lang Pensionskassenbeiträge leisten, in Abhängigkeit von ihren Beiträgen auch mit einer höheren Rente davon profitieren könnten.

**Dr. Rudolf Moor, SP-Fraktion:** Zu diesem Thema ist schon viel gesagt worden, und ich bin ja kein Pensionskassenexperte. Deshalb sage ich nicht viel dazu, möchte aber doch einige Bemerkungen anbringen. Erstens habe ich schon den Eindruck, dass das Ganze etwas in Schwarzmalerei ausgeartet ist. Man könnte fast meinen, diejenigen, die nächstens pensioniert werden, müssen irgendwie Sozialhilfe beanspruchen, weil sie keine Pension mehr erhalten. Bei 80 % Deckungsgrad ist aus meiner Sicht kein akutes Risiko absehbar, dass die Renten in nächster Zeit gefährdet werden. Zweitens staune ich immer über die Voraussagekraft, dass man genau weiss, wie sich die Zinssätze und all dies entwickeln. Ich habe es auch schon gesagt. Manchmal glaube ich mehr ans Orakel von Delphi als an diese Voraussagen. Hier gibt es einfach Unsicherheiten. Ich glaube nicht, dass jemand genau weiss, wie sich die Zinssätze entwickeln: Schliesslich bin ich mir in einem Punkt immer unsicher. In der Pensionskassendiskussion gibt es bestimmt nicht nur das Interesse an der sozialen Wohlfahrt und dem sozialen Wohlergehen, sondern es bestehen auch sonst viele Partikularinteressen. Manchmal ist es ziemlich schwierig heraus zu finden, welches Ziel mit welchem Hintergrund verfolgt wird. Deshalb glaube ich, dass man durchaus beim einen oder anderen Aspekt von Deckungsgrad verschiedener Ansicht sein. Quintessenz: So schwarz, wie es zum Teil ausgesehen hat, ist die Situation bestimmt nicht.

**CVP/EVP/GLP-Fraktion:** Keine Wortmeldung

**Thomas Rauch:** Eine privatwirtschaftliche Pensionskasse mit einem Deckungsgrad unter 90 % wird als Sanierungsfall betrachtet. Wenn ich hier lese, dass Absicherung von Fremdwährungsrisiken als grosse Innovation 2009 abgefeiert wird, denke ich zur Frage zum

Stiftungsrat, dass es in der Industrie seit Jahren ein Standard ist, dass dies gemacht wird. Für mich ist es nicht beruhigend. Ich denke, was Urs Knapp gesagt hat, ist sehr alarmierend und man müsste dringend, wie es Felix Wettstein gesagt hat, einen Deckungsgrad von 100 % anstreben.

