

**5. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Mittwoch, 24. März 2011
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 19.00 Uhr – 21.30 Uhr**

Anwesend sind: 34 Ratsmitglieder (von 50 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Daniel Dähler, 2. Heinz Eng, 3. Alexandra Kämpf, 4. Urs Knapp, 5. Dr. Max Pfenninger,
6. Simone Roth, 7. Christian Wüthrich

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Markus Ammann, 2. Ramazan Balkaç, 3. Rolf Braun, 4. Lukas Derendinger,
5. Werner Good, 6. Thomas Marbet, 7. Dr. Rudolf Moor, 8. Daniel Schneider,
9. Luzia Stocker Rötheli, 10. Dr. Arnold Uebelhart

Christlichdemokratische Volkspartei:

1. Georg Dinkel, 2. Heidi Ehram, 3. Antonia Hagmann, 4. Thomas Pfluger,
5. Roland Rudolf von Rohr, 6. Marcel Steffen

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Stephan Hodonou, 2. Marlène Wälchli Schaffner

Grüne Olten:

1. Anna Engeler, 2. Myriam Frey Schär, 3. Anita Huber, 4. Patrick Weibel, 5. Felix Wettstein

Schweizerische Volkspartei:

1. Markus Flury, 2. André Köstli, 3. Christian Werner, 4. Gert Winter

Stadtrat:

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

Entschuldigt abwesend:

Nadja Fleischli
Thomas Frey
Daniel Probst
Thomas Rauch
Andreas Schibli
René Wernli
Corinne Bader
Huguette Meyer Derungs
Dieter Ulrich
Patrick Kissling
Simon Haller
Sandra Näf
Theo Schöni
Marcel Buck
Domenico Maiolo
Dr. David R. Wenger

Vorsitz: Heinz Eng

Protokollführerin: Erika Brunner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

9. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
- 9.1. Interpellation Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende betr. Realisierung von Unterständen bei den Bushaltestellen (eingereicht am 20.05.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/ zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- 9.2. Interpellation Felix Wettstein (GO) betr. Hauptstrassenführung in Olten, Sälikreisel bis Unterführungsstrasse (eingereicht am 20.02.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/ zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- * 9.3. Interpellation Huguette Meyer (SP) und Mitunterzeichnende betr. Verkehrsmanagement Winkelunterführung, Ecke Tannwaldstrasse, Einfahrt Parking FHNW (eingereicht am 20.05.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- 9.4. Motion Nadja Fleischli und Daniel Dähler (FDP) und Mitunterzeichnende betr. Olten in Top Five der Velostädte der Schweiz (eingereicht am 20.05.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- 9.5. Postulat Thomas Marbet (SP), René Wernli (FDP) und Marcel Steffen (CVP) und Mitunterzeichnende betr. Feuerwehrdienst der Angestellten der Einwohnergemeinde Olten (eingereicht am 20.05.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- 9.6. Interpellation Luzia Stocker (SP) betr. Fahrplan BOGG Buslinie 3 östliche Schlaufe (eingereicht am 16.09.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)
- 9.7. Postulat SP-Fraktion betr. Verbesserung der Kundeninformation im öffentlichen Lokalverkehr (eingereicht am 16.09.2010/erstmal traktandiert am 16.12.2010/zum zweitenmal traktandiert am 26./27.01.2011)

- 9.8. Motion Stephan Hodonou (EVP) und Mitunterzeichnende betr. Schaffung einer Liegenschaftsstiftung Olten Ost (eingereicht am 17.11.2010/erstmalig traktandiert am 26./27.01.2011)
 - 9.9. Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betr. Kommunikation der Stadt (eingereicht am 16.09.2010/erstmalig traktandiert am 26./27.01.2011)
 - 9.10. Postulat Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende betr. Optimierung des Busangebotes auf der rechten Aareseite (eingereicht am 16.12.2010/neu traktandiert)
 - 9.11. Postulat Balkaç Yagbu Ramazan (SP) und Mitunterzeichnende betr. Neuregelung der Kommissionen (eingereicht am 17.12.2010/neu traktandiert)
 - 9.12. Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betreffend Gestaltungskommission (eingereicht am 16.09.2010/neu traktandiert)
 - 9.13. Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betr. prognostiziertes Verkehrsaufkommen Riggerbachstrasse/von Rollstrasse (eingereicht am 16.09.2010/neu traktandiert)
 - 9.14. Postulat SP-Fraktion betr. Verkürzung der Bauzeiten beim Tiefbau (eingereicht am 16.09.2010/neu traktandiert)
- * wegen Abwesenheit nicht behandelt

* * *

Parlamentspräsident Heinz Eng: Frau Stadträtin, werte Herren Stadträte, liebe Kolleginnen und Kollegen, werte Vertreterinnen und Vertreter der Presse: Ich möchte alle zur heutigen zweiten Sitzung des Gemeindeparlamentes im März begrüßen.

* * *

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 54/3

Prot.-Nr. 67

Interpellation Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende betr. Realisierung von Unterständen bei den Bushaltestellen/Beantwortung

Am 20. Mai 2010 haben Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

"Am 29. Mai 2008 wurde ein entsprechendes Postulat von Brigitte Kissling klar mit 37:4 Stimmen überwiesen.

Der Beantwortung von Stadtpräsident Ernst Zingg kann entnommen werden, dass aufgrund des schon lange bekannten Anliegens die dafür notwendigen Abklärungen bereits im Sommer 2007 gestartet wurden. Die Resultate seien somit im Sommer 2008 zu erwarten, worauf Kostenschätzungen vorgenommen und Antworten zu Kosten und Ertrag abgeleitet werden können.

Leider ist bis heute, nach bald zwei Jahren, keine Umsetzung des Anliegens erkennbar. Insbesondere an Standorten wo der Bedarf unbestritten ist (z.B. Feldstrasse, Gartenstrasse, etc.), ist dies unakzeptabel und äusserst stossend. Wir haben den Eindruck, dass hier bezüglich Finanzen und Zeit z.T. übertriebene Abklärungen gemacht werden. Mit diesem Geld könnte wohl schon das eine oder andere Bushäuschen finanziert werden, anstatt damit die Umsetzung zu verzögern!

Deshalb stellen sich uns folgende Fragen:

1. Wann gedenkt der Stadtrat das Postulat umzusetzen?
2. Können heute Angaben gemacht werden, wo und wann Unterstände realisiert werden?
3. Gibt es auch nach Ansicht des Stadtrates Standorte, welche keine weiteren Bedarfsabklärungen brauchen?
4. Teilt der Stadtrat unsere Ansicht, dass gerade mit der raschen Umsetzung solch scheinbar kleinen aber gut sichtbaren Verbesserungen in der Bevölkerung auch eine positive Stimmung gegenüber den grossen Bauprojekten gefördert wird?
5. Soll Olten als eine „Stadt im Aufbruch“ wahrgenommen werden und dies auch glaubwürdig ausstrahlen, obschon die Realisierung einiger Unterstände mehrere Jahre in Anspruch nimmt?"

- - - - -

Im Auftrag des Stadtrates beantwortet **Stadtrat Martin Wey** den Vorstoss wie folgt:

Zu Frage 1

Der Stadtrat setzt die Interpellation innert 4 Jahren um und wird die hierfür notwendigen Kredite ins Budget 2012 bis 2015 aufnehmen.

Der Stadtrat hat bereits beim Bornblick (Süd) und bei der USEGO (Nord) eine neue Kabine erstellt. Ausserdem werden im Zuge der Anpassungen für die ERO die Wartekabinen USEGO (Süd, bereits ausgeführt) und Aarburgerstrasse (Gäubahnsteg, Ende 2010/anfangs 2011) ausgetauscht. Im Neubaugebiet Bornfeld wird die Buswartekabine im Jahr 2011 ebenso wie bei der Eisbahn (nur Süd) und an der Bifangstrasse (nur West) erstellt.

Zu Fragen 2 und 3

Siehe nachfolgende Seite!

Busstationen ohne geschützte Unterstände

	Notwendigkeit		Begründung	Schwierigkeit	Schnittstellen
	ja	nein			
Linie 1 Wangen - Dulliken					
Chalchofen	x		grosse Einsteigefrequenz	Nähe zu Privatareal/Wohnhaus	keine
Kirchplatz	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnis, Denkmalpflege	Innenstadt
Käppeliplatz		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Friedhof Meisenhard (auch für Linie 3)		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Knoblauch (auch für Linie 3)		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Linie 1 Dulliken - Wangen					
Bifang		x	privates Vordach	keine Vereinbarung	Umgestaltung Bifangplatz
Baslerstrasse (auch für Linie 3)	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse	Innenstadt
Kirchgasse	x		grosse Einsteigefrequenz Vordach Kunstmuseum reicht nicht	Platzverhältnisse Denkmalpflege/Architektur	Innenstadt
Hammer	x		grosse Einsteigefrequenz Vordach ehem. Migros reicht nicht	Platzverhältnisse, Architektur	Innenstadt
Chalchofen		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Linie 2 Trimbach - Aarburg					
Jurastrasse (auf Baslerstrasse)	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Architektur	keine
Linie 2 Aarburg - Trimbach					
Sälistrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Postplatz (bei Rest. Zollhaus)		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse	keine
Jurastrasse (auf Baslerstrasse)	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Architektur	keine
Linie 3 Meierhof - Bornfeld					
Meisenhardweg	x		mittlere Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Feldstrasse	x		mittlere Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Gartenstrasse	x		mittlere Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Maienstrasse (auf Sälistrasse)	x		mittlere Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Riggenbachstrasse (auf Sälistrasse)	x		mittlere Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Berufsschule		x	geringe Einsteigefrequenz	Rabatte Schulhaus Bifang	keine
Baslerstrasse (auch für Linie 1)	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse	Innenstadt
Mühlegasse	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse Denkmalpflege/Architektur	Innenstadt
Schützenmatte		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	Schützenmatte
Kunsteisbahn		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Bornfeld	x		Endstation	wird 2011 erstellt	keine
Linie 3 Bornfeld - Meierhof					
Bornfeld	x		Endstation	wird 2011 erstellt	keine
Eisbahn	x		grosse Einsteigefrequenz	wird 2011 erstellt	keine
Stadthalle	x		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Architektur	Siedlung Platanen
Hausmatrain		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse	keine
Mühlegasse	x		mittlere Einsteigefrequenz	keine	Schützenmatte
Bahnhof (Aussenfeld süd)	unklar		grosse Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse/Gestaltung	Bahnhofplatz
Berufsschule	x		grosse Einsteigefrequenz	wird 2011 erstellt	keine
Riggenbachstrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Privatareal	keine
Reiserstrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Dreitannenstrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Privatareal	keine
Gartenstrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Feldstrasse		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	keine
Meisenhardweg		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse, Privatareal	
Friedhof Meisenhard (auch für Linie 1)		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine

Busstationen ohne geschützte Unterstände

	Notwendigkeit		Begründung	Schwierigkeit	Schnittstellen
	ja	nein			
Linie 6 Olten - Trimbach (an der linken Aareseite)					
Beide Stationen verfügen über Wartekabinen					
(BOGG fragen wegen retourweg)					
Linie 72 Olten - Winznau (durch Industrie)					
Gerberei		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Nago		x	geringe Einsteigefrequenz	keine	keine
Haslistrasse		x	geringe Einsteigefrequenz		
Linie 72 Winznau - Olten					
Gerberei	x		grössere Einsteigefrequenz	keine	keine
Trimbacherbrücke		x	geringe Einsteigefrequenz	Platzverhältnisse	keine

Zu Fragen 4 und 5

Der Stadtrat teilt diese Ansicht. Er macht aber darauf aufmerksam, dass private Liegenschaftsanstösser ihr Einverständnis geben müssen und einzelne Orte infolge fehlendem Platz erst mit allfälligen Strassenumbauten möglich werden. Auch sind die Kosten nicht ausser Acht zu lassen.

Allgemein

Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, die Buswartekabinen - wo sinnvoll und möglich - schnell zu realisieren. Er wird im Zuge der Budgetverhandlungen die zur Ausführung vorgesehenen Unterstände bekannt machen.

Der Stadtrat wird die Betrachtungen in den Tabellen periodisch überprüfen und notwendige Anpassungen vornehmen.

- - - - -

Rolf Braun: Besten Dank für die Beantwortung und die aufschlussreiche Tabelle, die genau aufzeigt, wo wie was geplant und frequentiert ist. Ich habe tatsächlich den Eindruck, dass die Erstellung von gedeckten Buswartekabinen im Stadtrat ein Thema ist. So sind in letzter Zeit im Zusammenhang mit Umbauten und baulichen Anpassungen und der Nutzung von sich ergebenden Synergien doch die einen oder anderen Unterstände realisiert worden. Auch das Versprechen, dass ein Postulat von Brigitte Kissling, das sich eigentlich flächendeckend auf das ganze Gebiet der BOGG bezieht, bis ungefähr 2015 umgesetzt wird, begrüsse ich sehr. Offenbar gedenkt man, das Postulat in Realisierungsstufen via Budget umzusetzen. Das ist soweit zweckmässig. Gerne hätte ich aber erfahren, welche Bushaltestellen man effektiv realisieren möchte. Sonst ist dieses Versprechen nicht so viel wert, weil es nicht mess- und kontrollierbar ist. Gibt es hier eine Planung und ein Konzept, wann genau was realisiert wird? Trotz der genannten Erschwernisse bei der Umsetzung erachte ich sieben Jahre zwischen dem Vorliegen der Resultate der nötigen Abklärungen und dem Ende der Realisierung als eine ziemlich lange Zeit. Besonders möchte ich die rechte Aareseite hervorheben. Generell hat es auf dieser Aareseite viele ungedeckte Bushaltestellen, speziell auf der Linie 3, aber vor allem auch auf der Linie 1 Richtung Dulliken. Dort gibt es zwischen Bifang und Schäfer, insbesondere auch beim Friedhof, immer noch keine gedeckten Unterstände. Daraus folgere

ich, dass auf der rechten Aareseite sicher ein grosser Handlungsbedarf besteht und zwar schon bald. Das kann man auch im Zusammenhang mit dem Projekt Chance Olten Ost sehen. Von der Beantwortung der Interpellation bin ich soweit befriedigt und hoffe, dass der Stadtrat weiterhin aktiv sein und hier vorwärts machen wird.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Besten Dank für die Rückmeldung des Interpellanten. Die sogenannte 7-Jahres-Planung, wie Rolf Braun sie angesprochen hat, ist an und für sich auch der Wille, dass wir vom Stadtrat es wie auch in anderen Bereichen, die periodisch renoviert und auch erneuert werden müssen, in die Planung aufnehmen. Für uns sind selbstverständlich der Bereich der Haltestellen und auch die Überdachung ein Anliegen. Auch noch massgebend war es für uns, was jetzt etwas theoretisch und in diesem Sinne nicht sehr proaktiv tönen mag, die sogenannten Frequenzen, die insbesondere von der BOGG selber festgestellt wurden. Wir erachten zum Beispiel eine gedeckte Haltestelle Richtung Dulliken beim Friedhof nicht so dringend notwendig wie eine Richtung Stadt. Das sind auch noch Überlegungen, die wir einfliessen lassen müssen. Konkret kann gesagt werden, dass im Bifang-Bereich bei der Haltestelle in der Nähe des BBZ die nächsten Realisierung kommen wird, so dass wir eigentlich als dauernden Auftrag haben, auch in der Budgetplanung selber, in der Finanzplanung, uns die Erneuerungen und Instandstellungen als Verpflichtungen aufzuerlegen. In diesem Sinne ist unsere Planung pragmatisch, aber auch sehr verpflichtend, was unser Handeln anbelangt.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz (4)
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 68

Interpellation Felix Wettstein (GO) betr. Hauptstrassenführung in Olten, Sälikreisel bis Unterführungsstrasse/Beantwortung

Felix Wettstein (Grüne) hat am 19. Mai 2010 eine Interpellation mit folgendem Wortlaut eingereicht.

«Am 4. Mai 2010 hat die Kantonsregierung verlauten lassen, dass die Verkehrskapazität des Hauptstrassennetzes in Olten zwischen Sälikreisel (östliches Ende der ERO) und Postplatz nach Eröffnung der ERO an die Grenze kommen könnte, und dass darum die Möglichkeit eines «Bypass» zwischen Aarburgerstrasse und Unterführungsstrasse geprüft werden müsse.

Überlegungen in dieser Richtung haben nicht nur Konsequenzen für die Verkehrsabwicklung auf dem Hauptstrassennetz, sondern betreffen auch weitere Verkehrsflächen und Verbindungen zwischen Eisenbahnachse und Aare, namentlich die Entflechtung von motorisiertem Verkehr einerseits und Langsamverkehr andererseits, und damit auch innerstädtische Verbindungen in der Zuständigkeit der Einwohnergemeinde Olten.

Von diesem Hintergrund wird der Stadtrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. In welcher Weise und durch wen vertreten, arbeitet die Stadt Olten mit den Planungsinstanzen des Kantons an der Konkretisierung dieser Ideen und Pläne?
2. Wie stellt sich der Stadtrat zur Möglichkeit, dass der gesamte motorisierte Verkehr im Dreieck des Postplatzes abgesenkt und im Gegenzug der Langsamverkehr vollständig auf dem Niveau des östlichen Zugangs zur Holzbrücke abgewickelt werden könnte?
3. In welcher Weise verbindet der Stadtrat seine Bestrebungen zur Umgestaltung des «Winkels» für den Fuss- und Veloverkehr mit den Vorstellungen und Plänen des Kantons, die Hauptstrassenführung teilweise unterirdisch zu legen?»

- - - - -

Im Auftrag des Stadtrates beantwortet **Stadtrat Martin Wey** den Vorstoss wie folgt:

Heinz Glauser (SP, Olten) hat am 19.05.2010 einen praktisch identischen Vorstoss im Kantonsrat eingereicht. Mit Beschluss vom 31.08.2010 nahm der Regierungsrat dazu Stellung. Die folgende Beantwortung deckt sich mit der regierungsrätlichen Haltung bzw. Meinung.

Der Strassenabschnitt Postplatz–Sälikreisel könnte nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse (ERO) an seine Leistungsgrenze stossen. Um im Bedarfsfall mit geeigneten Mitteln diesem Problem zu begegnen, werden Lösungsansätze gesucht. So ist denn in einem ersten Schritt die Bypassvariante zwischen Sälikreisel und Unterführungsstrasse grob betreffend Wirksamkeit und technischer Machbarkeit abgeklärt worden. Dies mit dem Resultat, dass mit der Bypasslösung Verbesserungen im besagten Strassenabschnitt erzielt werden könnten, allerdings nur unter Einbezug von örtlichen Problemverlagerungen im Bereich der Bypassstrecke. Aussagen zur Linienführung des Bypasses fehlen zum heutigen Zeitpunkt vollkommen. Es ist aber bereits heute klar, dass diese, wenn überhaupt, dann wahrscheinlich vollkommen auf der östlichen Seite der Bahngleise zu liegen kommt.

Zu Frage 1

Im Lenkungsausschuss «Entlastung Region Olten» ist der Stadtrat vertreten. Der Lenkungsausschuss wurde über diese Projektidee informiert. Sollte sie konkretisiert werden, wird dies in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Olten erfolgen.

Zu Frage 2

Natürlich wäre eine solche Lösung attraktiv. Sie muss aber auch finanziell tragbar sein und in einem vernünftigen Kosten- und Nutzenverhältnis stehen. Und hier gehen die Meinungen wohl auseinander. Ohne dass der Stadtrat konkrete Zahlen kennt, dürfte ein solches Projekt nur unter einem immensen Kostenaufwand realisierbar sein. Es verwundert denn auch nicht, dass der Kanton diese Idee als kaum realisierbar bezeichnet – das letzte Wort hätte allerdings der Souverän im Rahmen einer kantonalen Volksabstimmung.

Zu Frage 3

Der Kanton beabsichtigt nicht, im Bereich Postplatz die Hauptstrassenführung teilweise unterirdisch zu legen. «Bypass» ist eine vom Kanton im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen ERO untersuchte Idee einer unterirdischen Verbindung im Bereich der Von Rollstrasse. Die Zweckmässigkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Option werden kritisch beurteilt. Das Projekt «Umgestaltung Winkel» und der «Bypass» weisen jedenfalls keine Schnittstellen auf.

- - - - -

Felix Wettstein: Im letzten Mai, als in der Presse stand, dass sich der Regierungsrat des Kantons Gedanken wegen eines sogenannten Bypasses macht - ich finde das Wort ziemlich schrecklich, aber es hat sich halt so eingebürgert – haben Heinz Glauser, SP-Kantonsrat, und ich miteinander das Gespräch gesucht und festgestellt, dass dies natürlich Fragen aufwirft, die auch mit den Zuständigkeiten der Stadt Olten zu tun haben und insbesondere das Gemeindestrassennetz bzw. das Strassen- und Wegnetz tangiert. Wenn man sich vorstellt, dass es eine solche zusätzliche Hauptstrassenverbindung gäbe, die Grössenordnung bei der heutigen Unterführung Sälistrasse, wo sie unter der Eisenbahn durchgeht, in einen Tunnel hinein gehen würde und etwas unterhalb des Bifangplatzes wieder heraus käme und mit dem heutigen Hauptstrassennetz, mit der heutigen Unterführungsstrasse/Aaraustrasse verbunden wäre. Das ist ja die Idee, wo dieser Bypass liegt. Etwas später, als der Kanton die Anfrage von Heinz Glauser beantwortet hat, stand am 1. September 2010 in der Zeitung: „Bypass wäre östlich des Bahndamms“. Daran hatten wir beide, welche die Anfrage in Absprache miteinander gestartet hatten, nicht gezweifelt, dass östlich der Bahnlinie gemeint wäre. Tatsächlich muss man, wenn man sich vorstellt, wo ein solcher Bypass durchführen könnte, sagen, dass der Kanton im letzten Sommer/Herbst dort, wo der Fachhochschul-Campus gebaut wird, ein tiefes Loch gegraben hat. Angenommen, er hätte dieses Loch noch rund 10 oder 15 Meter nach Osten verbreitert, hätte er schon die Hälfte des Bypasses zumindest ausgegraben gehabt. Es macht möglicherweise Sinn, was jetzt

vielleicht die Einen oder Anderen überrascht, wenn es ein Grüner sagt, aber ich stehe zu dieser Aussage, dass man das Hauptstrassennetz ab Sälikreisel bis weiter in Richtung der Hauptstrassenverbindung Richtung Osten, Richtung Starrkirch, Dulliken, Aarau, dass man dies einfach anders betrachtet als es heute ist. Verschiedentlich wurde festgestellt, und wir Grüne haben unter anderem deshalb einmal die sogenannte ERO – E heisst ja Entlastung, was wir immer bezweifelt haben, dass es vom Effekt her entlastend sein wird – bekämpft, weil wir gesagt haben, das werde auf der Ostseite der Aare eine Belastung und nicht eine Entlastung werden. Es ist eigentlich erstmals im Mai des letzten Jahres auch vom Regierungsrat eingestanden worden, dass es im Abschnitt zwischen Sälikreisel und Postplatz ein Problem geben könnte. Die gleiche Aussage macht jetzt auch der Stadtrat in seiner Antwort auf die Interpellation. Das ist die Ausgangslage. Wir werden in den nächsten Jahren nicht umhin kommen, dort eine Lösung anzugehen. Sie muss meiner Meinung nach berücksichtigen, dass ein grosser Teil des Verkehrs, den wir in diesem Bereich haben, eben doch auch Ziel- und Quellverkehr von und nach Olten ist und nicht: Die Leute kommen aus dem Gäu und fahren ins Niederamt. Mit anderen Worten: Die Idee, dass ein Tunnel gebaut würde, der erst in Dulliken wieder heraus kommt, würde das Problem nicht lösen, weil diese Durchfahrt nicht für einen grossen Teil der motorisierten Fahrzeuge wichtig ist, sondern der grosse Teil derjenigen, die auf die Achsel Sälikreisel bis Postplatz kommt, hört mit der Fahrt entweder in Olten auf oder fängt in Olten an. Das sind eigentlich die Zusammenhänge, die dort beachtet werden müssen. Wir hatten schon früher Ideen, dass man das ganze Verkehrsregime kehren könnte, nämlich den Fuss- und Veloweg oberirdisch, von der Holzbrücke her geradeaus, und die Absenkung wäre dann für die Motorfahrzeuge, grob gesagt zwischen Aare und Bahn. Es ist uns aber klar gewesen, dass der Bypass hinten herum gedacht gewesen wäre. Was ist die Quintessenz daraus? Die Antwort des Stadtrates, insbesondere auch auf die Frage 3, kann uns nicht ganz befriedigen, weil selbstverständlich auch Verbesserungen des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich Winkel mit solchen Überlegungen zu tun haben, wie man die Hauptstrassenführung dereinst anders gestalten könnte als sie heute ist. So gesehen meine ich, dass man, was übrigens an anderen Beispielen auch noch zu zeigen wäre, die verschiedenen Abläufe der unterschiedlichen Verkehrsträger im Gebiet zwischen Winkel, Bifang und Säli zukünftig durchaus miteinander in Verbindung betrachten muss.

Daniel Schneider, SP-Fraktion: Merci, Felix Wettstein, für diesen Vorstoss. Eigentlich müsste man ja diese Antworten zu denjenigen legen, die später noch kommen werden, zu meiner Interpellation prognostiziertes Verkehrsaufkommen Riggerbachstrasse/von Rollstrasse. Dann wäre es einfach, und die Haare würden zu Berge stehen. Offenbar sind die beiden Antworten nicht aus der gleichen Feder gekommen. Mindestens dann hätte man gemerkt, dass hier eine gewisse Kausalität besteht. Es ist eigentlich ein gutes Beispiel. Wir erkennen wieder einmal unsere alten Hypotheken, die wir aus der Planungsphase der letzten 15 Jahre mitschleppen, wer auch immer zuständig war. Das lassen wir hier einmal stehen. Es sind Hypotheken, die wir so schnell nicht los werden. Was Felix Wettstein anspricht, ist ein Zeithorizont von 20 Jahren. Eine gute Lösung, die aber sehr lange dauern wird. Es ist tatsächlich so, dass wir vor uns ein nicht zu Ende gedachtes Rumpfprojekt haben. Das war die ERO von Anfang an, weil die Schwierigkeiten auf der anderen Seite vielleicht so gross waren, dass man sie gar nicht angehen wollte. Manchmal erstaunt es mich, dass der kantonale Baudirektor aus unserer Stadt kommt, manchmal frage ich mich, ob er wirklich aus dieser Stadt kommt. Aber es heisst auch nicht, dass unser Baudirektor Martin Wey froh sein kann, dass der Kanton das Zepter hat. Es ist immer unsere Aufgabe, mit dem Kanton scharf zu verhandeln und die Anliegen unserer Stadt einzufordern. Das ist zum Thema Verhandlungsgeschick halt gleichwohl wieder einmal anzubringen. Du kannst gut nach hinten schauen. Du warst damals noch nicht Baudirektor. Aber es ist halt schon etwas, das man dann spürt. Diese Sachen holen uns einfach immer, immer wieder ein. Es ist offensichtlich, dass die Lösung, die gesucht werden müsste, nur noch mit enorm grossen Mitteln zu generieren ist. Ob das Volk noch einmal Geld nach Olten schickt, würde ich bezweifeln. Für uns ist es eigentlich einmal mehr ein Grund, noch mehr auf die Karte ÖV zu

setzen. Wir sind ja schliesslich nicht vergebens in dieser Stadt mit der hervorragenden Anbindung an Bus und Bahn. Vielleicht könnten wir ja bei unseren Überschüssen einmal einen innerstädtischen Gratisbus schon bereits ab dem nächsten Jahr proklamieren oder anbieten. Dann hätten wir vielleicht relativ zügig für wenig Geld einmal eines der Probleme, die dazu beitragen, beseitigt.

Roland Rudolf von Rohr, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Wenn man etwas zurück blättert, muss man tatsächlich sagen, dass früher vorgesehen war, bei der Sälistrasse weiter zu gehen. Aber das ist natürlich schon lange vom Tisch. Wenn man zurück schaut, wie knapp die abgespeckte ERO durchgegangen ist, kann man ganz klar sagen, dass alles, was mehr gewesen wäre, sicher nicht durchgekommen wäre. Dann hätten wir gar nichts. Ich sehe es nicht so schwarz wie Ihr beide. Man kann diese Probleme auch herbei reden. Es stimmt allerdings, dass der einzige Abschnitt, der nach der ERO mehr belastet wird, derjenige zwischen Sälikreisel und Postplatz ist. Aber ich habe bei der Information wirklich auch mit den zuständigen Leuten gesprochen. Sie sind zuversichtlich, dass sie dies werden meistern können. Ganz wichtig ist, dass man praktisch dauernd den Rechtsabbieger beim Winkel frei hat. Das wird die Hauptachse, die eigentlich immer laufen muss. Sonst staut es zurück. Dann kommt sicher einmal der Punkt, wo wir gerade von Euren beiden Parteien erwarten, dass Ihr eventuell beim Bauvorhaben dort oder bei der Sistung des Fussgängerstreifens, der alles wieder blockieren würde, auch dahinter stehen würdet. Wir erreichen wirklich einen niederen Druck auf das Säliquartier, wenn wir diesen Rechtsabbieger frei halten können. Aber dann brauchen wir Euch, und hoffentlich seid Ihr auch da.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Stabsstelle Planung (3)
Finanzdirektion/Herr Markus Sieber
Finanzkontrolle
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 69

Motion Nadja Fleischli und Daniel Dähler (FDP) und Mitunterzeichnende betr. Olten in die Top Five der Velostädte der Schweiz/Beantwortung

Am 20. Mai 2010 haben Nadja Fleischli und Daniel Dähler (FDP) folgenden Vorstoss eingereicht:

„Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeindeparlament bis Ende 2010 einen Massnahmenplan vorzulegen, der aufzeigt, wie sich Olten im Velostadt-Ranking bis 2014 zu den Top Five in der Schweiz entwickeln kann und sich somit von den hinteren Rängen verabschiedet.

Begründung:

Velofahren ist eine günstige, gesunde, energieeffiziente, umweltfreundliche und schnelle Form der Fortbewegung und wird im urbanen Gebiet immer mehr zum Maistream. Ob zum Pendeln, für kurze Wege, aus ökologischen Gedanken oder zur sportlichen Betätigung, das Fahrradfahren ob mit Muskelkraft oder durch elektrische Unterstützung angetrieben gewinnt an Bedeutung und ist nicht mehr nur ein „grünes“ Thema. Daraus wachsen einer Stadt wie Olten Chancen.

Gemäss Velostädte-Umfrage von Pro Velo Schweiz hat sich Olten zwischen 2006 und 2010 am meisten verbessert im Vergleich zu den anderen 19 Velostädten. Das ist erfreulich, der Gesamtvergleich zeigt jedoch auf, dass sich Olten als Velostadt weiterhin im hinteren Mittelfeld bewegt. Besonders in Bezug auf Komfort und Stellenwert zeigt sich in Olten Potential. Verkehrsklima und Wegnetz, das sich gemäss den Befragten stark verbesserte, erhält Olten auch hier nur genügende Noten. Ist genügend gut genug für eine fortschrittliche, gesunde und sportliche Stadt oder gelingt es Olten diese Chance zu nutzen?“

- - - - -

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

Formelles

Motionen sind nur für Bereiche zulässig, in denen die Entscheidbefugnis ausdrücklich beim Parlament liegt. Hat in einem Bereich die Exekutive die abschliessende Kompetenz, können dazu keine Motionen eingereicht werden. Diese inhaltliche Beschränkung der zulässigen Gegenstände einer Motion folgt aus dem Prinzip der Gewaltenteilung.

Die im Rahmen des Vorstosses aufgeworfene Thematik und die gestellte Forderung beschlagen planerische Bereiche. Planungsbehörde ist von Gesetzes wegen der Stadtrat. Der vorliegende Vorstoss kann deshalb nur als Postulat und damit im Sinne einer Prüfung der Anliegen behandelt werden.

Zum Inhalt

Vorhaben wie die Entlastung Region Olten (ERO), das Verkehrskonzept Olten mit vier Teilkonzepten (2003) sowie verschiedene Vorstösse im Parlament – insbesondere der Vorstoss von Marion Bachmann zur Schulwegsicherheit im Jahr 2003 - führten dazu, dass von der Baudirektion im Jahr 2005 die Überarbeitung des Fuss- und Velowegkonzeptes von 1999 in Angriff genommen wurde. Das überarbeitete Fuss- und Veloverkehrskonzept Olten wurde im September 2009 der Öffentlichkeit anlässlich einer Informationsveranstaltung mit anschliessender Ausstellung vorgestellt.

Das neue Fuss- und Veloverkehrskonzept besteht aus einem beschreibenden Bericht, einem Planteil mit Zielen, Quellen, Routen und Problemstellen sowie einem Massnahmenkatalog mit 63 Massnahmenblättern für den Fuss- und 51 Massnahmenblättern für den Veloverkehr, die im Übrigen auch Infrastrukturanlagen wie etwa Veloabstellplätze am Bahnhof enthalten. Die Massnahmen werden in einer Datenbank verwaltet, damit die Aktualisierung und die Ergänzung mit neuen Massnahmen effizient erfolgen kann. Die Informationsveranstaltung sowie die Ausstellung haben zu verschiedenen Rückmeldungen und Eingaben aus der Bevölkerung geführt. Die Prüfung und weitere Bearbeitung dieser Eingaben musste von der Baudirektion leider aus Kapazitätsgründen zurückgestellt werden. Aus diesem Grund konnte das neue Fuss- und Veloverkehrskonzept noch nicht im Stadtrat behandelt und verabschiedet werden. Es ist jedoch vorgesehen, dies innert nützlicher Frist zu tun.

Mit der laufenden Umsetzung der im Konzept vorgesehenen Massnahmen wird sich das Fuss- und Velowegnetz der Stadt Olten kontinuierlich verbessern. Dies wird sich sicher in der Beurteilung der Bevölkerung niederschlagen. Die Anliegen der Motionäre werden mit dem neuen Fuss- und Veloverkehrskonzept besser erfüllt als mit einem Massnahmenplan, der im Übrigen den Platz in den Top Five der Velostädte der Schweiz in keiner Weise garantieren kann; der Vorstoss kann deshalb überwiesen und als erfüllt abgeschrieben werden.

- - - - -

Daniel Dähler: Grundsätzlich können sich Nadja Fleischli und ich in erster Linie mit der Umwandlung in ein Postulat und auch mit der Erfüllung in dem Sinne, dass ein Konzept und ein Massnahmenplan eigentlich bestehen, einverstanden erklären. Wir hoffen, dass im Konzept und Massnahmenplan auch wirkliche Ziele gesetzt sind und die Wirkung immer dementsprechend verfolgt und der Fortschritt gemessen wird. Sonst gibt es wieder die externe Beurteilung der Velostädte. Die Messbarkeit gibt es sicher auch. Aber das tönt nachher auch relativ schrecklich. Die Messbarkeit ist hier sicher extern gegeben mit dem Ranking, wo wir schauen werden, ob das Konzept umgesetzt wird und wirklich positive Massnahmen beitragen, dass das Thema Velo und damit verbunden sicher auch das Thema Sicherheit auf den Velowegen, vor allem im Bereich der Schüler, ein wichtiges Anliegen sein wird. Schade ist, dass der Massnahmenplan und das Konzept für externe nicht zugänglich sind. Es ist nicht auf der Homepage. Jedenfalls war es dort zum Zeitpunkt der Eingabe nicht ersichtlich. Ich denke, das wäre eine Verbesserungsmassnahme, die durchaus in Betracht gezogen werden könnte. Olten ist in den Punkten Komfort und Stellenwert grundsätzlich schwach bewertet worden. Ich denke, dort wird sich zeigen, ob sich die Veränderungen effektiv positiv einstellen werden. Wenn nicht, werden wir uns dementsprechend wieder genötigt sehen, allenfalls einen Vorstoss einzureichen.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Das Konzept ist aufgegleist. Wenn wir den Vorstosstext anschauen, finden wir ihn ziemlich überflüssig. Es erstaunt uns auch etwas, dass dies aus freisinniger Feder kommt. Wir kommen zu einem anderen Schluss als der Stadtrat und werden das Postulat nicht überweisen.

Patrick Weibel, Fraktion Grüne: Tatsächlich hat das Fuss- und Veloverkehrskonzept eine ganze Fülle an Massnahmen aufgezeigt, die vorliegen. Wir haben allerdings das Gefühl, dass bei diesen Massnahmen vor allem auf punktuelle Gefahrensituationen und Schwierigkeiten hingewiesen wird und viel zu wenig den Vernetzungen und Verbindungen zwischen den Gefahrenpunkten Rechnung getragen wird. Es reicht nicht, wenn man punktuelle Lösungen macht und dabei die Verbindungen dazwischen vergisst. Insbesondere haben wir auch das Gefühl, dass eine Priorisierung und ein Zeitplan der verschiedenen Massnahmen fehlen. In der Antwort steht zwar, dass der Stadtrat dies aus Kapazitätsgründen bei der Baudirektion noch nicht behandeln konnte, dass aber vorgesehen ist, dies innert nützlicher Frist zu tun. Was heisst das? Das heisst für mich gar nichts, und ich bin etwas über die doch äusserst vage Formulierung erstaunt. Schliesslich müssen dann solche Priorisierungen auch Niederschlag in einem Finanzplan, Investitionsplan finden. Aus diesem Grunde bin ich mir nicht sicher, ob wir wirklich schon so weit sind, dass wir diesen Vorstoss abschreiben können.

Christian Wüthrich, FDP-Fraktion: Für mich gibt es noch einen Punkt, der jetzt nicht explizit erwähnt wird. Wir haben hier zwei- oder dreimal über sogenannte Schulwegsicherung diskutiert. Ich stelle fest, dass zu meiner Zeit noch „getöfelt“ wurde und heute Mountain Bikes und Velos kommen. Wenn ich sehe, wie sich die jungen Leute vom Schulhaus nach Hause und wieder zurück zum Schulhaus verschieben, sind es relativ viele Velofahrer. Für mich stellt sich auch noch die Frage einer sogenannten Schulwegsicherung. Sie ist zwar behandelt worden, aber immer mit Lücken. Mir erscheint dies wesentlich. Deshalb bin ich auch der Meinung, dass dies im Moment sicher nicht so abgeschrieben werden kann.