**Markus Sieber:** Als Verwalter der Pensionskasse denke ich, dass es trotz allem jetzt an der Zeit ist, dass ich nach allem, was ich gehört habe, einige Worte dazu sage. Das eine ist die Entwicklung, welche die Pensionskasse in den letzten 20 Jahren mitgemacht hat, einfach um zu wissen, ob wir von einer Aktualität oder einfach von einer Situation reden, die sich schon länger so abzeichnet. Der Deckungsgrad der Pensionskasse in den letzten 20 Jahren bewegt sich zwischen 78 und 89 %. Die Diskussionen, die wir heute führen, dass es jetzt gerade extrem dringend ist, von diesen 80 % wegzukommen, könnte man seit 20 Jahren führen. Als man die Pensionskassen eingeführt und das BVG geschaffen hat, ist man davon ausgegangen, dass es mit Sicherheit nicht 100 % Deckung brauchen wird. Die Leute, die Pensionskassenmodelle eingeführt haben, haben damals gesagt, eine Deckung von 66 oder 70 % wäre mehr als ausreichend. Als Antwort zu den Privaten, die bei 90 % ein Sanierungsfall werden: Das ist so und auch dass damit der Fortbestand einer Unternehmung mit Sicherheit weniger gewährleistet ist als derjenige eines Gemeinwesens. Wenn Ihr bei einer Unternehmung damit rechnet, dass sie irgend einmal fusioniert oder Konkurs geht, was der häufigste Fall bei denjenigen, die nachher Probleme haben, ist, ist es so, dass die dann kein Geld mehr haben, um ihre Pensionskasse aus zu finanzieren. Das ist eine Situation, die bei den öffentlichen Pensionskassen nicht gegeben ist. Das ist der Grund und nicht, weil man Rücksicht auf die Finanzlage der Bundespensionskasse nimmt, dass man sagt, ein 80prozentiger Deckungsgrad ist ausreichend. Zu den technischen Zinssätzen: Wir bewegen uns dort mit 4 % aktuell im Mittelfeld. Technische Zinssätze zwischen 3,5 und 4,5 % sind in der Schweiz nach wie vor zu beobachten. Im Westen sind es eher 4,5, im Osten eher 3,5 %. Das hat etwas mit den aktuellen Deckungsgraden dieser Kassen zu tun, weil der Deckungsgrad wirklich sinkt. Eine moderate Senkung von einem Viertelprozent, wie man es jetzt in diesen Modellgruppen angedacht hat, würde zu einem Sinken eines Deckungsgrades von rund 2 % führen. Ich habe noch eine Bemerkung zur Schnellsanierung. Wenn Ihr unsere Kasse schnell sanieren wollt, müsst Ihr die Beiträge der Arbeitnehmer und Arbeitgeber, wenn Ihr es paritätisch machen wollt und nur über die Aktiven sanieren könnt, in etwa verdoppeln oder vielleicht auch verdreifachen. Ich weiss einfach nicht, welcher Mitarbeiter die Stadt Olten dann als attraktiven Arbeitgeber erleben würde, wenn er 27 % seines Lohns als Pensionskassenbeitrag abliefern müsste. Ich denke, unsere Kasse, die vernünftig funktioniert, mit gezielten Massnahmen zu stärken, muss das Ziel sein. Die beiden Arbeitsgruppen, die dabei sind, tun dies. Man kann davon ausgehen, dass bis zum Sommer die Pensionskommission gleich Stiftungsrat soweit sein wird, dass entsprechende Vorschläge unterbreitet werden können, die nachher im dritten, spätestens vierten Quartal voraussichtlich das Parlament erreichen werden, das dann dazu ja oder nein sagen kann. Hier sehen wir die Verantwortlichkeiten, die gegeben sind. Sie sind primär beim Stiftungsrat. Er hat aber den Auftrag, sich Gedanken zu machen und dann den Weg zu beschreiten, und mit den vorgeschlagenen Statutenrevisionen über den Stadtrat ins Parlament zu kommen.

Mitteilung an:  
Direktion Finanzen und Informatik/Herr Markus Sieber  
Finanzverwaltung  
Finanzkontrolle  
Geschäftskontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

# AUSZUG

aus dem Protokoll  
des Gemeindeparlamentes  
der Stadt Olten

vom 26. Januar 2011

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 58

## **Interpellation Luzia Stocker (SP) betr. Bereitstellung von finanziellen Mitteln für das Projekt „Chance Olten Ost“/Beantwortung**

Am 2. März hat Luzia Stocker (SP-Fraktion) folgende Interpellation eingereicht:

„Am 23. Januar 2010 haben rund 130 Personen am Workshop „Chance Olten Ost“ teilgenommen. Es wurden verschiedene Arbeitsgruppen gebildet, welche nun konkrete Massnahmen ausarbeiten.“

Die Entwicklung der rechten Aareseite ist ein grosses Bedürfnis aller Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Olten, speziell derjenigen die dort wohnen und/oder arbeiten. Dieses Anliegen wurden von der Stadt Olten aufgenommen und mit dem „projet urbain“ ein Quartierentwicklungsprozess auf der rechten Aareseite initiiert. Mit dem Workshop vom 23. Januar 2010 war die Bevölkerung aufgerufen, sich aktiv an diesem Prozess zu beteiligen. Dieser Einladung sind rund 130 Personen gefolgt. Es war ein bunt gemischtes Publikum, welchem die Entwicklung der rechten Aareseite am Herzen liegt. Der Anlass war sehr gut organisiert und es war ein grosses Engagement der Teilnehmenden spürbar. Als Ergebnis dieses Workshops bildeten sich verschiedene Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen. Diese Gruppen erarbeiten mit Begleitung der Hochschule Luzern Vorschläge für Lösungen und Massnahmen. Am 19. Juni 2010 werden in einer Ergebniskonferenz erste Massnahmen vorgestellt.

Aus diesen Gründen stellen sich uns folgende Fragen:

1. Ist der Stadtrat gewillt, für die Umsetzung der Resultate aus dem Projekt „Chance Olten Ost“ Mittel bereit zu stellen?
2. Welcher Betrag ist dafür vorgesehen?
3. Ist vorgesehen, einen bestimmten Betrag ins jährliche Budget aufzunehmen?
4. Wenn ja, um welchen Betrag handelt es sich und über welchen Zeitraum ist dies vorgesehen?“

- - - - -

Im Namen des Stadtrates beantwortet **Stadtpräsident Ernst Zingg** den Vorstoss wie folgt:

Mit der Ergebniskonferenz vom 19. Juni hat das Projekt Chance Olten Ost, insbesondere das Teilprojekt Quartierentwicklung, eine neue Phase erreicht: Es gilt nun für die vielfältigen Vorschläge aus der Bevölkerung Umsetzungsmöglichkeiten zu suchen. Der Stadtrat dankt für das grosse Engagement der Bevölkerung und ist gewillt, diese Umsetzung anzupacken; schliesslich wurde das Projekt „Chance Olten Ost“ ja auch von der Stadtentwicklung und vom Stadtrat selber lanciert.