Antonia Hagmann: Wir von der CVP/EVP/GLP-Fraktion sind der Meinung, dass das Postulat überwiesen und abgeschrieben werden kann. Wir sind der gleichen Ansicht wie der Stadtrat, dass man mit dem neuen Fuss- und Velokonzept auf dem richtigen Weg ist. Ich denke, dass man Anpassungen immer wieder vornehmen muss. Wenn man sich dessen bewusst ist, muss man hier nicht noch einen speziellen Massnahmenplan ins Leben rufen. Ich denke auch, dass sich der Stadtrat und die Planer schon bewusst sind, wo wir bei den Velowegen Knoten und Gefahren haben. Sie sind aber teilweise wirklich auch nicht so leicht zu lösen und zu ändern. Das ist halt auch eine Tatsache. Ich denke, es liegt teilweise auch an uns Velofahrern und Fussgängern, uns dementsprechend zu verhalten. In diesem Sinne werden wir das Postulat überweisen und gleichzeitig abschreiben.

Dr. Arnold Uebelhart, SP-Fraktion: Wir waren bis jetzt eigentlich für Überweisung und Abschreibung. Aufgrund der Diskussion habe ich jetzt gehört, dass wir dies offenbar noch etwas offen halten möchten. Ich möchte gleichwohl zuerst sagen, dass in Olten schon einiges passiert ist: USEGO, Gäubahnbrücke, Einbahnstrassen sind geöffnet worden. Nach Dulliken, Aarburg, Wangen, Trimbach und Winznau kann ich jedenfalls noch super fahren. Das ist gut. Überall gibt es auf der Seite noch die Strassenstrichlein. Es gibt offenbar verschiedene. Das ist auch neu gemacht worden. Der Bahnhof wird gemacht. Olten SüdWest ist vorgesehen. Mir scheint, dass sehr viel passiert ist. Ich finde allgemein, unsere Wünsche hier, die Strassenverhältnisse sind halt wirklich eng. Man merkt dies jeden Tag mehr. Es hat einfach sehr viel Verkehr, so dass ich einfach für alles froh bin, was ist. Weshalb wir eigentlich nicht direkt abschreiben möchten ist, was Christian Wüthrich gesagt hat. Die Schulwegsicherung sollte man schon noch anschauen. Weniger solche Mastersachen, da habe ich auch etwas Mühe, aber dass man hier konkret noch arbeiten würde.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich kommentiere nicht, was aus den einzelnen Fraktionen gesagt worden ist, möchte aber auf zwei Sachen hinweisen, die im mittleren Abschnitt unter dem Titel „Zum Inhalt“ stehen. Habe ich richtig gehört, dass man dies zwar hat, aber doch nicht so genau weiss, was es ist? „Die Informationsveranstaltung sowie die Ausstellung

haben zu verschiedenen Rückmeldungen und Eingaben aus der Bevölkerung geführt“. Ich kann nicht steuern, wer aus dem Gemeindeparlament solche Rahmenveranstaltungen besucht oder nicht besucht. Zweitens betreffend „innert nützlicher Frist“: Es ist übrigens auch die Frage, weshalb der Stadtpräsident diesen Vorstoss beantwortet. Die Thematik ist bei der Baudirektion. Ihr wisst vielleicht aus der neuesten Personalpolitik und den Beschlüssen des Parlamentes, dass wir ab 1. Mai neu eine Abteilung Stadtentwicklung haben. Darunter ist „Umwelt und Mobilität“ subsummiert. Die letzten zwei Sätze sagen ja auch, dass auch Kapazitätsgründe eine Rolle spielen, dass man noch nicht so weit ist, wie man eigentlich sein wollte. Ich erhoffe mir aufgrund dieser Verstärkung und der Bildung dieser Abteilung, dass auf diesem Gebiet einiges passiert.

Christian Werner: Wenn der Vorstosstext gar nicht erfüllt werden kann, kann dies dann überwiesen werden? Es steht ja bis Ende 2010.

Parlamentspräsident Heinz Eng: Es gibt nur eine Möglichkeit, indem man dies, wenn der Motionär nicht einverstanden ist, zurück zieht und neu einreicht. Dann kann es neu beantwortet werden. Dies, wenn es gewünscht wird, mit einer neuen Zeittabelle.

Daniel Dähler: Wir werden es sicher nicht neu einreichen. Es war schon viermal traktandiert. Wir werden das nächste Rating abwarten und dann allenfalls weiter schauen.

Beschluss

Mit 30 : 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen als Postulat überwiesen.

Beschluss

Mit 19 : 15 Stimmen bei 0 Enthaltungen wird der Abschreibung zugestimmt.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 12/0

Prot.-Nr. 70

Postulat Thomas Marbet (SP), René Wernli (FdP), Marcel Steffen (CVP) und Mitunterzeichnende betr. Feuerwehrdienst der Angestellten der Einwohnergemeinde Olten/Beantwortung

Am 20. Mai 2010 haben Thomas Marbet, René Wernli, Marcel Steffen und Mitunterzeichnende zuhanden des Stadtrates folgendes Postulat eingereicht:

„Die Stützpunktfeuerwehr Olten leistet einen grossen Beitrag für die Sicherheit in Olten und Agglomeration. Sie leistet pro Jahr zwischen 250 bis 300 Einsätze. Dies ist vor allem dank dem grossen Einsatz der Angehörigen der Feuerwehr (AdF) möglich. Als Milizorganisation stösst die Stützpunktfeuerwehr Olten aber personell an Grenzen. Die AdFs sind im Beruf stark gefordert und stossen nicht immer auf Verständnis bei den Arbeitgebern. Gerade bei Tageseinsätzen gibt es zuweilen Probleme mit dem nötigen Mannschaftsbestand. Dabei wäre eine sichere, einsatzfähige Truppe von 10 AdFs während des Tages wünschenswert. Neben dem Aufbau der Jugendfeuerwehr soll deshalb geprüft werden, ob Angestellte der Einwohnergemeinde zum Feuerwehrdienst motiviert werden können.

Andere Gemeinden kämpfen mit denselben Problemen. Die Gemeinde Liestal beispielsweise gibt heute Kandidatinnen und Kandidaten mit Bereitschaft zum Feuerwehrdienst den Vorzug bei Stellenbewerbungen. Die Stadt Olten könnte als Arbeitgeberin eine Vorbildfunktion einnehmen.

Der Stadtrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie viele Angestellte der Einwohnergemeinde Olten leisten zurzeit Feuerwehrdienst in der Stützpunktfeuerwehr Olten oder bei anderen Feuerwehren.
2. Damit das absehbare Problem von zu wenig dienstleistenden Feuerwehrangehörigen gemildert werden kann, ist es denkbar, ein Modell wie in Liestal in der Stadt Olten einzuführen?
3. Falls die Frage 2 mit Ja beantwortet wird, in welchem Zeitraum wird an eine Einführung gedacht?
4. Könnten die bereits für die Stadt Olten arbeitenden und mehrheitlich handwerklich qualifizierten Angestellten des Werkhofs oder Schulhauswarte einen Beitrag leisten (Vorteil; räumliche Nähe).“

- - - - -

Stadtpräsident Ernst Zingg beantwortet im Namen des Stadtrates das Postulat wie folgt:

Zu Frage 1

Aktuell leisten acht Angestellte der Stadt Olten Feuerwehrdienst in der Feuerwehr Olten. Nebst zwei Festangestellten der Feuerwehr und einem polizeilichen Zivilangestellten der Stadtpolizei von der Direktion Öffentliche Sicherheit sind auch fünf Mitarbeitende der Baudirektion in der Feuerwehr Olten.

Zu Frage 2

Die Verfügbarkeit von Angehörigen der Feuerwehr während des Tages hat im Einsatz eine sehr entscheidende Bedeutung. Durch das Vorgehen der Stadt Olten könnte ein wichtiges Zeichen gegenüber privaten und anderen öffentlichen Arbeitgebern gesetzt werden. In der Praxis muss jedoch festgestellt werden, dass der Kreis der in Frage kommenden Mitarbeitenden beschränkt ist, sind doch Mitarbeitende in Bereichen mit Dienstplänen und Schalterdienst sowie Mitarbeitende, die als Einzelne wesentliche Funktionen ausüben, von vornherein ausgeschlossen oder zumindest in ihren Möglichkeiten beschränkt. Auch die Lehrpersonen sind ausgeschlossen. Das Potenzial der Mitarbeitenden, die für den Feuerwehrdienst in Frage kommen, ist somit beschränkt.

Zum Quervergleich: Seit der Einführung des erwähnten „Modells“ in Liestal sind fünf Werkhof-Angestellte in die Feuerwehr eingetreten, aus der Verwaltung liess sich ein Mitarbeiter rekrutieren, aber kein Hauswart. Als Anreiz zählt bei der Stadt Liestal ein Feuerwehreinsatz tagsüber als Arbeitszeit und wird zusätzlich besoldet, dies als sogenannte Gefahrenzulage, während der Nacht gibt es den Sold.

Zu Frage 3

Das Liestaler „Modell“ bzw. das Anreizsystem besteht in Olten bereits, wie die beiliegende Ausschreibung eines Gärtners bzw. einer Gärtnerin zeigt, und muss deshalb nicht eingeführt werden. Bei den in Frage kommenden Stellenbewerbungen, welche unter Frage 2 erläutert wurden, sollen jene Kandidatinnen bzw. Kandidaten den Vorzug geniessen, welche Bereitschaft zum Feuerwehrdienst zeigen.

Zu Frage 4

Die Eignung ist auf Grund der Ortskenntnisse sicher vorhanden. Es stellt sich indessen die Frage, ob die Last dieser Aufgabe nicht auf verschiedene Arbeitgeber verteilt, sondern verstärkt auf die öffentliche Hand verlagert werden soll, deren Mitarbeitende in ihrem angestammten Beruf ebenso ausgelastet sind wie die Beschäftigten in der Privatwirtschaft und noch vermehrt in ihrer täglichen Arbeit im Rampenlicht stehen.

Im Sinne der genannten Gründe empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament das Postulat zu überweisen und gleichzeitig als erfüllt abzuschreiben.

- - - - -

Marcel Steffen: Zuerst danke ich dem Stadtrat für die Beantwortung. Der Grund der gezogenen Vergleiche mit Liestal zeigt uns doch klar und deutlich auf, dass unser Anliegen ernst genommen wurde. Worum ist es uns Postulaten eigentlich gegangen? Die Feuerwehr

der Stadt Olten leistet einen grossen Einsatz zum Bevölkerungsschutz und ist eine erfolgreich und gut organisierte Milizorganisation. Mit dem Kommandanten Sven Wagner haben wir auch einen Mann erhalten, der die Dinge beim Namen nennt und manchmal auch ein unbequeme Umstände hinweist. Das vorliegende Anliegen basiert eigentlich auf einem solchen Gespräch. Wie aus dem Postulat ersichtlich ist, haben wir rund 300 Einsätze. Wenn wir ehrlich sind, fragen wir uns bei dieser Zahl, wo es in dieser Stadt so oft gebrannt hat. Vielleicht können wir uns an fünf Grossfeuer im letzten Jahr erinnern. Genau hier liegt der Hund auch begraben. Es gibt jährlich fast 150 Fehlalarme. Dies vor allem während des Tages. Genau diese Tageseinsätze sind eigentlich die Schwierigkeit. Die privaten Arbeitnehmer sind je länger desto mehr nicht mehr bereit, einen Feuerwehrmann an solche Tageseinsätze gehen zu lassen. Noch schlimmer: Überhaupt sagen sie schon bald: Ich möchte gar nicht, dass Du Feuerwehrdienst leistet, wenn Du bei mir arbeitest. Wenn wir diesen Trend jetzt einfach ignorieren, wird es immer schwieriger, diese Milizorganisation aufrecht zu halten. Aus der Antwort entnehmen wir, dass acht, wovon zwei Festangestellte, das heisst sechs von rund 200 Angestellten in der Stadt freiwilligen Feuerwehrdienst leisten. Das sind 3 %. Ich habe keine Referenzgrösse und weiss nicht, ob dies viel oder wenig ist. 3 % tönt für mich nach wenig. Die Stadt begründet genau gleich wie die Privaten. Man findet immer gute Gründe, weshalb jemand während des Tages nicht in die Feuerwehr gehen kann. Ob jetzt das Stelleninserat für den Gärtner, das wir hier als Muster haben, schon genügt, um das Postulat gleichzeitig abzuschreiben, bezweifeln wir. Wir reichen gleichzeitig noch die Frage nach, ob dieser Gärtner in der Feuerwehr ist. Im Milizsystem sollte die Last eigentlich auf alle verteilt werden. Das ist die Theorie, auf die sich jetzt auch der Stadtrat beruft. Der Trend, vor dem wir uns nicht verschliessen können, geht in eine andere Richtung. Der Staat muss immer mehr machen, wenn wir die Milizorganisation aufrecht erhalten wollen. Ich komme zurück auf das, was wir mit unserem Postulat eigentlich wollten. Wir wollen nicht, dass jeder automatisch und nur aus dem Werkhof Feuerwehrdienst leisten muss, weil es gerade nebeneinander liegt. Das wäre eine falsche Interpretation und wird dem Postulat und Anliegen in keinsten Weise gerecht. Wir möchten, dass bei Anstellungen, egal auf welcher Stufe, bei Inseraten und Vorstellungsgesprächen die Feuerwehr thematisiert wird. Keine Verpflichtung, keine Nichtstellenbesetzung, wenn ein neuer Mitarbeiter dies nicht will. Das ist auch logisch. Wie lautet die Theorie? Bei gleicher Qualifikation und gleichem Können dieser Mitarbeiter sollte man halt denjenigen nehmen, der bereit ist, in die Feuerwehr zu gehen. Das wäre unser Wunsch. Es wird vermutlich nie so sein, dass alle das Gleiche können und gleich qualifiziert sind. Das ist auch klar. Wir wollen auch nicht, dass weniger gut Qualifizierte genommen werden, nur weil sie am Vorstellungsgespräch gesagt haben: Juhui, ich will in die Feuerwehr. Wir wollen eigentlich, dass der Feuerwehrdienst aktiv angepackt wird und genau so auch mit den Stellenbewerbern kommuniziert. Unserer Meinung nach ist dies jetzt und heute noch nicht der Fall. Es würde uns freuen, wenn sich der Eine oder Andere hier erweichen lassen könnte, das Postulat zu überweisen und noch nicht abzuschreiben. Messbar wäre die Geschichte nämlich auch. Man kann problemlos eine Statistik machen, wie viele der neu angestellten Mitarbeitenden jetzt wirklich in der Feuerwehr sind. Im Endeffekt lässt dies nämlich auch Schlüsse zu, wie mit solchen politischen Vorstössen gearbeitet wird respektive ob sie in der Verwaltung gehört werden,

Markus Flury: Die SVP Stadt Olten ist ebenfalls für Überweisung. Die SVP-Fraktion Olten ist in dieser Angelegenheit indirekt selber betroffen, da, wie viele von Ihnen wissen, bis vor kurzem vier und heute noch drei SVP-Gemeinderäte selber Angehörige der Stadtfeuerwehr Olten sind. Für uns wäre es eine gute Entlastung, wenn wir mehr Kameraden und Kameradinnen hätten, die tagsüber an die Einsätze gehen könnten. Auch die Stadt könnte sich so als gutes Beispiel gegenüber unserem Arbeitgeber zeigen, und auch die städtischen Angestellten hätten etwas mehr Abwechslung. Im Übrigen darf sich auch das werte Gemeindeparlament für den Feuerwehrdienst melden. Es ist einfach zu beachten, dass bei der Feuerwehr die Taten und nicht die Worte zählen.

Marcel Steffen: Jetzt wird es etwas speziell, was mir bewusst ist. Ich nehme es vorweg: Die CVP/EVP/GLP-Fraktion wird das Postulat überweisen, aber gleichzeitig abschreiben. Das ist die Mehrheit. Ich bin hier in der Minderheit. In unserer Fraktion haben die dargelegten Gründe des Stadtrates eigentlich gereicht, um diesen Entscheid herbei zu führen. Die Diskussion ist um die Art der Mitarbeitenden, die angesprochen werden, entstanden. Der Werkhof ist wirklich im Vordergrund gestanden und als eigentliche Rekrutierungsquelle angesehen worden. Dass jetzt die Feuerwehreinsätze für die gesamte Reinigungsgruppe oder Unterhaltsarbeiten - entschuldigt die Sprache – die Besen stehen lassen sollen, wenn es irgendwo brennt, hat nur bestimmt Zustimmung gefunden. Ihr könnt mir glauben, dass ich in der Fraktion alles versucht habe, um sie doch noch zu überzeugen, aber umsonst. Grossmehrheitlich wird gesagt, das Postulat sei zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

Anna Engeler, Fraktion Grüne: Wir werden das Postulat ebenfalls überweisen und abschreiben. Für das Anliegen haben wir eigentlich Verständnis. Uns ist in der Diskussion vor allem wichtig gewesen, dass man nicht schlechter qualifizierte Leute nimmt, nur weil sie bereit sind, Feuerwehrdienst zu leisten. Aber dass man bei zwei gleich qualifizierten Personen derjenigen den Vorzug gibt, die sich dazu bereit erklärt, finden wir in diesem Zusammenhang nur selbstverständlich. Noch eine kleine Anregung: Man könnte auch private Unternehmen, die für die Stadt Aufträge oder etwas Promotorenfunktion übernehmen, anfragen, ob jemand bereit wäre. Nicht Vetternwirtschaft, aber einfach dort einmal Anfragen platzieren, ob die Angestellten eventuell dazu bereit wären. Das wäre vielleicht auch noch eine Idee.

Thomas Marbet, SP-Fraktion: Vorerst herzlichen Dank für die freundliche Aufnahme. Zu erwähnen ist, dass es eigentlich ein Vorstoss aus einer Kommission ist. Die Erstunterzeichner stammen nämlich alle aus der Sicherheitskommission. Das hat auch seinen Grund. Marcel Steffen ist Vizepräsident, und der Präsident ist heute nicht anwesend. Deshalb hat er auch dazu gesprochen. Ich möchte erwähnen, dass dies eigentlich von allen Parteien auch so unterstützt wurde. Präsident, Vizepräsident und ein Mitglied haben den Vorstoss auch in dieser Kommission unterstützt. Zum Inserat könnte man anfügen, dass bei „Bereitschaft, allenfalls Feuerwehrdienst zu leisten“ das Wort „allenfalls“ vielleicht gestrichen werden könnte. Ich schlage vor, „allenfalls“ einfach zu streichen, mit den Einschränkungen, die Marcel Steffen bereits erwähnt hat. Es ist klar, dass es jemanden, der Bereitschaft zeigt und vielleicht dienstuntauglich ist, ja nicht daran hindern soll, eine Anstellung zu finden. Vielleicht müsste man in diesem Fall noch über die Kantonsgrenzen hinaus gehen und zeigen, dass Olten hier auf dem richtigen Weg ist. Ich zitiere die Gemeinde Liestal. Es ist einmal nicht Sissach, sondern Liestal, aber auch im Baselbiet, wo dies seit zwei Jahren erfolgreich gemacht wird und sogar den dienstwilligen Bewerbern bei gleicher Eignung der Vorzug gegeben wird. Interessant ist noch, dass die Kommission, die eingesetzt wurde, um das Reglement zu ändern, eigentlich gegen den Stadtrat ankämpfen musste. Die Stadt Liestal hat dies aus welchen Gründen auch immer nicht gewünscht. Es wurde dann aber doch sehr erfolgreich durchgesetzt. Wir wissen nicht, wie viele der 70 Feuerwehrleute bei der Stadt arbeiten oder umgekehrt bei der Stadt Feuerwehrdienst leisten. Als Mitglied einer Kommission wäre ich aber gespannt, dies zu erfahren. Vielleicht kann der Personalchef sagen, ob der Gärtner in der Feuerwehr ist oder dann das nächste Mal. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, dieses Anliegen zu unterstützen. Betreffend Abschreibung oder Nichtabschreibung kann man vielleicht geteilter Meinung sein. Ich möchte dies als erster Initiant nicht abschreiben.