In seinem Schlusswort zur Ergebniskonferenz betonte der Stadtpräsident, wenn aus den vorgebrachten Ideen etwas werden sollte, brauche es neben dem guten Willen und der Unterstützung des Stadtrates aber auch noch drei weitere Dinge: **Manpower, finanzielle Mittel** und **Wissen**. Bei Letzterem geht es um das Wissen der Quartierbevölkerung, die gemäss dem Slogan „mitreden – mitwirken – mittragen“ auch weiterhin Unterstützung gewähren soll bei dem, was in den nächsten Monaten und Jahren in diesem Quartier lanciert werden soll.

In Sachen Manpower wurde auf den 1. Juli 2010 hin ein Mandat für die Geschäftsführung des Gesamtprojekts sowie des Teilprojekts Quartierentwicklung vergeben. Die Kosten für dieses Mandat werden via Projektbudget getragen, zu dem die Stadt Olten in drei Jahren insgesamt CHF 300'000 beiträgt. Die Zukunft wird zeigen, wie der Stand der Arbeiten beim Ablauf des Mandates Ende 2011 aussehen wird und ob allenfalls das Mandat verlängert oder der Lead intern übernommen werden soll.

Für die Umsetzung hat der Stadtrat in den vorliegenden Finanzplan 2011-2017 ab 2011 drei Jahrestanchen à CHF 150'000 aufgenommen. Diese sind vorwiegend für einen dreijährigen Versuch eines Stadtteilzentrums (Lokalmiete und personelle Ressourcen) bestimmt. Andere Anliegen aus der Bevölkerung sollen im Rahmen bereits laufender oder geplanter Projekte wie zum Beispiel Integrationsförderung, Bahnhof Ost oder Winkelunterführung abgedeckt und über die entsprechenden Projektbudgets finanziert werden.

Zudem hat der Stadtrat die Projektleitung aufgefordert, mögliche kurzfristig umsetzbare Massnahmen aufzuzeigen, und ist gewillt, ebenso kurzfristig zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen – nach Möglichkeit mit Unterstützung von staatlichen und privaten Sponsoren. Mit Ausnahme des genannten Dreijahresprogramms ist es denn auch die Strategie des Stadtrates, nicht Mittel auf Vorrat genehmigen zu lassen, sondern bei Vorliegen von konkreten Umsetzungsvorhaben die nötigen Mittel zu generieren.

- - - - -

**Luzia Stocker Rötheli:** Mit der Beantwortung bin ich an und für sich nicht ganz zufrieden, aber mit der Auswirkung oder dem Stand der Dinge schon. Die Beantwortung ist ja nicht aktualisiert. Bei der Pensionskasse ist es vielleicht nicht so wichtig gewesen oder wäre es auch. Hier liegt es auf der Hand, dass in der Zwischenzeit sehr viel passiert ist, das in der Beantwortung nicht eingeflossen ist. Ich habe dies letztes Mal schon bemängelt, dass man bei Vorstösse, die wir ewig vor uns herschieben, halt vor dem erneuten Versand gleichwohl überprüfen müsste, ob es neue Fakten gibt. Das ist hier auch der Fall. Die andere Variante wäre, dass ein Vorstoss zurück gezogen wird, wenn er an Aktualität verloren hat. Man könnte jetzt den Verdacht haben, dass es auch etwas die Absicht wäre, dass man sie möglichst oft verschiebt, damit sie sich dann irgendeinmal von selber erledigen. Das möchte ich aber niemandem unterstellen. Zum Inhalt: Die Antworten des Stadtrates und seine Ausführungen zeigen klar, dass der Handlungsbedarf erkannt worden ist. Das hat die Ergebniskonferenz auch gezeigt. Mit der Anstellung des Geschäftsführers ist auch