Christian Wüthrich, FdP-Fraktion: Unser Sprecher wäre René Wernli, selber ein grosser Feuerwehrmann und Militarist. Er ist heute abwesend. Die FdP-Fraktion tendiert einstimmig auf Überweisung und Abschreibung. Ich möchte noch etwas in eigener Sache sagen. Das Anliegen und die Probleme, die Marcel Steffen kund getan hat, kann ich nachvollziehen und sehe dies auch. Die Problematik dahinter ist einfach das System. Die Feuerwehr ist nicht die

einziges. Es gibt zig Vereine, die nicht mehr aufrecht erhalten werden können, einfach aus dieser geänderten Form von Freizeit und sich überhaupt zusätzlich zu engagieren, vor allem engagieren zu können aus der ganzen Situation, wie wir heute arbeiten und belastet sind. Ich finde es irgendwo etwas heikel, wenn man jetzt ein Anliegen in einer Stadt, die dieses Anliegen erfüllen können muss, über einen gewissen Druck steuert, bei einer Einstellung, wo eigentlich etwas gar nicht mit einer Feuerwehr zu tun hat. Das muss einem gegeben sein, wie einem eine Militärausbildung auch gegeben sein muss, dass man nachher die Person mit dem Willen, Feuerwehrdienst zu leisten, bevorzugt gegenüber einer, die vielleicht in einer Stadt eine Aufgabe erfüllt, die mit einer Feuerwehr grundsätzlich nichts zu tun hat und auch nie gewünscht worden ist. Ich spreche hier nicht von Diskriminierung, sondern hinterfrage einfach das System. Ehrlich wäre, dass jeder, der bei der Stadt in der öffentlichen Verwaltung arbeitet, einen gewissen prozentualen Satz an Feuerwehrdienstleistung absolvieren. Aber ausschreiben: Es wäre gut, wenn Du Feuerwehrdienst leisten würdest, damit Du bessere Chancen hättest, erscheint mir heikel. Das sind für mich Grauzonen, die nicht sehr gut sind. Ich würde den Stadtrat lieber auffordern, sich Gedanken zu machen, und denke, das kann nicht aufgehoben werden. Es wird immer mehr kommen. Das Ausland zeigt dies. Es ist zum Teil schon weit weg von diesen Milizfeuerwehren. Man muss vielleicht eine andere Form suchen. Für mich persönlich wäre dies jetzt problematisch. Ich weiss auch nicht, ob es einmal angefochten werden könnte, wenn zwei die gleiche Stelle möchten, und derjenige, der Feuerwehrdienst leistet, sie erhält und der andere sagt, er sei aus diesem Grunde diskriminiert worden. Deshalb finde ich eine Vermischung äusserst heikel. Vielleicht müsste man es über das Salär attraktiv gestalten. Ich meine: Feuerwehr kostet und ist eine Aufgabe. Man hat einen Nutzen daraus. Wir profitieren alle von dieser professionellen Feuerwehr. Also müssen wir sie bezahlen. Wenn wir die Leute nicht mehr aus Überzeugungskraft und Willen dazu bringen, müssen wir sie halt besser entschädigen. Heute kosten alle Dienstleistungen. Man erhält nichts mehr gratis. Professionalität kostet heutzutage sowieso. Wenn es ein Auslaufmodell ist, dass ein solcher Verein aufrecht erhalten werden kann, weil sich die Leute nicht mehr melden, muss man halt das System ändern. Mir wäre wohler dabei, und es wäre für mich eigentlich auch nachvollziehbar. Das ist meine persönliche Bemerkung.

Christian Werner: Ich sage nichts Inhaltliches, habe aber gleichwohl noch eine Frage an die Postulanten. Für mich ist gar nicht ersichtlich, was wir eigentlich überweisen. Es reden alle von Überweisung und Abschreibung oder Nichtabschreibung. Aber ich sehe hier vier Fragen und eine Begründung dazu. Das ist eigentlich eine Interpellation. Ich weiss gar nicht, was wir überweisen und was nicht. Ein Vorstosstext, mit dem der Stadtrat beauftragt wird zu prüfen, gibt es nicht. Ich weiss gar nicht, was Ihr überweisen wollt.

Thomas Marbet: Juristisch kann ich dies nicht beantworten. Wir haben ein Anliegen formuliert. Vielleicht ist es die falsche Form und es hätte Interpellation heissen müssen. Ich glaube, es ist wichtig, dass der Stadtrat das Anliegen ernst nimmt, was er meiner Meinung nach auch kund getan hat, und unterstützt. Ich würde die Feuerwehr natürlich nicht mit einem Verein vergleichen, einem privaten Verein, der Fasnacht oder irgend etwas macht. Ich finde, dass die Feuerwehr schon noch mehr im Interesse der Öffentlichkeit und Gesellschaft als ein privater Verein hat, obwohl die privaten Vereine sicher auch das gleiche Problem haben.

André Köstli: Christian, es ist eine äusserst gefährliche Aussage, die Du machst, einen Verein überhaupt mit einer Feuerwehr zu vergleichen. Wir Feuerwehrleute retten unter anderem Leben. Ein Verein rettet keine Leben. Letztlich ist das Postulat von der Sicherheitskommission gekommen, weil Olten eine Schlafstadt ist, was wir alle wissen. In der Feuerwehr haben wir das Problem tagsüber. Das ist Euch nicht bewusst. Wir haben ein echtes Problem tagsüber. Nachts kommen die Leute von auswärts nach Hause. Deshalb seid so gut und überweist das Postulat, aber schreibt es ja nicht ab. Wir laufen Gefahr, dass wir irgend einmal tagsüber eine halbe Stunde später ausrücken müssen. Besten Dank.

Christian Wüthrich: Erstens habe ich klar und deutlich gesagt, dass ich das Problem verstehe. Ich sehe dies von den Ressourcen her. Das Wort Verein habe ich im Zusammenhang gebraucht, und wenn es falsch ist, tut es mir leid, dass ich keinen Feuerwehrmann kenne, der gezwungen wurde, in seiner Freizeit Feuerwehrdienst zu leisten. Ich gehe davon aus, dass es in der Freizeit aus freien Stücken geschieht. Ob es mit einer Gesellschaft, die Leben rettet, zusammen gehört oder einer Gesellschaft, die etwas anderes wie sportliche Aktivitäten macht, gehe ich von der Freiwilligkeit aus. Deshalb bin ich grundsätzlich auf den Verein gekommen. Wenn es aber falsch ist, ist dies mein Fehler. Ich gehe nach wie vor davon aus, dass diese Dienstleistung gemacht und auch honoriert werden muss. Wenn man die Leute, die dies aus freien Stücken tun, nicht mehr findet, muss ein Systemwechsel vorgenommen werden. Dann fehlt es an der Bereitschaft, freiwillig etwas zu tun und muss etwas anderes gemacht werden. Wir können nicht sagen: Ihr müsst die Leute dazu verknurren oder Ungleichheiten setzen, damit es erfüllt werden kann. Man muss andernorts ansetzen. Das war meine Meinung und Begründung.

Anna Engeler: Ich erhalte jeweils einen Zettel zugestellt, wo steht, ich könne mich für die Feuerwehr an- oder abmelden. Falls ich mich abmelde und nicht genügend Leute gefunden werden, würde ich eventuell hin zitiert. So wie ich es verstanden habe, können Leute gezwungen werden, in die Feuerwehr zu gehen, wenn es nicht genügend Leute hat. Vielleicht kann mir jemand beantworten, ob es dies nicht mehr gibt oder nicht angewendet wird.

Stadträtin Iris Schelbert: Ich glaube, dies gut beantworten zu können. Es ist ja so, dass wir das Feuerwehrobligatorium kennen. Entweder leistet man Feuerwehrdienst bis 42 Jahre oder bezahlt eine Ersatzsteuer. Das ist die Wahlfreiheit. Es ist ja nicht nur eine Freizeitbeschäftigung. Ich bin froh, dass Christian dies präzisiert hat. Man macht dies nicht einfach aus purer Freude, sondern auch aus einem Verantwortungsgefühl. Eine gewisse Berufung steht dahinter. Das stimmt auch. Es ist wirklich so, wie André Köstli gesagt hat. Wir haben das Problem tagsüber. Viele arbeiten auswärts und sind einfach nicht schnell genug hier in der Stadt. Wir haben 86 Feuerwehrleute bei uns, Frauen und Männer. Manchmal reicht es einfach fast nicht oder es wird ganz knapp. In der Regel ist unsere Feuerwehr sechs bis acht Minuten nach dem Alarm draussen. Es geht sehr rasch. Es ist nicht ganz so dramatisch, wie es vielleicht vorher den Anschein gemacht hat. Für einen Wechsel zu einer Profi-Feuerwehr sind wir eindeutig zu klein. Das ist so, und wir können uns dies nicht leisten. Wir können uns auch nicht leisten dass irgendwelche 30 Leute Daumen drehen und Feuerwehrautos polieren. Das kann es nicht sein. Ich denke, das System ist immer noch richtig. Aber die Bereitschaft jüngerer Leute, in die Feuerwehr zu gehen, hat sich tatsächlich verändert. Sehr viele junge Leute studieren auswärts und machen nicht einfach eine Berufslehre hier in der Stadt. Es ist völlig klar. Je mehr Leute dieser Feuerwehr angehören, desto weniger trifft es den Einzelnen. Hier drückt uns aber wieder die Gebäudeversicherung. Wir dürften 80 Leute haben. Das ist sehr knapp für unsere Stadt. Dies gerade, weil viele tagsüber auswärts arbeiten. Jetzt haben wir 86. Wir dürfen also nicht beliebig viele Leute in die Feuerwehr aufnehmen. Man muss auch bedenken, dass jede Feuerwehrfrau und jeder Feuerwehrmann eine Ausbildung durchlaufen muss. Das ist auch mit Aufwand und Kosten verbunden. Das jetzige System ist nicht schlecht. Was wir uns aber tatsächlich wünschen, sind städtische Angestellte, wo es passt. Nicht passt es zum Beispiel bei allen Amtsstellenleitern. Das ist klar. Sie können nicht gehen. Bei Lehrerinnen und Lehrern passt es nicht. Sie haben eine Klasse, können nicht alles fallen lassen und los düsen. Das ist völlig klar. Wo es aber passen würde, und wenn es vom Alter her einmal einen Wechsel geben wird, wäre zum Beispiel bei den Schulhausabwarten. Dort würde es durchaus Sinn machen. Wenn ein Schulhausabwart ein ausgebildeter Feuerwehrmann ist, ist dies ganz sicher nicht falsch. Ich denke, dass der Stadtrat sich durchaus vorstellen kann, wo es Sinn machen würde und wo nicht. Es kann auch nicht sein, dass nachher alle nur aus dem Werkhof abgezogen werden müssen, weil ja auch er seine Aufgaben hat, die er erfüllen muss. Nicht

alle Werkhofangestellten „wischen nur Strassen oder pflanzen nur Blumen“. Ich möchte dies nicht falsch verstanden haben. Sie haben tatsächlich sehr viele Aufgaben, die auch nicht liegen bleiben können. Es ist ein Versuch, irgendwo noch einmal ein Türchen zu öffnen, um Leute zu finden, die tagsüber schnell abrufbar sind. Dies hat vielleicht einige Fragen klären können.

Felix Wettstein: Wenn man mit einem Postulat, das eigentlich eine Interpellation ist, zu tun hat, kommt einem dazu viel in den Sinn. So geht es auch mir. Ich möchte ernsthaft eine Anregung machen. Wie mehrfach gesagt worden ist, gehe ich davon aus, dass viele, die in der Feuerwehr sind, in Olten wohnen, tagsüber auswärts arbeiten. Es wird ziemlich sicher viele Leute geben, die in Olten arbeiten, auswärts wohnen. Wir haben bekanntlich mehr Zupendler als Wegpendler. Sie arbeiten hier, wohnen auswärts und sind an ihrem Wohnort in der Feuerwehr, und wir wissen nichts davon. Vielleicht gibt es eine Form, dass man diejenigen Leute finden könnte, die den Arbeitsplatz hier in Olten haben, Zupendler und Zupendlerinnen sind und eben Feuerwehrerefahrung haben. Es ist sicher eine der wichtigsten Voraussetzungen, dass ich etwas vom Feuerwehrhandwerk verstehe.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Mein Name steht in der Beantwortung. Das hat grundsätzlich mit dem Personalbereich zu tun. Ich möchte die andere Seite der Medaille erwähnen. Erstens eignet sich nicht jeder, der sich bei uns bewirbt und den wir nehmen wollen, einen solchen Inseratetext zu erfüllen. Dies aus bestimmten Gründen, weil er in eine Funktion kommt, in der er nicht abkömmlich ist. Zweitens ist nicht jeder geeignet. Wir stellen natürlich auch über 40-Jährige oder noch ältere ein, die sagen: Wir haben unsere ganze Militärkarriere und unseren Feuerwehrdienst erledigt. Sie sind trotzdem gut und werden eingestellt. Christian Werner hat recht. Wir wollen nicht auf dem Formellen reiten. Das ist eine Interpellation in Reinkultur. Aber der Stadtrat hat den Eindruck, die grosszügige Auslegung dieses Anliegens, was meiner Meinung nach überall gehört wurde, macht Sinn. Wir möchten mit einem aufgetretenen echten Problem pragmatisch vorgehen. Felix Wettstein hat meiner Ansicht nach einen sehr prüfenswerten Vorschlag gemacht. Zum Stichwort Privatwirtschaft. Ich spreche aus eigener Erfahrung. In meinem eigenen Umfeld ist ein relativ hoher Offizier aus der Feuerwehr ausgetreten, ist jetzt wieder in einem Pikettdienst, hat aber von seinem Arbeitgeber nur „Haue-haue“ bekommen, ein ehemaliger Bundesbetrieb, der ihn mehr oder weniger abqualifiziert hat. Meine Damen und Herren, das ist ein echtes Problem. Wenn wir dies jetzt hier diskutieren, soll die Privatwirtschaft nur zuhören, was hier abgeht. Es ist wirklich nicht nur die Stadt, die hier helfen kann. Es müssen alle helfen. Wenn man den Betrieb unmittelbar neben dem Feuerwehrmagazin hat, würde es noch mehr Sinn machen. Es sind Worte, die vielleicht gehört werden oder eben nicht. Wir haben übrigens nicht einen Gärtner, sondern einen Belader eingestellt, der Feuerwehrdienst leistet. Zu Marcel Steffen: Die Bemerkungen in diesem Bereich sind nicht nötig, wenn man sagt: Wir wollen wissen, wie ernst die Verwaltung die Vorstösse nimmt. Das ist völlig unnötig. Sonst hätten wir nämlich kein Postulat daraus gemacht. Wir haben es sehr ernst genommen. Der Stadtrat nimmt es ernst und nicht die Verwaltung. Sie schafft nur den Text für uns aus. Felix Wettstein sagt genau das Gegenteil: Es kommen jeden Tag 12'000 Personen nach Olten zur Arbeit, die nicht schlafen. Man könnte zum Beispiel versuchen, sie zu animieren. Ich denke, es sind einige gute Gedanken gefallen.

Christian Wüthrich: Wenn man jetzt hört, was das Soll ist, 80 Personen, gibt es dann auch eine Untergrenze, wo der Feuerwehrdienst in dem Sinne, wie ihn Olten heute pflegt – ich glaube, die Stützpunktfeuerwehr ist noch für die Autobahn zuständig – die Aufgabe personell so nicht mehr erfüllen kann? Wenn ja, gibt es Szenarien, wie man so etwas auch in einer späteren Zeit entgegen halten kann?

Stadträtin Iris Schelbert: Das Szenario ist einfach. Dann wird wirklich zwangsverpflichtet, damit wir auf unseren Bestand kommen. Ich sehe dies als nicht sehr sinnvoll an, und es war bis jetzt nicht notwendig. Jemand, der nicht Feuerwehrdienst leisten will, ist dann

wahrscheinlich im Einsatz auch kein sehr verlässlicher Partner. Aber wir nehmen diese Anregungen mit und prüfen sie. In Sachen Privatwirtschaft weiss ich einfach, dass unser Feuerwehrkommandant die Arbeitgeber seiner Feuerwehrleute wirklich ganz bewusst pflegt. Er pflegt diese Kontakte und dankt ihnen jährlich mindestens einmal ganz offiziell, dass sie ihre Leute in die Feuerwehr gehen lassen.

Beschluss

Einstimmig wird das Postulat überwiesen.

Beschluss

Mit 18 : 15 Stimmen bei 1 Enthaltung wird die Abschreibung abgelehnt.

Mitteilung an:
Direktion Öffentliche Sicherheit/Herr Franco Giori (3)
Feuerwehr Olten
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Rechtskonsulent
Leiterin Personaldienst/Frau Claudia Grütter
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 54/3

Prot.-Nr. 71

Interpellation Luzia Stocker (SP) betr. Fahrplan BOGG Buslinie 3 östliche Schlaufe/Beantwortung

Am 16. September 2010 hat Luzia Stocker (SP) folgenden Vorstoss eingereicht:

Mit der Einführung des neuen Fahrplanes im Dezember 2009 hat sich die Anbindung der Buslinie 3, östliche Schlaufe an den Fernverkehr verschlechtert. Es wurden zwar mit der Erschliessung von Starrkirch-Wil bessere Verbindungen im Sinne von dichterem Fahrplan geschaffen, die Anschlüsse an den Fernverkehr sind aber nicht mehr attraktiv. Das heisst, es müssen längere Wartezeiten in Kauf genommen werden. Der Fahrplanentwurf für 2011 verspricht leider keine Verbesserung im Gegenteil, er ist weiter entfernt von den schlanken Anbindungen an den Bahnverkehr der Linie 3 als der heutige Fahrplan. So wurden die Abfahrten bei den Verdichtungskursen an Werktagen ab dem Bahnhof sind für Zugreisende nicht nutzbar. An Wochenenden sind die Anschlüsse von und ab dem Bahnhof nicht schlank, sondern sind für die ganze Linie 3 unattraktiv.

Es ist wichtig, dass das Entwicklungsgebiet Bornfeld an das Stadtbusnetz angeschlossen wird. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der Qualität (Anbindung an den Fernverkehr) für das etablierte Gebiet der östlichen Schlaufe der Linie 3 geschehen. Die östliche Schlaufe bedient ein Gebiet, das 3-mal so gross ist und daher viele Fahrgäste auf schlanke Anschlüsse am Bahnhof angewiesen sind.

Die Verhandlungen und Stellungnahmen der betroffenen Quartierbewohner haben bis jetzt keinen Erfolg gezeigt.

Deshalb stellen sich für uns folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Stadtrat zur Verschlechterung der Anbindung der Buslinie 3, östliche Schlaufe, an den Fernverkehr?
2. Welche Möglichkeiten hat der Stadtrat Einfluss auf den Fahrplan zu nehmen?
3. Wurden diese Möglichkeiten für den Fahrplan 2011 ausgeschöpft?
4. Wenn ja mit welchem Ergebnis?
5. Welche weiterführenden Massnahmen sind für den Stadtrat denkbar, um spätestens für den Fahrplan 2012 für alle Busbenützer/innen der Stadt Olten attraktive Verbindungen zu gewährleisten?

- - - - -

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

Die Linie 3 erfüllt zugleich die Funktion einer Feinerschliessung des Stadtgebietes im attraktiven Viertelstundentakt auf der Strecke Feldstrasse im Osten bis Kleinholz im Westen,

ab Fahrplanwechsel Dezember 2010 mit Verlängerung zum Bornfeld, sowie der Anbindung des Aussenquartiers Meierhof und des Ortsteils Wil der Gemeinde Starrkirch-Wil an die Zügverbindungen am Bahnhof Olten. Auf Grund dieser Doppelfunktion kann im Osten nur einer der beiden Linienäste – Wil oder Meierhof – die attraktiveren Anschlüsse am Bahnhof Olten bieten.

Bei der Einführung des Zusatzangebotes mit dem Ast Wil wurde vom kantonalen Amt für Verkehr und Tiefbau entschieden, die besseren Zuganschlüsse dem Ast Wil zu geben. Dies hat zu den bekannten heftigen Reaktionen aus dem Meierhof geführt. Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2010 wurde daher vom Busbetrieb Olten Gösgen Gäu eine Detailanalyse der Nutzung der beiden Äste im Osten verlangt. Auf Grund der signifikanten Tendenzen aus den ersten rund zehn Monaten zeigte sich laut Amt für Verkehr und Tiefbau deutlich, dass der Wiler Ast auch bei längerem Zuwarten nicht in der Lage sein werde, „auch nur annähernd die Anzahl Fahrgäste zu erreichen, welche eine Bevorzugung gegenüber dem Meierhöfler Ast rechtfertigen würde“, ist doch die Nachfrage auf dem Ast Meierhof aktuell trotz der schlechteren Zuganschlüsse rund doppelt so gross wie auf dem Ast Wil (vgl. Beilagen). Zudem konzentriert sich laut Erhebung mit 60 bis 70% aller Ein- und Aussteiger der grösste Teil der Nachfrage des Wiler Astes auf die Haltestelle Wilerfeld. Da dies die erste Haltestelle nach der Verzweigung der beiden Äste ist, beurteilt das kantonale Amt es als zumutbar, mit einem zusätzlichen Fussmarsch von 300 Metern bis zur ersten gemeinsamen Haltestelle der beiden Linienäste (Haltestelle Feldstrasse) auch weiterhin die besseren Zuganschlüsse zu erreichen.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau, der BOGG, der Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und die Stadt Olten haben daher gemeinsam entschieden, im neuen Fahrplan in den Spitzenzeiten dem Ast Meierhof den Vorzug zu geben; nach wie vor verfügt aber auch der nun seit einem Jahr ans Busnetz angeschlossene Ortsteil Wil über gute Verbindungen zum Bahnhof. Trotzdem haben erwartungsgemäss nun wiederum Nutzerinnen und Nutzer des Wiler Astes auf die Ankündigung der Fahrplanänderungen ab Dezember 2010 reagiert und gegen die Verlagerung protestiert.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie stellt sich der Stadtrat zur Verschlechterung der Anbindung der Buslinie 3, östliche Schlaufe, an den Fernverkehr?*

Die obenstehenden Ausführungen zeigen auf, dass der Stadtrat – vertreten durch das zuständige Stadtpräsidium – zusammen mit den Partnern im öffentlichen Verkehr die Erfahrungen ausgewertet und entsprechend gehandelt hat.

2. *Welche Möglichkeiten hat der Stadtrat Einfluss auf den Fahrplan zu nehmen?*

Das Stadtpräsidium bringt die Anliegen der Stadt Olten gegenüber dem Kanton und den Leistungserbringern vor. Das letzte Wort hat der Kantonsrat, der das Angebot im öffentlichen Verkehr und die erforderlichen Kredite von Seiten des Kantons bewilligt. Die grossen Verbesserungen bei den Bus- und Bahnverbindungen in den letzten Jahren belegen, dass die Stadt Olten bzw. das Stadtpräsidium die lokalen Interessen sehr gut einbringen kann.

3. *Wurden diese Möglichkeiten für den Fahrplan 2011 ausgeschöpft?*

Die Änderungen auf der Linie 3 zeigen, dass die Stadt Olten ihre Möglichkeiten ausschöpfen konnte – wie gesagt zu Lasten des Wiler Astes.

4. *Wenn ja mit welchem Ergebnis?*

Das Ergebnis wurde oben beschrieben.

5. *Welche weiterführenden Massnahmen sind für den Stadtrat denkbar, um spätestens für den Fahrplan 2012 für alle Busbenützer/innen der Stadt Olten attraktive Verbindungen zu gewährleisten?*

Der Stadtrat ist auch weiterhin aktiv, um das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter zu attraktivieren. Im Zentrum steht neben einer stetigen Fahrplanverdichtung und -abstimmung zwischen Bus und Bahn auch die Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete.

- - - - -

Luzia Stocker Rötheli: Ernst Zingg, merci für die Beantwortung der Fragen. Sie zeigt, dass der Stadtrat das Anliegen ernst nimmt und unsere Interessen in diesem Gremium auch vertritt. Dass man es allerdings nicht allen recht machen kann, zeigt es ebenfalls. Das ist auch klar. Es sind relativ viele Begehrlichkeiten von verschiedenster Seite vorhanden. Ich denke, es ist nicht ganz einfach, diese auf einen Nenner zu bringen. Allerdings bin ich nicht ganz einverstanden mit der Aussage, dass die Anschlüsse an den Fernverkehr, jetzt auch mit der Bevorzugung des Astes Meierhof, eigentlich sehr gut sind, weil die meisten Züge in die grösseren Städte kurz vor der vollen oder kurz vor der halben oder nach der halben und vollen Stunde fahren. Es reicht nicht bei allen Anschlüssen, dass man den Zug, der zum Beispiel um halb fährt, erwischt. Er kommt manchmal, aber nicht immer rechtzeitig an. Laut Fahrplan reicht es eben nicht. Wenn er schneller unterwegs ist, reicht es manchmal. Aber ich kann ich mich ja nicht darauf verlassen, dass der Bus schneller ist als er nach Fahrplan sein müsste. Hier denke ich schon, dass eine Verbesserung möglich wäre im Sinne von: Vor der Fahrplanänderung war dies besser. Meiner Meinung nach besteht aber auch eine gewisse Gefahr, dass einzelne Gebiete gegeneinander ausgespielt werden. Das ist sicher nicht sinnvoll. Damit dies nicht passiert, ist es aber sinnvoll, dass man den innerstädtischen Busbetrieb gesamthaft immer wieder überdenkt und auch überlegt, wo es Optimierungen gibt und Möglichkeiten, allenfalls auch etwas zu verändern oder abzubauen, das nicht gebraucht wird. Es ist ja auch so, dass gewisse Haltestellen gar nicht benützt werden. Dann gibt es noch und noch neue Erschliessungen, die an den Verkehr angebunden werden müssen. Das ist eine rollende Planung, die immer wieder angegangen werden muss, was aus der Beantwortung hervor geht. Ich hoffe, dass auch die Anliegen der Verbesserung der Anschlüsse an den Fernverkehr auf der rechten Stadtseite geprüft werden. Es zeigt sich auch hier und hat sich vorher schon gezeigt, dass das Thema öffentlicher Verkehr immer wieder ein grosses Thema ist und eine grosse Bedeutung hat, gerade auch innerhalb der Stadt, was den Bus anbelangt. In diesem Sinne denke ich, dass es sicher auch eine Aufgabe für die neue Stadtentwicklerin ist. Der Bereich Mobilität ist ja ebenfalls bei ihr. Ich denke, sie könnte auch Ansprechperson für diverse Anliegen in diesem Bereich für die Bevölkerung sein. Es hat ja wirklich viele Leute, die sich um die Busfahrpläne kümmern, und meiner Meinung nach wäre eine Ansprechperson gut. In diesem Sinne danke ich für die Beantwortung und bin soweit zufrieden, dass ich hoffe, dass man hier am Ball bleibt und auch eine Verbesserung herbei führen kann.

Felix Wettstein, Fraktion Grüne: Die Buslinie 3 hat ein Problem und zwar auf beiden Stadtseiten. Wir finden es richtig, dass man sich dieses Problem eingesteht. Entweder passt der 3er Bus auf die ankommenden Züge, die zur ganzen oder halben Stunde ankommen, oder er passt für die weggehenden Züge. Aber beides zusammen schafft ein

Halbstudentakt nicht. Luzia Stocker hat vor allem die östliche Schlaufe angeschaut. Auf der westlichen Achse ist es aus ähnlichen Gründen eben auch nicht befriedigend und gegenüber dem letzten Fahrplan schlechter geworden. Den Busbetrieben Olten-Gösigen-Gäu ist es sehr hoch anzurechnen, dass sie auf den berechtigten Druck, der aus dem Kleinholzquartier entstanden ist, recht schnell geschaltet haben und in den Werktags-Spitzenzeiten am Vormittag den Bus so verschoben haben, dass es jetzt, ohne dass man über die Treppe hinunter eilen muss, um den Zug zu erwischen, reicht. Aber das ist halt auch nur zu einem kleinen Teil so. Insbesondere am Wochenende ist die Situation jetzt so, dass man 15 bis 20 Minuten warten muss, wenn man mit dem Bus angekommen ist, bis nur schon der erste Zug wegfährt. 15 Minuten reichen praktisch für alle im Einzugsgebiet, um von der Buslinie 3 zu Fuss an den Bahnhof zu gehen. Ich weiss es von vielen aus meiner Nachbarschaft, mich eingeschlossen, dass wir jetzt halt wieder zu Fuss gehen und den Bus gar nicht nehmen. Das kann eigentlich nicht die Idee des öffentlichen Verkehrs sein. Eine Möglichkeit wäre, wenn man sagt, es liegen zwei Kurse pro Stunde drin, sie nicht genau im Halbstundenabstand zu verteilen. Der Effekt wäre, dass es zwar nicht jede halbe Stunde, aber wenigstens jede Stunde auf einen abfahrenden Zug gut passen würde, wenn man einen etwas verschobenen Takt hätte.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Danke für Deine Worte, Luzia. Zwei Sachen möchte ich in meinem Leben nicht machen müssen: Den Schul-Stundenplan und den Bus- oder Bahnfahrplan. Ich bin gerne zu einer halbstündigen Einschaltseude bereit, um Euch einmal den Planer des Busses im Bereich Olten-Gösigen-Gäu hierher zu holen und Euch erklären zu lassen, wie dies funktioniert und wie wir dann mit 30-Sekunden-Situationen umgehen müssen. Das ist einfach eine Tatsache. Ich weiss nicht, wie Ihr Euch vorstellt, wie der öffentliche Verkehr funktioniert. Wir bestellen keinen Bus und bezahlen ihn, sondern wir bestellen den Bus beim Kanton, und der Kanton macht über den ÖV – das ist seine Aufgabe – Bestellungen beim Unternehmer. Der Kantonsrat bewilligt die Kosten, die nach einem Lastenausgleich verteilt werden. Diejenigen, welche die meisten Haltestellen und viele Busverbindungen haben, bezahlen mehr. Es dürfte klar sein, dass Olten ein relativ grosser Zahler ist. Wenn wir eine Linie um ein Fahrzeug erweitern, zahlt der Mann oder die Frau aus Schnottwil genau gleich an diese Buslinie wie die Oltnerin oder der Oltnier. Einfach damit wir einmal verstehen, wie der Mechanismus läuft. Dies kann alles mit vernünftigen Argumenten gelöst werden. Felix Wettstein hat etwas erwähnt, das Luzia Stocker gerade nicht wollte, nämlich das Ausspielen gegeneinander. Ich möchte Euch gerne die Korrespondenz zeigen, die ich im Zusammenhang mit der Linie 3 auf der Westseite der Stadt erhalten habe, weil sie nämlich bis ins Bornfeld fährt und dort „den Kreisel“ macht, weil dort bekanntlich in ca. zwei Jahren Häuser stehen werden, die sich schon im Bau befinden. Das ist unter anderem ein Thema für einen Investor. Das darf ich Euch gleich sagen. Wir haben gestern das Geschäft behandelt. Wie nahe ist der Bus und wie schnell und häufig fährt er? Das ist heute ein ganz entscheidender Standortfaktor. Hier sind wir uns einig. Aber es macht tatsächlich keinen Sinn, einen Bus kreisen zu lassen, wenn im Bornfeld niemand einsteigt. Die Intervention ist dann über uns erfolgt, auch auf Anregung von Anwohnern, die festgestellt haben, dass sie rennen müssen. Es gibt Leute, die hier sitzen, aber heute abwesend sind, die noch gut zu Fuss sind, aber nicht genügend Zeit hatten, den gewünschten Zug zu erreichen, weil es einfach um 30 Sekunden ging. Die Busbetriebe Olten-Gösigen-Gäu haben den Fahrplan geändert. Die Vernehmlassungsperiode, während der man sich hätte melden können, blieb ungenutzt. Wenn der Fahrplan geändert wird, geht dies nicht innert fünf Minuten, sondern die reine Information und die Umstellung des Ganzen ist eine sehr aufwändige Geschichte. Die Situation ist jetzt besser als ganz am Anfang. Aber eine sehr wichtige Aussage ist, was auch von Luzia Stocker genannt worden ist, dass es ganz klar ein jährliches Überprüfen ist. Wenn man einmal etwas hat, muss man es immer wieder überprüfen, gerade im ÖV, weil auch ganz andere Bedürfnisse entstehen, je nachdem, ob irgendwo eine Wohnsiedlung entsteht, ein Betrieb ist oder eine Schule stark frequentiert wird. Das ist ein wichtiges Thema: Schüler, die mit dem ÖV ihre Schulhäuser erreichen können müssen. Das sind zentrale Aussagen. Ich kann Euch einfach sagen, dass eigentlich wir im Osten des Kantons Solothurn im

Zusammenhang mit der neuen Busnetzgestaltung für die ganze Amtei unglaublich viel erreicht haben für relativ günstige Verhältnisse, an die eben der ganze Kanton zahlen muss. Das ist in Bucheggberg-Wasseramt vor zwei Jahren passiert. Jetzt ist es bei uns. Wir haben nun noch einmal eine Verbesserung vorgenommen und gehen eigentlich in eine nächste Phase. Status quo plus wieder verbessern zum Bestehenden. Wir gehen in die Stadt hinein. Im Postulat von Rolf Braun wird dies speziell angesprochen. Die Anschlüsse im Stadttinnern werden schon wieder verbessert. Das sind dann nicht mehr die grossen Gelenkbusse. Mit ihnen kann man auf diesen Quartierstrassen nicht drehen. Das ist ein anderes Vehikel. Einfach damit wir uns verstehen: Auf diesem Gebiet passiert sehr viel. Ganz schlecht ist, wenn man sich gegenseitig ausspielt.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 54/3, 54/4

Prot.-Nr. 72

Postulat SP-Fraktion betr. „Verbesserung der Kundeninformation im öffentlichen Lokalverkehr“/Beantwortung

Am 16. September hat die SP-Fraktion folgenden Vorstoss eingereicht:

„Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Kundeninformation im öffentlichen Verkehr der Agglomeration Olten mit technischen Massnahmen verbessert werden kann.

Begründung:

Das Angebot im Busnetz in der Region Olten wurde im letzten Jahr deutlich verbessert. Der Ausbau führt aber nicht nur zu einem besseren Angebot, sondern auch zu einem komplizierteren Fahrplan und einem komplexeren Streckennetz. Für nicht regelmässige Benutzer ist es nicht einfach, sich in den Fahrplänen zurecht zu finden. Es ist schon lange bekannt, dass die Angst, Fehler zu machen, ein wesentlicher Grund ist, dass viele Leute nur ungern oder gar nicht den öffentlichen Verkehr benutzen.

Es gibt heute erprobte und in vielen Schweizer Städten eingeführte Systeme, die dem Gelegenheitskunden die Benützung des öffentlichen Verkehrs in Städten und Agglomerationen erleichtern.

Konkret denken wir beispielsweise an folgende Massnahmen:

- Ein zentrales Leitsystem, das es erlaubt, an den Haltestellen die nächsten Kurse mit ihrer tatsächlichen Verkehrszeit und den angefahrenen Haltestellen anzuzeigen und über Störungen und Verspätungen zu informieren,
- Eine zentrale Information im Bahnhof, die übersichtlich die wirklichen Abfahrtszeiten und die Abfahrtsorte der nächsten Kurse anzeigt,
- Ein System, das es erlaubt, in den Bussen über die Anschlüsse im Bahnhof Olten zu informieren.

Da an einem optimalen System verschiedene Unternehmen mitmachen müssen, ist es sinnvoll, dass die Stadt Olten die Initiative ergreift.“

- - - - -

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

PostAuto Region Nordschweiz und der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG (BOGG) haben bereits am 27. November 2009 dem Kanton Solothurn eine Richtofferte für die Beschaffung einer Leitstelle und für ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem im Sinne der Postulanten eingereicht. Das Projekt wurde im vergangenen August der zuständigen Stelle des Kantons Solothurn, dem Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung öffentlicher Verkehr, präsentiert.

Von Seiten des Amtes erfolgte anschliessend die Mitteilung, dass die Abgeltungen, welche bei der Bestellung eines solchen Systems auf den Kanton zukommen würden, mit dem Bau- und Justizdepartement erörtert worden seien. Die Sparvorgaben, die für das Jahr 2012 von der Regierung vorgegeben worden seien, schlossen jedoch die Bestellung wesentlicher zusätzlicher Leistungen, die zu wiederkehrenden Kosten führten und damit auch die Budgets der Folgejahre belasten würden, für 2011 aus. Für die Jahre 2012 bis 2013 werde das Amt im nächsten Jahr ein Globalbudget mit dem Mehrjahresprogramm dem Kantonsrat unterbreiten. Dort sei vorgesehen, ein solches System in den Entwurf des Mehrjahresprogramms aufzunehmen.

An der "Plattform" der konzessionierten Transportunternehmungen mit dem Kanton Aargau wurde nun im vergangenen Oktober mitgeteilt, dass unter Federführung des Kantons Aargau das Projekt "Kundeninformation und Leitstelle" gestartet wird. Es hat sich in der Folge eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Transportunternehmungen der Kantone Aargau und Solothurn – auch BOGG ist dabei – formiert. Die Startsituation findet noch im Dezember 2010 statt. Bis kommenden Mai soll ein Grobkonzept vorliegen; eine Realisierung ist frühestens ab Herbst 2012 vorgesehen.

Der Stadtrat ist gewillt, sich nach seinen Möglichkeiten für die Umsetzung eines solchen Systems im Rahmen der A-Welle einzusetzen, und beantragt daher dem Gemeindeparlament, das Postulat zu überweisen.