Manpower eingeflossen, das heisst, man hat geschaut, dass jemand die Massnahmen umsetzen kann. Bezüglich Finanzierung ist über mehrere Jahre Geld in den Finanzplan aufgenommen worden, das zur Verfügung steht. Im Moment ist es, dass der grösste Teil dieses Geldes wahrscheinlich für das Stadtteilzentrum gebraucht wird, das inzwischen auch eine Aktualisierung erfahren hat, im Gegensatz zur Beantwortung die Liegenschaft ja gekauft worden ist und hier sowohl der Geschäftsführer wie auch der sehr aktive Vorstand sehr engagiert an der Arbeit und dies auf sehr guten Wegen ist, damit die Eröffnung sehr bald stattfinden kann. Das Stadtteilzentrum wird aber einen grossen Teil dieser Finanzen brauchen. Zu hoffen ist, und das kommt mir aus der Beantwortung so entgegen, dass aber auch andere Projekte, die sich aus Chance Olten Ost ergeben werden, den Weg zur Finanzierung finden werden. Der Wille scheint mir vorhanden zu sein. Die konkrete Handlung wird es dann aber zeigen. In diesem Sinne bin ich mit der Antwort zufrieden.

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Ich möchte anmerken, dass es noch eine dritte Variante gibt, wie die Vorstösse behandelt werden könnten. Das Milizparlament mit Effizienzsteigerung würde auch sehr viel beitragen, dass wir die Vorstösse nicht monatelang vor uns herschieben.

**Stadtpräsident Ernst Zingg:** Merci, Herr Präsident, für diese Äusserung. Sonst hätte ich es jetzt gleich selbst gesagt. Zum Rückzug: Zu diesen vier Fragen sind die Antworten immer noch die genau gleichen wie damals, als sie Luzia Stocker gestellt hat. Es sind nämlich vier präzise Fragen. Keine einzige Zahl hat geändert. Wenn man mehr hinein interpretieren möchte, ist man vielleicht am 27. November 2010 an einer Veranstaltung in der Fachhochschule gewesen, wo „Chance Olten Ost – ein Jahr danach“ mit einem zweieinhalbseitigen Mediencommuniqué vorgestellt worden ist. Vor der Sitzung wurde eine Broschüre betreffend Projet urbain: Programm „Gesellschaftliche Integration in Wohngebiete“, wo Olten prominent erwähnt ist, verteilt. Es gibt ein grosses Kapital über Chance Olten Ost. Es ist einiges passiert. Du hast es auch gesagt. Vielen Dank. Unter anderem haben wir von der Stadt ein Haus gemietet und werden es kaufen. Es ist ein Begegnungs-zentrum. Es zu betreiben, wird auch etwas Geld kosten. Im Moment befindet man sich in der Evaluation einer Person, die das Haus im eigentlichen Sinn als Verwalterin oder Verwalter betreibt. Der Bund hat aufgrund der erfolgreichen Tätigkeit die Projet-urbain-Projekte verlängert. Er sagt per Ende Dezember 2010: „Um vier Jahre verlängert“. Wir wurden als eine der neuen Schweizer Städte, die mitmachen, uns für die Jahre 2012 – 2015 wieder zu bewerben, was wir selbstverständlich tun werden, weil die Vertreterin des Bundesamtes für Wohnungswesen bei uns in der Projektgruppe ist und uns ganz enorm unterstützt. Es ist einiges passiert, wovon man immer wieder in den Medien lesen konnte. Aber die Zahlen sind immer noch genau die gleichen. Am Schluss des Budgets konnte man sie auch noch einmal lesen, weil das Budget bekanntlich von diesem Gemeindeparlament bewilligt worden ist. Man hätte meine mündlichen Aussagen in einer schriftlichen Ausgabe nachreichen können. Aber wir haben viele Vorstösse, und ich denke, die mündliche Überlieferung ist auch gar nicht so schlecht.

**Thomas Marbet:** Ich möchte einen Appell an Euch richten, dass man versucht, Anglizismen wie Manpower, Assed Liability, Kiss and Ride etwas zu vermeiden. Ich finde, dass man die deutsche Sprache etwas stärker fördern sollte. Es ist sicher ein Anliegen, das die SVP unterstützen kann. Die Heimat. Ich glaube, es ist etwas eine Berufskrankheit. Aber man kann dies vermeiden. Ich finde, wir sollten es auch etwas mehr pflegen. Aber ich muss ehrlicherweise auch zugeben, dass mir noch kein besserer Begriff als Kiss and Ride in den Sinn gekommen ist.

Die Interpellantin erklärt sich von der Antwort befriedigt.

Mitteilung an:  
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler  
Direktion Finanzen und Informatik/Herr Markus Sieber  
Integrationsfachstelle/Frau Donata Mikosch  
Geschäftsführer Chance Olten Ost/Herr Patrick Kissling  
Geschäftskontrolle  
Kanzleiakten

Verteilt am:

**Parlamentspräsident Heinz Eng:** Vielen Dank für Euer Ausharren. Ich wünsche Euch einen schönen Abend und eine gute Nacht.

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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