- - - - -

Dr. Rudolf Moor: Zuerst möchte ich dem Stadtrat danken, dass er für Überweisung ist und damit gezeigt hat, dass ihm das Anliegen wichtig ist. Ich möchte aber nicht sagen, dass mich die Antwort absolut vom Hocker gerissen hätte. Das Ganze macht einen etwas zögerlichen Eindruck. Ich frage mich schon, ob man wirklich warten möchte, bis der Kanton oder die A-Welle aktiv wird. Auch bin ich nicht ganz überzeugt, ob für den Aargauer Tarifverbund wirklich Olten, das zum Glück nicht im Kanton Aargau liegt, zuerst an die Reihe kommt und oberste Priorität hat. Ich vermute, dass es helfen würde, wenn man bereit wäre, konzeptionell oder eventuell auch mit Geld im vernünftigen Rahmen selber aktiv zu werden. Wenn man weiss, was der Bus kostet, geht es hier nicht um sehr viele Mittel, und man unterschätzt eigentlich immer die Probleme, die es bietet, wenn man zwar einen guten Fahrplan und viel Verkehr hat, die Leute aber nicht wissen, wie bedienen und nutzen. Ich weiss es aus der Erfahrung meines Arbeitgebers. Wenn bei den SBB die Fahrgastinformation ausfällt, sind die Leute hoffnungslos verloren. Beim Bus haben wir gar keine, obwohl es nicht immer viel einfacher ist. Deshalb finde ich dieses Anliegen wirklich wichtig und meine, man müsste hier selber doch noch etwas aktiver werden als es die Antwort verlauten lässt. Die Erfahrung im öffentlichen Verkehr zeigt immer wieder, dass diejenigen, die etwas erreichen wollen, es vor allem auch dann zuerst für sich erreichen, wenn sie irgendwie selber aktiv werden. Diejenigen, die zuletzt aktiv werden, erhalten am wenigsten. Deshalb möchte ich unbedingt beliebt machen, indem ich natürlich für Überweisung und Nichtabschreibung bin, dass man hier auch überlegt, wie man dies selber

mit sinnvollen Mitteln etwas beschleunigen könnte. Ich könnte mir vorstellen, dass dies bei der Traktandenliste der neuen Stadtplanerin oder in den Zielvereinbarungen bei ihrer Messlatte eine relativ hohe Position erhalten müsste. Wir sind selbstverständlich für Überweisung und Nichtabschreibung.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Wir wollen nicht einfach alles, was zugewiesen werden kann, Frau Gerber zuweisen. Ich glaube, hier sind wir uns einig. Ein Fahrgastinformationssystem ist heute ein Thema, das absolut aktuell ist. Ich muss etwas zur speziellen Aussage wegen der Aargauer sagen. Das erste Agglomerationsprojekt, das vom Bund unterstützt wurde und uns unter anderem den Namen Aareland als eigenes Konstrukt im Raumkonzept Schweiz gegeben hat, war durch alle Boden der Tarifverbund. Hier braucht es drei Unternehmen: Aarbus, BOGG und Postauto. Heute ist es so, dass bei gewissen Linien nicht mehr unterschieden wird, welcher Bus fährt. Hauptsache, es fährt einer dieser drei Busse. Das hat es über die Kantonsgrenzen noch nie gegeben. Es ist eigentlich ÖV in Reinkultur. Man hilft sich, arbeitet zusammen und verbindet miteinander. Unter dem Strich wird es nebenbei auch noch billiger. Vielleicht steigt der Preis für den Einzelnen. Aber das ganze System ist billiger. Das ist jetzt hier einfach die Aussage, die nicht von mir kommt. Ich weiss es gar nicht. Das mussten wir bei den Experten abholen. Man ist auf dem Weg, dieses System an dieser Plattform für die konzessionierten Transportunternehmungen systematisch aufzugleisen. Auch bei diesen Systemen ist es wie bei den Lichtsignalanlagen. Sie müssen auch noch miteinander kompatibel sein. Wir kennen die Lichtsignalanlagen in Olten, die es nicht sind. Das geht hier nicht auf. Wenn es das gleiche System wäre, wäre es optimal. Ich nehme dies entgegen. Wir können aktiver werden. Bekanntlich sind wir bei BOGG auch vertreten. Ich kann mich dort selbstverständlich wieder einbringen. Aber versprechen kann ich es einfach nicht. Das Postulat schreiben wir jedoch auch nicht ab.

Antonia Hagmann; CVP/EVP/GLP-Fraktion: Das Anliegen des Postulats unterstützen wir einstimmig und sind für Überweisung. Es ist eigentlich wirklich schon ein Anliegen, wo ich finde, dass die Stadt hier mit den Fahrgastinformationen schon etwas schlecht bestückt ist, vor allem, wenn man an einer Bushaltestelle steht, kein Bus kommt und man keine Ahnung hat, ob er kommt oder nicht. Wenn man dies mit anderen Städten vergleicht – klar man kann es nicht vergleichen, da wir viel kleiner sind, und Basel, Zürich und Bern haben natürlich ein anderes Aufkommen von Fahrgästen - ist die Information dort natürlich genial. Das sehe ich auch. Ich sehe ebenfalls, dass wir dies nicht 1 : 1 übertragen können. Aber vielleicht wäre schon mit einer Lautsprecheranlage mit einer Durchsage, der Bus komme nicht, oder was immer, gedient. Ich weiss nicht, ob dies realisierbar ist. Aber wir würden es schon sehr begrüßen, wenn hier etwas gemacht würde, damit die Fahrgäste wenigstens die minimalsten Informationen erhalten würden und man nicht vergeblich eine halbe Stunde an einer Haltestelle warten würde und der Bus nicht käme. Von daher empfinden wir dieses Postulat als wichtig und möchten es überweisen.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Das Behindertengleichstellungsgesetz fordert, dass bis Ende 2013 die Fahrgastinformation zugänglich sein muss. Das heisst, gedruckte Informationen und elektronische Anzeigen müssen in einer genug grossen Schrift angezeigt werden. An Haltestellen wie der Bahnhof Olten und in den Fahrzeugen muss die Kundeninformation optisch und akustisch über Lautsprecherdurchsagen angeboten werden. Solche Informationen helfen aber nicht nur Menschen mit Seh- und Hörbehinderungen, sondern auch der übrigen Kundschaft. Vor allem Auswärtige oder Fahrgäste, die den öffentlichen Verkehr selten benützen, benötigen genaue Informationen. Wenn es Kosten spart, innerhalb der A-Welle ein solches Informationssystem anzuschaffen, soll Olten nicht vorpreschen. Die Umsetzung darf aber auf keinen Fall so lange dauern wie die Einführung des Parkleitsystems, das ja immer noch hängig ist. Festzuhalten ist auch, dass eine zentrale Information im Bahnhof und verständliche Informationen zu Abfahrtszeiten und Abfahrtsorten der Busse sicher schon bald umgesetzt werden können und dürfen nicht vergessen: Olten ist kein Provinzbahnhof, sondern hier steigen viele Menschen ein und um. Die Grünen

schliessen sich dem Vorschlag des Stadtrates an und überweisen das Postulat.

André Köstli: Für uns von der SVP-Fraktion ist dieser Vorstoss von Stadtpräsident Ernst Zingg wirklich ausführlich und zu unserer Zufriedenheit beantwortet worden. Es bleibt aber unseres Erachtens, die Realisierung im Herbst 2012 abzuwarten. Dann wissen wir nämlich ganz genau, was läuft. Allerdings sind wir zu einem ganz anderen Schluss als der Stadtrat gekommen. Wir werden das Postulat deshalb ablehnen.

Thomas Pfluger: Es ist sicher so, dass wir einen enormen Angebotszuwachs erfahren durften. Allen, die hier mitgewirkt haben, darf man sagen: Das ist toll und kann wirklich genossen werden. Ich denke, wir könnten schon mit wenig Aufwand viel heraus holen, wenn man weniger bei den elektronischen Lösungen schaut, sondern versucht, eine Klarheit in die Systeme bezüglich Buslinien und Busnummerierungen zu bringen. Wie mir von vielen Auswärtigen, die nach Olten kommen, gesagt wird, sind sie nicht in der Lage zu unterscheiden: Der Bus, der einmal die Nummer 1 und dann 500 oder 511 hat und der gleiche Bus ist. Das ist unmöglich zu begreifen. Abgesehen davon, dass der Standort, wenn man die Stele sieht, die mehr einer Rechnung als einer Busbezeichnung gleicht (501 – 500), was das „bis“ heissen soll. Ich habe das Gefühl, dass es möglich wäre, mit wenig Aufwand und wenigen Kosten eine viel grössere Verbesserung zu erreichen, wenn man dort ein logisches System hätte. Für alle, die es nicht kennen: Statt ein Sudoku oder ein Kreuzworträtsel zu machen, versucht einmal, auf dem Bahnhof heraus zu finden, wann welcher Bus wohin fährt. Das ist wirklich nicht einfach.

Rolf Braun: Ich kann dies eigentlich unterstützen. Der Busplatz vor dem Bahnhof ist schlichtweg ein Chaos und unserer Stadt unwürdig. Das ist einfach überhaupt keine Visitenkarte. Aber es ist klar, dass Projekte vorhanden sind. Der Bahnhofplatz soll in absehbarer Zeit an die Hand genommen werden. Aber es spricht nichts dagegen, hier kurzfristig mit einfachen Massnahmen etwas aufzuräumen.

Dr. Arnold Uebelhart: Wenn ich zuhöre, sind wir hier unglaubliche „Nörzi“. Beim Velofahren wird „genörzt“, beim Busfahren. Das Angebot ist noch nie so gut gewesen. In Indien habe ich einmal den Zug verpasst und 15 Stunden gewartet. Langsam habe ich auch etwas Mühe. Ich würde in diesem Sinne der SVP zustimmen.

Beschluss

Mit 28 : 6 Stimmen wird das Postulat überwiesen.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 73

Motion Stephan Hodonou (EVP) und Mitunterzeichnende betr. Schaffung einer Liegenschaftsstiftung Olten Ost/Beantwortung

Am 12. November 2010 haben Stephan Hodonou (EVP) und Mitunterzeichnende bei der Stadtkanzlei folgenden Vorstoss eingereicht:

„Der Stadtrat wird beauftragt dem Parlament einen Massnahmenplan mit Bericht und Antrag vorzulegen, der die Schaffung einer Liegenschaftsstiftung oder eines ähnlichen Gremiums ermöglicht, welche(s) sämtliche oder zumindest einen substantiellen Teil der Liegenschaften Olten Osts sowohl aus dem städtischen Finanz- als auch aus dem städtischen Verwaltungsvermögen im Sinne einer optimalen Entwicklungsstrategie Chance Olten Ost verwaltet und bewirtschaftet.

Begründung der Dringlichkeit:

1. Der Stadtrat gedenkt auf der rechten Aareseite das Distelihaus mittels Parlamentsbeschluss in der Novembersession 2010 für den Preis von 1, 32 Mio. zu verkaufen. Der Verkaufspreis liegt weit unter den getätigten Investitionskosten von 2 bzw. 1, 5 Mio., so dass der Stadt unter dem Strich ein Verlust droht.
2. Das Distelihaus ist im Verwaltungsvermögen der Stadt mit einem Buchwert von SFr. 1.- quasi abgeschrieben und belastet die laufende Rechnung kaum. Hingegen waren die Seminarräume bis zum Verkaufsentscheid des Stadtrates rege belegt, so dass die Einnahmen durch die belegten Seminarräume zusammen mit den jährlichen Einnahmen für die Mietwohnung (von z. Z. SFr. 23'400.-) die Betriebskosten mehr als deckten. Eine ähnliche Auslastung des Distelihauses ist selbst bei allfälligen Renovationen auch in Zukunft zu erwarten und für eine Stiftung Olten Ost rentabel.
3. Im Zusammenhang mit dem Entwicklungsprojekt Chance Olten Ost ist klar geworden, dass den Liegenschaften auf der rechten Aareseite eine Schlüsselfunktion zukommt. Für eine Optimierung des Quartiers müssen diese Liegenschaften aus einer Hand mit einer nachhaltigen Strategie geführt werden. In einer allfälligen Liegenschaftsstiftung Olten Ost kommt der Immobilie Distelihaus eine zentrale Rolle zu, weil diese Liegenschaft bahnhofsnahe an zentraler Stelle liegt. Für Private ist diese Liegenschaft aufgrund fehlender Parkplätze und der Auflagen des Denkmalschutzes nur beschränkt interessant. Der tiefe Verkaufspreis ist ein klarer Hinweis dafür.
4. Der Umgang mit den Liegenschaften auf der rechten Aareseite, wie auch gerade der angestrebte Verkauf des Distelihauses zeigt, lässt keine klare Strategie von Seiten der Stadt erkennen. Der Stadtrat und die Stadtverwaltung sind mit ihren übrigen Aufgaben ausgelastet. Hier könnte eine Stiftung sich mit einem gut angelegten Stiftungskapital um alle Fragen der Entwicklung und Optimierung im Quartier kümmern. Die Stiftung wäre um die Beschaffung, den Bau oder die Renovation und die Vermittlung von preisgünstigen Wohnungen unter Ausschluss von Spekulationen

besorgt und würde so Garant für eine nachhaltige Entwicklung im Interesse des ganzen Stadtteils Olten Ost sein.“

Die Dringlichkeit wurde an der Sitzung vom 17. November 2010 mit 34:10 Stimmen abgelehnt.

- - - - -

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

1. Grundsätzliches

Die Bedeutung von Liegenschaften bzw. des Einbezugs ihrer Besitzerinnen und Besitzer in städtische Entwicklungsprozesse ist bekannt und gleichzeitig einer der Stolpersteine vieler solcher Prozesse. Im Rahmen des Quartierentwicklungsprojektes Chance Olten Ost wurde deshalb ausdrücklich ein Teilprojekt Liegenschaften initiiert. Dass die Stadt Olten mit ihrem Entwicklungsprojekt zusammen mit zehn weiteren Städten ins Bundesprogramm „Projet urbain“ aufgenommen wurde, ist denn auch – neben der laut den zuständigen Instanzen beim Bund interessanten dreiteiligen Projektstruktur – diesem speziellen Augenmerk auf der Liegenschaftenstrategie zu verdanken. Es ist daher auch eine Mitarbeiterin des Bundesamtes für Wohnungswesen bzw., Doris Sfar, welche als Vertreterin des Bundes im strategischen Gremium des Projektes „Chance Olten Ost“ Einsitz hat.

Die Überlegungen in diesem Teilprojekt umfassen indessen nicht primär die städtischen Liegenschaften, sondern grundsätzliche Strategien für eine aktive Liegenschaftsentwicklung in Olten Ost, wo an verschiedenen Orten ein Bedarf zur Liegenschaftenerneuerung besteht, die mit geeigneten Mitteln gefördert werden soll. Aufgrund einer Bestandesaufnahme hat die Hochschule Luzern, welche dieses Teilprojekt begleitet, ein Modell mit sechs möglichen Instrumenten erarbeitet, mit denen im Wesentlichen das gegenseitige Verständnis, die Kommunikation und die Kooperation zwischen der Stadt und den Eigentümern sowie unter den Eigentümern selber gefördert werden sollen – dies als Voraussetzung, um seitens der Stadt auch private Erneuerungsvorhaben unterstützen zu können. Ausschlaggebende Überlegungen sind dabei, dass Eigentümer weniger fachliche Unterstützung für Sanierungen brauchen als ein Wissen darüber, was in ihrer Umgebung, das heisst bei benachbarten Eigentümern und im grösseren Umfeld, geschieht und die Nutzungsperspektiven ihrer eigenen Liegenschaft positiv beeinflussen kann. Die Palette der möglichen Massnahmen reicht denn auch von einer städtebaulichen Entwicklungsstrategie über kooperative Planungsprozesse in Schlüsselgebieten, Aufklärung und Sensibilisierung von Eigentümern bis zu moderierten Erneuerungsprozessen mit betroffenen Eigentümern. Dazu gehören aber auch Vorbildprojekte der Stadt mit eigenen Liegenschaften als „Leuchttürmen“. Auch die Bildung einer Stiftung ist im Rahmen des Teilprojektes Liegenschaften ein Thema; allerdings ist viel mehr die Betreuung oder Übernahme *privater* Liegenschaften mit Sanierungsbedarf angedacht, welche dann neuen Nutzungen (Stichwort zum Beispiel Studierendenwohnungen) zugeführt werden können.

Die Grundlage für die geplante Liegenschaftenstrategie bildet die erwähnte städtebauliche Entwicklungsstrategie auf der rechten Aareseite. Zusammen mit dem Masterplan Verkehr sollen in Zusammenarbeit von Stadtplanung und Stadtentwicklung die entsprechenden Arbeiten aufgenommen werden, sobald die erforderlichen personellen Kapazitäten vorhanden sind.

2. Zur Motion

Der Vorstoss verlangt die Schaffung einer Liegenschaftsstiftung oder eines ähnlichen Gremiums, welche(s) sämtliche oder zumindest einen substanziellen Teil der Liegenschaften in Olten Ost sowohl aus dem städtischen Finanz- als auch aus dem städtischen Verwaltungsvermögen verwaltet und bewirtschaftet. Dazu gilt es erstens festzuhalten, dass der Begriff Liegenschaft als „unbewegliches Sachgut“ nicht nur Gebäude, sondern auch Grundstücke bis hin zu Strassenparzellen umfasst. Zweitens ist es aus rechtlichen Gründen kaum denkbar, Liegenschaften aus dem Verwaltungsvermögen, welche der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben dienen und vom Schulhaus über den Sportplatz bis zur Personenunterführung reichen, in eine (privatrechtlich organisierte) Stiftung einzubringen, bei der ein Stiftungsrat über das Schicksal dieser Liegenschaften entscheidet. Was die Liegenschaften im Finanzvermögen betrifft, so handelt es sich im Wesentlichen um Wohnhäuser, deren Nutzung klar vorgegeben ist und mit denen allenfalls Zeichen im Rahmen der erwähnten Liegenschaftsstrategie des Projektes Olten Ost gesetzt werden können. Auch hier soll die Stadt aber unmittelbar und nicht via eine Stiftung oder ein ähnliches Gremium Einfluss nehmen können.

Der Stadtrat kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier die Schaffung einer Liegenschaftsstiftung vorgeschoben wurde, um den – mittlerweile beschlossenen – Verkauf des Distelihauses zu verhindern. Gerade das Distelihaus, eingeklemmt zwischen Aare/Strasse und Bahntrassees, hätte aber keine Rolle für eine Liegenschaftsstrategie auf der rechten Stadtseite gespielt und konnte daher isoliert betrachtet werden.

Was den Vorwurf einer fehlenden klaren Strategie angeht, so gilt es festzuhalten, dass die Stadt Olten bereits – im Übrigen in der Reglementssammlung und im Internet frei zugängliche – Richtlinien für das strategische Vorgehen beim Verkauf und Kauf von Liegenschaften und Grundstücken hat. Gemäss diesen Richtlinien werden die Kommissionen Stadtentwicklung und Baukommission immer – so auch im Falle des Distelihauses – frühzeitig in den Prozess einbezogen.

Im Sinne der Erwägungen – einerseits ist eine Liegenschaftsstrategie eingeleitet, andererseits ist das in der Motion vorgeschlagene Vorgehen ungeeignet – empfiehlt der Stadtrat dem Parlament, den Vorstoss abzulehnen.

- - - - -

Stephan Hodonou: Diese Motion ist ein direktes Desiderat aus einer Arbeitsgruppe, aus einem Mitwirkungsverfahren Chance Olten Ost. Wie der Stadtrat selber auch, ist die Arbeitsgruppe zur Einsicht gekommen, dass den Liegenschaften eine zentrale Rolle für Olten Ost zukommt. Hier hat die Arbeitsgruppe ein Defizit ausgemacht, das in das Ergebnis dieser Motion gekommen ist. Die Idee einer Stiftung oder eines ähnlichen Gremiums war quasi der Ausfluss aus diesen Überlegungen. Interessanterweise kommt ja auch die Hochschule Luzern zu einem solchen Vorschlag wie der Stadtrat selber auch sagt. Soweit so gut. Etwas erstaunt war ich aber dann trotzdem, als ich lesen musste, was die Empfehlung des Stadtrates auf die Motion ist, nämlich dass er sie glatt weg ablehnt. Insbesondere erstaunt es mich, da es ein längerer Prozess aus dem Mitwirkungsverfahren war und wir eine Broschüre erhalten haben, wo es so wunderschön heisst: „Mitwirkung – ein Hit“. Wenn der Stadtrat die Bedeutung sieht und unter anderen Empfehlungen auch eine Empfehlung der Hochschule Luzern, weshalb übernimmt er sie nicht mindestens als Postulat zur Prüfung? Im Text ist eigentlich relativ viel Luft, damit der Stadtrat sogar gestalten könnte. Das heisst, ein ähnliches Gremium, ein substanzieller Teil von Liegenschaften. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, damit der Stadtrat selber planen kann. Aber irgendwie ist es nicht so

dazu gekommen. Warum ist mir nicht ganz ersichtlich. Aber vielleicht hat es damit zu tun, dass der Stadtrat seinem Eindruck Ausdruck gibt, es sei nur wegen des Disteli-Hauses vorgeschoben. Ich weiss nicht, was ich mehr sagen kann, als was ich schon gesagt habe, als es um das Disteli-Haus ging: Es sind wirklich zwei verschiedene Anliegen. Die Motion hat als Anliegen, dass aus einer Hand strategisch die Liegenschaften Olten Ost angegangen werden. Mehr sagen kann ich nicht. Weshalb der Stadtrat zu einer anderen Einschätzung der Motivation kommt, weiss ich nicht. Ich kann einfach nur etwas zu meiner Person sagen. Wenn ich ja sage, meine ich ja, und wenn ich nein sage, meine ich auch nein. Vielleicht machen dies nicht alle. Allenfalls liegt es auch an der Partei EVP wie ehrlich, ethisch, eben EVP. Von daher weiss ich es nicht. Es wird eine Motion überwiesen, die auf Ende 2010 nicht mehr erfüllt werden kann. Eine Interpellation geht als Postulat durch. Aber die lupenreine Motion wird abgelehnt. Weil man niemanden zu einem Feuerwehrdienst zwingen kann, so kann auch ein Stadtrat nicht dazu gezwungen werden, eine Motion anzunehmen. So mache ich dem ein Ende und ziehe sie zurück.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 16/3

Prot.-Nr. 74

Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betr. Kommunikation der Stadt/Beantwortung

Am 16. September 2010 haben Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

„In den nächsten Monaten wird der Souverän über weitere Grossprojekte in der Stadt Olten an den Urnen entscheiden. Aber auch seitens des Stadtrates und des Parlamentes sind Reglement oder Nutzungsdefinitionen (z.B. der Boulevardplan) zu erlassen.

Die rechtzeitige und professionelle Information der Bevölkerung spielt eine wesentliche Rolle für die Meinungsbildung. So können kritische Punkte offen diskutiert werden und Unbehagen ausgeräumt werden. Dialog, Partizipation und Kooperation sind wichtig. Tragfähige Resultate und langfristig wirksame Erfolge sind dann möglich, wenn die jeweiligen Anspruchsgruppen mit einbezogen werden. Nur was alle verstehen, kann breit diskutiert und reflektiert werden.

Aus diesem Grund stellen sich uns folgende Fragen:

1. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die Bevölkerung bei Grossprojekten über das verlangte Mass einer üblichen Mitwirkung hinaus orientiert werden soll?
2. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass für solche Massnahmen entsprechende Summen in einem Kreditbegehren zu berücksichtigen sind?
3. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die strenge Anwendung der Kompetenzentrennung kein Hindernis darstellt, Parlament und Bevölkerung rechtzeitig und umfassend zu orientieren?

- - - - -

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

Die vorliegende Interpellation rennt sperrangelweit offene Türen ein: Der Stadtrat darf für sich in Anspruch nehmen, dass das Kommunikationswesen der Stadt Olten und der Einbezug der Bevölkerung in den letzten Jahren Quantensprünge nach oben vorgenommen haben. Zu erinnern ist an die beiden Mitwirkungsverfahren für die Bevölkerung „Olten 2020“ und „Chance Olten Ost“, aber auch an die verstärkte Medienarbeit, dank der durchschnittlich an jedem zweiten Arbeitstag ein Mediencommuniqué der Stadt Olten publiziert wird, oder an die Publikation OltenJournal, die 2011 zum zweitenmal erscheint und über die Tätigkeit des Stadtrates im laufenden Jahr informiert. Zu wichtigen Vorhaben werden die Informationen selbstverständlich auch ins Internet gestellt, was bis zu separaten Internetauftritten zu

einzelnen Projekten führen kann. Diese ganze Verbesserung der Informationstätigkeit ist im Übrigen erfolgt ohne ein einziges zusätzliches Stellenprozent.

Paradebeispiel ist das Vorhaben zur Attraktivierung der Innenstadt des vergangenen Jahres. Hier wurden nicht nur die zuständigen Gremien jederzeit auf dem Laufenden gehalten und wurde zur breiten Abstützung gar eine Spezialkommission aller interessierten Kreise, von den Parteien über die Kommissionen bis zum Gewerbe, geschaffen. Die Bevölkerung wurde schon ein halbes Jahr vor der Volksabstimmung via Medien und dann auch via Olten Journal eingehend informiert. Es folgten Informationen vor der Behandlung im Gemeindeparlament, Ausstellungen, Plakate, ein persönliches Engagement von Stadtratsmitgliedern im Abstimmungskampf und schliesslich eine ausführliche Abstimmungszeitung.

Kommunikationsarbeit ist wie jede andere Tätigkeit auch eine Frage der vorhandenen personellen Kapazitäten. Diese können für einzelne Projekte extern eingekauft werden. Ob noch vermehrt interne Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können, wird sich im Rahmen der Neuausrichtung der Stadtentwicklung im kommenden Frühling zeigen. So besteht nach Möglichkeit die Absicht, Parlamentsvorlagen schon unmittelbar nach der Verabschiedung durch den Stadtrat zu publizieren, damit die öffentliche Diskussion schon zu einem frühen Zeitpunkt einsetzen kann.

Gleichzeitig darf aber auch erwähnt werden, dass die Stadtratsmitglieder dafür gewählt werden, Führung zu übernehmen, das heisst die Vorstellungen in Politik und Verwaltung zu Problemstellungen zu bündeln und auszuwerten und in Wahrnehmung ihrer Kompetenzen Entscheidungen zum Wohl der Bevölkerung zu treffen.

In diesem Sinne stimmt der Stadtrat mit dem Interpellanten überein, dass die Bevölkerung bei Grossprojekten über das verlangte Mass einer üblichen Mitwirkung hinaus orientiert werden soll, stellt aber zu gleich fest, dass dies heute bereits der Fall ist. Ebenso wie bereits heute für Kommunikationsmassnahmen Summen in den Kreditbegehren für Grossprojekte berücksichtigt werden. Die letzte Frage des Interpellanten betrachtet er in positivem Sinne als rhetorische Frage.

- - - - -

Daniel Schneider: Etwas in eigener Sache: Ich wäre froh, wenn man die Ratterkiste hier abstellen könnte oder zumindest bis zum nächsten Mal repariert. Es ist grauenhaft. Ich höre alle vierfach. Ich höre Euch gerne, aber nicht vierfach und wäre froh, wenn dies repariert werden könnte. Vielleicht liegt es bei den Finanzen der Stadt drin. Zur Interpellation selber: Wenn man die ersten paar Sätze des Stadtrates liest, nämlich, dass in den letzten Jahren Quantensprünge möglich waren, muss man sich fragen, wo dann die Ausgangslage war, damit man überhaupt Quantensprünge machen kann, vermutlich ziemlich weit unten. Aber merci vielmals für die Beantwortung. Ich bin natürlich nur teilweise befriedigt und auch der Meinung, dass es heute nicht so der Fall ist, wie der Stadtrat dies schildert. Es ist halt manchmal mehr die Frage wann kommuniziert wird. Vielleicht am Beispiel der sogenannten kooperativen Planung. Das ist ein Begriff, der im Stadthaus eine Zeitlang etwas inflationär gebraucht wurde. Dort muss man sagen, dass es auch zur Kommunikation gehört. Ich meine, dass sie natürlich nur dann effektiv funktioniert, wenn die Bevölkerung rechtzeitig, das heisst bereits im Prozess mit einbezogen wird und nicht mit einer verstaubten Ausstellung im Stadthaus-Foyer. Das wäre eigentlich in meinen Augen das richtige Vorgehen. Es ist aber auch eine Frage des Wie, nicht nur des Wann. Ich glaube, das sich die aufmerksamen Leserinnen und Leser oder Betrachter und Betrachterinnen einfach von Hochglanzdarstellungen und Computeranimationen mit super optimierten Darstellungen halt schon nicht mehr beeindrucken lassen. Im Sinne einer positiven Anregung meine ich, um

den Stadtrat in seiner Antwort zu zitieren, der Stadtrat respektive er nicht physisch, aber mit Informationen, müsste vielmehr in die Quartiere hinaus gehen, mindestens auf beiden Stadtseiten Gelegenheit zur Information einrichten, damit den Leuten ein Mitwirken wirklich auch erleichtert wird. Für mich gilt halt in diesem Fall das Bring- und nicht das Holprinzip. Ich glaube, es wäre wirklich gut, wenn man an die Leute heran gehen würde. Man wüsste, dass die einen oder anderen etwas bequem sind. Stellvertretend könnte man ja auch über die Geschäfte andaare oder Gastroplan reden. Aber ich bleibe vielleicht einmal bei der Fusion Olten Plus, die gestern schon diskutiert wurde. Es reicht nicht, wenn man dies bloss in den Spezialkommissionen und im Spezialausschuss vorbereitet und zu einem guten Schuss kommt. Die Kommunikation ist dann wirklich gelungen, wenn man aktiv mit der Bevölkerung diskutieren kann. Dies kann nie früh genug geschehen, selbst wenn man selber noch im Prozess steckt. Ich meine, das gehört halt auch zu einer guten Kommunikation, möchte aber nicht negieren, dass man mehr vom Stadtrat liest als auch schon. Gefreut habe ich mich, dass Ihr endlich geschrieben hat, dass man Herrn Bachmann im sehr umstrittenen Planungsgebiet Olten SüdWest einen Wettbewerb aufgedrückt hat. Aber ich denke, es liegt noch mehr drin. Gerade wenn wir eine positive Stimmung zu solch wirklich grossen Vorhaben wie die Fusion oder andaare, das vor uns liegt, vermitteln wollen, dass es etwas mehr, als aus dem parlamentarischen oder politischen und Expertenkreis hinaus getragen wird und zwar rechtzeitig an die Leute, die schliesslich in der Regel entscheiden. Das ist das Volk.

Parlamentspräsident Heinz Eng: Noch ein Feedback zum Mikrofon. Wir hören Dich sehr klar und deutlich und einfach. Das genügt auch. In diesem Sinne ist dies gut für uns.

Daniel Schneider: Es kann nicht sein, dass ich auf dem rechten Ohr schlecht höre. Vielleicht musst Du Ricola statt Oltner Wappen verteilen. Dann geht es besser.

Parlamentspräsident Heinz Eng: Wir prüfen das technische Problem.

Myriam Frey Schär, Fraktion Grüne: Es ist erfreulich, dass der Stadtrat in allen drei Punkten mit den Interpellanten übereinstimmt. Klar ist, dass sich die Situation gerade auch mit der beschlossenen Professionalisierung der Stadtentwicklung seit der Einreichung des Vorstosses geändert hat. In den nächsten Monaten werden hier hoffentlich die ersten Impulse her kommen und die eingerannten offenen Türen noch ein Spältchen weiter aufgemacht. Es steht ausser Zweifel, dass der Stadtrat Führung übernehmen soll, wie es in der Antwort steht. Eine kontinuierliche und transparente Kommunikation über Grossprojekte hilft aber auch, dass der Dampfer Stadtregierung nicht in die falsche Richtung abdreht, wenn ich dies so sagen darf. Abschliessend nehmen wir den Stadtrat beim Wort und freuen uns auf einen mustergültigen Einbezug der Bevölkerung bei andaare, Innenstadt und Gemeindefusion.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 54/3

Prot.-Nr. 75

Postulat Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende betr. Optimierung des Busangebotes auf der rechten Aareseite/Beantwortung

Am 16. Dezember 2010 haben Rolf Braun (SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

„Der Stadtrat wird gebeten, anlässlich der nächsten Fahrplanvernehmlassung, Möglichkeiten zu prüfen, wie eine Optimierung resp. ein Ausbau des Busangebotes im Gebiet Fustligfeld erreicht werden kann.

Begründung:

1. Das Gebiet ‚Fustlig‘ gilt als wichtiges Entwicklungsgebiet in der Stadt Olten. Es wurde Bauland erschlossen und es findet eine rege Bautätigkeit statt.
2. Im Gebiet oberhalb des Säli-Schulhauses sind in den letzten 20 Jahren wohl mehr Wohnungen gebaut worden als anderswo in Olten. Entsprechend gab und gibt es hier ein enormes Bevölkerungswachstum, ohne dass die ÖV-Erschliessung entsprechend Schritt gehalten hätte.
3. Aufgrund seiner Bevölkerungsdichte eignet sich dieses Gebiet hervorragend für eine wirtschaftliche Bus-Erschliessung.
4. Wenn man ein entsprechendes Segment von zukünftigen Bewohnern in diesem Gebiet ansprechen möchte, um den gewünschten Bevölkerungsmix zu erhalten, muss es auch angemessen mit dem ÖV erschlossen sein.
5. Eine Attraktivierung des Bus-Angebotes korrespondiert auch perfekt mit den Bestrebungen innerhalb des Projektes ‚Chance Olten-Ost‘.“

- - - - -

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

In den letzten Monaten wurden mit Unterstützung des Kantons und des Busbetriebs Olten Gösgen Gäu (BOGG) wesentliche Verbesserungen zu Gunsten der städtischen Bevölkerung auf dem übergeordneten Busnetz erreicht. In einem nächsten Schritt werden nun mit Kanton und BOGG Verhandlungen geführt, um in Quartieren sowohl auf der rechten wie auch auf der linken Stadtseite – in Abhängigkeit vom jeweiligen Stand der baulichen Entwicklung – Verbesserungen im Busnetz durch Quartierbusse zu erzielen. In diesen Verhandlungen soll auch das Anliegen des Postulanten aufgenommen werden. In diesem Sinne empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament die Überweisung dieses Vorstosses.

- - - - -

Rolf Braun: Besten Dank für die positive Aufnahme meines Postulats. Wie man bei der Stellungnahme zur Beantwortung der Interpellation Busunterstände bemerkt, geht es auch hier um die Weiterentwicklung und Attraktivierung des ÖV auf der rechten Aareseite, dies ganz im Einklang mit den Bemühungen mit dem Projekt Chance Olten Ost. Auf dieser Aareseite sind jetzt endlich Taten gefordert. Folgende Punkte möchte ich dazu noch einmal unterstreichen: Seit über 20 Jahren besteht praktisch ein unverändertes Busangebot auf der rechten Aareseite, das auf der Achse Gartenstrasse/Feldstrasse endet. Im Gebiet oberhalb dieser Achse sind ganze Quartiere aus dem Boden gestampft worden und werden immer noch heraus gestampft und zwar mit einer sehr grossen Bevölkerungsdichte. Zur Sicherstellung einer angepassten Wohnqualität muss in diesem Gebiet endlich auch eine zeitgemässe ÖV-Erschliessung realisiert werden. Die Linie 3 nach Starrkirch als einziger Ausbauschritt in den letzten Jahrzehnten genügt den Anforderungen in diesem Quartier nicht. Zudem soll mit diesem Postulat sicher gestellt werden, dass das Entwicklungsgebiet der rechten Aareseite bei der Umsetzung der Versprechungen des Stadtrates anlässlich seiner Beantwortung der Interpellation von Luzia Stocker zur Buslinie 3 nicht vergessen wird. Ich zitiere: „Der Stadtrat ist auch weiterhin aktiv, um das Angebot des ÖV weiter zu attraktivieren. Im Zentrum steht neben einer stetigen Fahrplanverdichtung und Abstimmung zwischen Bus und Bahn auch die Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete“. Die rechte Aareseite oberhalb der Achse Feld-strasse/Gartenstrasse hat nicht nur ein neues, sondern ist ein sehr altes Entwicklungsgebiet. Die SP-Fraktion wird das Postulat einstimmig überweisen. Ich hoffe, dass Ihr dies auch tun werdet.

Marcel Steffen, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Als bekennender Fan des öffentlichen Verkehrs, und das nicht nur, weil ich bei Login-Berufsbildung arbeite, was Euch sicher ein Begriff ist: Man kann eigentlich nur für das Postulat sein. Etwas anderes geht gar nicht. Es steht hier ausser Frage, dass die Gegebenheiten im Fustlig einen Einfluss auf das Busangebot haben müssen. Der Stadtrat hat dies erkannt, was mich sehr freut, und hat gemeinsam mit dem Kanton und der BOGG versprochen, am Ball zu bleiben. Es erscheint uns auch sinnvoll, dass er die Weitsicht auf die Entwicklungen der rechten und linken Aareseite macht. Das finden wir eigentlich recht gut. Ich hoffe, Arnold Uebelhart nimmt es mir nicht übel. Ich fange auch noch an zu „nörzen“. Aber es ist eigentlich lustig, wie uns die BOGG heute Abend beschäftigen. Ich glaube, das hat schon einen Grund. Wir haben dies bei der Interpellation betreffend Buswartehäuschen gesehen. Die Frequenzen werden als Massstab genommen, sprich ein Häuschen kommt dorthin, wo es am meisten Leute hat. Man hat schon fast zum gleichen Thema auch von der SP von der Verschlechterung der Linie 3 gehört. Dort hat uns Ernst Zingg sehr gut erläutert, wie schwierig es auch ist, solche Sachen zu planen und Angebote beim Kanton durchzubringen. Er hat auch zwei, drei neue Punkte erwähnt, die ich so noch nie gehört habe. Ich glaube einfach, dass wir etwas an den Problemchen der Buslinien, die wir hier haben, herum schrauben und nicht wirklich an der Ursache. Ihr kennt es. Ich habe kleine Kinder. Von ihnen aus müsste ich heute eigentlich nicht nörgeln, denn ihnen gefällt es. Hauptsache Bus, Hauptsache irgendwo hin. Wenn man einmal eine solche Schlaufe nach Starrkirch-Wil fährt, sieht man, wie sich ein solcher Riesengelenkbus durch unsere Quartiere zum Teil zwingen muss. Manchmal können die Busse nicht einmal kreuzen. Einer muss vor der Berufsschule warten, bis der andere herunter gekommen ist. Hier habe ich schon noch etwas andere Hoffnungen und Erwartungen an die BOGG und auch an Aktionäre, weil wir Aktionäre der BOGG sind. Man soll sich einbringen. Ich denke, wir beschäftigen uns zu sehr mit den bestehenden Gegebenheiten. Man macht Riesenbusse. Es gibt 43 Fahrzeuge, die 2,7 Millionen Kilometer pro Jahr fahren und 6 Millionen Kunden. Vielleicht müsste man sich gleichwohl einmal fragen, ob es die richtigen Fahrzeuge sind, die bei uns in Olten herum fahren. Müsste man den Bahnhof mit Kleinbussen erschliessen? Sternförmig, andere Linien. Das haben wir heute auch schon gehört. Fahrplanlesen: Meinen Kindern ist es egal, ob dort 511 oder 5 steht. Hauptsache ist Busfahren. Ich glaube, für alle anderen ist dies eigentlich nicht so, und man sollte schon etwas die strategischen Fragen auf den Tisch bringen und es einmal anschauen. Dann würden wir vielleicht auch etwas weniger Postulate oder Interpellationen schreiben. Ich

denke, die BOGG sollten zu einem mutigen Schritt in die Zukunft bereit sein, weil sich die Mobilität der Gesellschaft entwickelt. Dies sollte etwas proaktiver angegangen werden. Ich meine, wir haben immer noch das Konzept der Neunziger Jahre, wie wir mit diesen Bussen herum fahren. Meiner Meinung nach müsste man wirklich nach vorne schauen und sich überlegen, wie die Mobilitätsstrategie in dieser Stadt ist. Wie kommen die Verkehrsströme, und was macht Sinn? Ernst Zingg bringt sich dort ein, was mich auch freut. Es würde mich freuen, wenn man den BOGG jetzt etwas einen Impuls geben könnte und sie ein wenig innovativer würde und vielleicht Strategiedenken, Mobilitätsstrategie etwas mehr ins Zentrum rückt, anstatt hier zwei Minuten früher, dort drei Minuten später, Zwischentakt, nicht an Problemchen schrauben, sondern versuchen, die Ursache zu suchen. Wir von der CVP/EVP/GLP-Fraktion werden das Postulat einstimmig überweisen, und ich freue mich auf eine innovative, aktive BOGG:

Anita Huber, Fraktion Grüne: In den letzten Jahrzehnten sind auf der rechten Aareseite Überbauungen in die Höhe geschossen, die gar nicht oder schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen wurden. Gerade ältere und mobilitätsbehinderte Menschen aus diesem Quartier können die innerstädtischen Wege nicht zu Fuss oder per Velo bewältigen. Deshalb ist eine Optimierung nötig. An der Antwort des Stadtrates fällt auf, dass diese sehr kurz ist. Ausserdem wird nicht klar, welches Entwicklungskonzept die Stadt Olten verfolgt. Soll es ein System zusätzlicher Rufbusse, zusätzlicher Kleinbusse, wie ich gehört habe, geben oder ist eine andere Linienführung des bisherigen Busses geplant, um die Neubaugebiete zu erschliessen, oder gibt es eine zusätzliche Buslinie? Wir hoffen, dass die Verantwortlichen im nächsten Schritt mit einer klaren Position in die Verhandlungen gehen. In diesem Sinne überweisen wir den Vorstoss.

André Köstli: Die wichtigsten Fakten sind von allen Fraktionen bereits genannt worden. Es ist tatsächlich so, dass dort oben etwas gemacht werden muss. Wie der Stadtrat beantwortet, müssen die notwendigen Gespräche noch geführt werden. Deshalb ist die SVP auch für Übeweisung des Vorstosses.

Heidi Ehrsam: Ich habe nur eine Frage. Auch ich bin für Optimierung. Es hat auf den Linien wirklich noch gewisse Sachen, die besser gemacht werden können. Aber betreffend Kleinbusse wird es so dargestellt, als ob es dies noch nie gegeben hätte. Ich bin nicht mehr ganz sicher. Aber ich meine, dass es einmal einen Kleinbusversuch für den Schöngrund gegeben hat. Ich möchte einfach sagen wie auch mein Fraktionskollege und Anita Huber usw. – dass ich solche Kleinbusse als Lösung sehe. Aber es ist möglicherweise nicht das erste Mal, dass man daran gedacht hat. Vielleicht kann mir jemand vom Stadtrat weiter helfen und mir bestätigen, dass es dies gegeben hat und woran es dann gescheitert ist. Wenn es im Schöngrund gescheitert ist, kann man es sehr wohl wieder ausprobieren, in den neuen Quartieren, die es jetzt im Fustlig gibt oder auch in anderen. Da bin ich sehr dafür und würde dies auch unterstützen. Ich möchte einfach nicht, dass man den Kleinbus jetzt plötzlich als Novum darstellt, als ob es dies noch nie gegeben hätte.

Dr. Markus Ammann, SP: Mir ist dies beim Durchlesen der Beantwortung des Postulats auch aufgefallen. Das Schwergewicht ist so: Wir machen jetzt Quartiererschliessung. Ich war dann auch nicht sicher, ob dies wirklich der Schritt ist. Ich bin froh um die gehörten Voten. Ich denke, man muss tatsächlich ein Stück weit offener denken. Auch kann ich mir vorstellen, dass man eine zweite innerstädtische Querschnittlinie macht oder ein anderes System hat. Meiner Meinung nach muss man offener sein, als es zumindest für mich aus dieser Postulatsantwort hervor geht. Das Votum von Marcel Steffen hat mich aber leider auch nicht überzeugt. Nach meiner Ansicht ist offen denken gut. Wir haben hier jedoch etwas das Problem der Quadratur des Kreises. Letztlich haben wir ein Mobilitätsproblem. Das wissen wir alle. Am besten würden wir alle zu Fuss in die Stadt gehen. Aber niemand will das. Wir sind mit dem Auto, Bus, Velo und allem unterwegs. Für all diese Verkehrsmittel müssen wir noch Verkehrsflächen zur Verfügung stellen. Wir haben tatsächlich ein

ernsthafte Problem. Aber – hier muss ich Arnold Uebelhart recht geben – wir jammern auf relativ hohem Niveau. Das soll uns nicht daran hindern, weiter optimale Lösungen zu suchen und wirklich auch offen zu denken.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Eigentlich ist den Schlussworten von Markus Ammann fast nichts mehr beizufügen. Aber ich fühle mich bei einigen Punkten angesprochen. Erstens: Der Postulant Rolf Braun hat es ja am Anfang gesagt. Ich sage jetzt nicht das Gleiche, das ich schon beim Vorstoss von Luzia Stocker gesagt habe, über den Mechanismus des ÖV. Noch einmal: Wenn wir eine Buslinie in einem Quartier haben und diese wollen, bezahlen wir sie selber. Wenn wir wollen, dass sie im Busnetz integriert wird, brauchen wir eine Konzession. Diese gibt für jede Linie der Kanton der zuständigen Betreibergesellschaft, konkret BOGG. Wenn der Kanton grosszügig ist, nimmt er es in das offizielle ÖV-Programm auf. Dann bezahlen alle Gemeinden des Kantons daran. Ein Quartierbus, um dieses Wort zu brauchen, wird garantiert sicher nicht vom Kanton, von den anderen Gemeinden, quersubventioniert, wenn er nicht eine Versuchsphase von mindestens zwei oder drei Jahren hinter sich gebracht hat. Das ist der Mechanismus. Zur Frage von Heid Ehrsam: Es hat einen Schöngrundbus gegeben, einen Kleinbus. Gescheitert mangels Frequenzen. Wir haben die Leute praktisch aufgefordert: Fahrt doch bitte Bus, damit es weiter geht. Aber es ist nicht weiter gegangen. Jan Nanninga, der bei den Zuschauern sitzt, kann dies bestätigen. Ich komme jetzt gleich auf konkretere Massnahmen. Ich sage es gerne, weil er anwesend ist. Es gibt ein Komitee „Pro Schön-grundbus“, wo sich einige Herren wirklich mit dieser Thematik beschäftigt haben, auf der linken Aareseite, nicht nur auf der rechten. Die ganze Stadt ist gemeint. Sie waren einfach etwas früher. Aber es ist kein Auspielen gegeneinander. Wir haben mit dem Kanton verhandelt. Er ist bereit, das Schöngrundprojekt, das nur mit einem Kleinbus funktioniert (16-Plätzer sind nicht vorhanden) anzugehen. In Olten gibt es ein grosses Taxi-Unternehmen, das solche Busse hat. Aber die BOGG-Betriebe, Postauto und Aarbus haben diese nicht. Man kauft sie aber. Bei den BOGG ist man absolut bereit, die Strategie aufzunehmen. Ich denke im 2020. Ein solcher Kleinbus kostet auch einige zehntausend Franken, ein grosser rund Fr. 600'000.—. Einfach, damit wir uns verstehen. Mit anderen Worten: Man ist bereit, dies zu machen. Aber es muss dann von den Leuten her, die einsteigen und den Bus benützen, funktionieren. Die Stadt Olten bezahlt es. Ich bin gerne bereit, ein solches Projekt in das Budget aufzunehmen. Ihr bestimmt ja dann bekanntlich. Wir sind dabei, die Verhandlungen mit dem Schöngrundbereich aufzunehmen. Der Kanton hat signalisiert, dass er Betriebsbeiträge zur Verfügung stellen wird, wenn das System zu funktionieren beginnen wird. Ich bin guter Dinge, dass im Schöngrund ein zweiter Versuch gemacht wird. Jetzt kommt das Entwicklungsgebiet rechte Aareseite, wo wir beide wohnen, nicht einmal sehr weit voneinander entfernt. Es hat sich tatsächlich entwickelt und wird sich weiter entwickeln. Das ist eigentlich die allgemeine Aussage hier. Ein Investor, der ein Haus oder einen Block baut oder irgendwie investiert, fragt nach dem ÖV. Der Busanschluss ist heute ein ganz wichtiger Punkt. Das haben wir aufgenommen. Alle Busbetriebe und der Kanton sind in einer laufenden Verhandlung. Jeden Monat trifft man sich hier. Wir von den Gemeinden und Städten können bestellen und unsere Wünsche anbringen. Das machen wir, und das ist unsere Aufgabe. Ich verweise noch einmal auf den Mechanismus. Wir sind die Besteller. Der Kanton nimmt die Bestellung entgegen und sagt: Ihr erhaltet die Lizenz oder die Konzession. Aber Ihr müsst dies selber bezahlen. Oder: Das ist eine so wichtige Verbindung, zum Beispiel eine zweite Linie durch die Stadt, wirklich eine Linie, die an der Stadtgrenze nicht endet, sondern weiter führt. Das könnte durchaus eine kantonale Geschichte werden und im ÖV-Programm des Kantons aufgenommen werden. Christian Werner wird mir sicher recht geben. Hier bestimmt der Kantonsrat aus Fehren, Schnottwil und Kienberg, ob in der Stadt Olten eine Buslinie bezogen wird oder nicht. Wir hatten das berühmte Gebiet Huggerwald, ein Weiler im Raum Kleinlützel. Dort hat es viele Schüler. Es hat sich über drei Sessionen hin gezogen, bis sie die Bewilligung erhalten haben. Einfach, damit wir uns verstehen, was hier alles passiert. Wir Oltnen haben eine privilegierte Situation. Olten ist eine ÖV-Stadt, braucht diese Verbindungen, und es nicht nur

für das Image gut, sondern eben auch für die Leute, die hier wohnen, dass wir so etwas machen. In diesem Sinne ist der Stadtrat klar für die Überweisung des Vorstosses.

Beschluss

Einstimmig wird das Postulat überwiesen.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 16/0

Prot.-Nr. 76

Postulat Balkaç Yagbu Ramazan (SP) und Mitunterzeichnende betr. Neuregelung der Kommissionen/Beantwortung

Am 16. Dezember 2010 haben Balkaç Yagbu Ramazan (SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

„Der Stadtrat wird aufgefordert die Situation der Kommissionen zu analysieren und für einen zweckmässigen Einsatz der Kommissionen die nötigen Massnahmen zu treffen.

Begründung:

Etliche Kommissionen funktionieren suboptimal. Einige versuchen sich selber eine Aufgabe zu geben, da die gesetzlichen Voraussetzungen nicht mehr mit dem Pflichtenheft und den Reglementen übereinstimmen. Im speziellen ist die jetzige Schulkommission zu erwähnen. Aber auch andere Kommissionen sind von der unklaren Situation betroffen, wie die Kommission für Integration oder die Kommission für Stadtentwicklung. Durch die Schaffung von neuen Stellen (Integrationsbeauftragte/Stadtentwicklerin) wurden oder werden Aufgaben von den Kommissionen zu den Fachpersonen verschoben. Dies ergibt eine unklare Situation bezüglich Aufgaben und Kompetenzen der Kommissionen, die eine neue Regelung benötigen.“

- - - - -

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

Die Aufgaben und Kompetenzen der Kommissionen sind in den Artikeln 52 bis 71 der Gemeindeordnung festgelegt. Seit der Genehmigung der Gemeindeordnung im September 2000 haben sich verschiedene Veränderungen ergeben, die eine Überprüfung der entsprechenden Artikel rechtfertigen. Der Stadtrat empfiehlt daher dem Gemeindeparlament die Überweisung des Postulats, damit auf die nächste Amtsperiode hin die Überprüfung stattfinden und allenfalls eine Anpassung der Gemeindeordnung vorgenommen werden kann.

- - - - -

Ramazan Balkaç: Grundsätzlich bin ich mit der Beantwortung einverstanden. Die Begründung des Postulats ist im Speziellen die Schulkommission. Das war eine Ausgangssituation. Wie alle schon wissen, ist dort nicht alles optimal, und wir suchen nach Lösungen. Deshalb habe ich grundsätzlich gesagt. Das heisst: In der Beantwortung lese ich, dass man dies hinaus schieben möchte. Ich habe auch erfahren, dass man in der letzten

Amtsperiode das Problem schon hinaus geschoben hat. Mich interessiert grundsätzlich, was man in den nächsten zwei Jahren diesbezüglich konkret machen möchte.

Urs Knapp, FDP-Fraktion: Das Postulat werden wir einstimmig unterstützen. Wir denken, es braucht Zeit, dies umzusetzen. Es dauert nicht mehr so lange bis zur nächsten Amtsperiode. Ich glaube, man sollte nicht nur das Thema einer einzigen Kommission behandeln.. Es gibt noch andere Kommissionen, die ich jetzt lieber nicht nennen möchte, wo man zum Teil das Gefühl hat, es brauche sie nicht mehr, und es brauche hier etwas mehr. Uns scheint, dass wir das Kommissionswesen grundsätzlich wieder einmal anschauen, die Chance nützen und überlegen sollten, welche Rolle die Kommissionen in diesem ganzen Betrieb, den wir haben, spielen. Bei den Kommissionen hängt es etwas davon ab, wie sie sich selber positionieren können, zum Beispiel vom Stadtrat oder der Verwaltung, wie der Stadtrat das Gefühl hat, sie nützten ihm als sounding board, Gesprächspartner oder vielleicht auch einfach als lästige Zeitverschwender etwas. Es können ganz verschiedene Sachen sein. Ich glaube, wir müssten in diesem Bereich überlegen, ob nicht auch andere Beispiele genommen werden könnten. In der Fraktion haben wir gehört, dass es zum Beispiel im Kantonsrat Kommissionen gibt, die fix eingebunden sind, auch in den parlamentarischen Prozess, die auch darüber berichten, beispielsweise aus den Kommissionen, wie es heute in diesem Parlament eigentlich nur die GPK macht. Bei einem Geschäft wie die Busbetriebe gibt es vielleicht eine Verkehrskommission. Ich glaube, das haben wir bis jetzt nicht. Das ist eigentlich wie eine Fachkommission. Es müsste mindestens ein Parlamentarier Einsitz nehmen, aber es könnten auch andere Personen sein. Sie fordern die Verwaltung und die Kolleginnen und Kollegen im Parlament heraus und haben auch hier im Parlament ein Antrags-, Berichts- und Diskussionsrecht. Wir würden von daher anregen, auch wenn Du aus der Situation verständlicherweise schnell machen willst, dass man diesen Raum für eineinhalb bis zwei Jahre gibt und sich überlegt, ob es noch andere Möglichkeiten gibt, wie dies gemacht werden kann und man nicht einfach sagt: Jetzt gibt es eine Abstimmung über die Gemeindeordnung, und diese Kommissionen besetzen wir nicht mehr oder jene nehmen wir neu auf, sondern überlegen grundsätzlich, wie wir das Kommissionswesen in Olten gestalten wollen und ob dies zum Nutzen aller noch optimiert werden kann. Von daher sind wir für Überweisung des Postulats und danken, dass wir hier vorwärts machen können.

Myriam Frey Schär: Ich verlese das Votum von Sandra Näf. Sie kann heute nicht anwesend sein. Die Grünen haben sich an der Fraktionssitzung mit diesem Postulat befasst und haben beschlossen, es zu überweisen. In der Tat ist es so, dass gewisse Kommissionen wie zum Beispiel die Schulkommission aufgrund der Kompetenzverschiebung bei den geleiteten Schulen ihren bisherigen Auftrag etwas verloren haben. Das heisst, die Situation ist unklar und für die Mitglieder zum Teil sehr unbefriedigend. Grundsätzlich muss überlegt werden, welche Rechte und Pflichten die Kommission haben und wie die optimale Zusammensetzung aussehen soll. Die Kommissionen sollen als Hauptaufgabe die Interessenvertretung wahrnehmen. Sie sollen nach innen kritisch und nach aussen stärkend wirken. In der Beantwortung des Stadtrates steht, damit auf die nächste Amtsperiode hin die Überprüfung stattfinden könne und allenfalls eine Anpassung der Gemeindeordnung vorgenommen werden solle. Die Gemeindeordnung muss sicher angepasst werden. Bei dieser Anpassung soll auch an eine mögliche Gemeindefusion gedacht werden, und bei diesen Überlegungen müssen auch die Wahlbehörden neu definiert werden.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Um es vorweg zu nehmen: Wir sind absolut einverstanden mit dieser Forderung. Yabgu, es ist ja auch etwas, das wir nach der Sitzung der Integrationskommission bilateral im Zelt an der Kilbi einmal besprochen haben. Du hast es jetzt allein eingereicht. Das ist wahrscheinlich auch besser so. So kommt es einstimmig durch. Wir werden dies einstimmig unterstützen. Was die Kommission grundsätzlich oder das Thema anbelangt, kann ich mich dem Vorsprecher und der Vorsprecherin anschliessen. Wir beurteilen dies gleich, dass einige Kommissionen heute, wie Yabgu geschrieben hat,

suboptimal funktionieren - ich würde sagen - schlicht überflüssig sind. Dem Stadtrat möchte ich einfach noch mit auf den Weg geben, dass man, wenn dies überarbeitet wird, nicht einfach krampfhaft nach neuen Betätigungsfeldern sucht, sondern durchaus auch den Mut aufbringt – Mario spricht jeweils vom Mut, unpopuläre Entscheidungen zu fällen, was mir immer gefällt – Kommissionen zu streichen, falls sie nicht mehr notwendig sind oder keinen klaren Mehrwert generieren.

Stephan Hodonou: Die CVP/EVP/GLP-Fraktion hat sich auch damit beschäftigt und rege über den Zustand verschiedener Kommissionen wie Stadtentwicklung, öffentliche Sicherheit, Integration oder auch nicht zuletzt Schulkommission diskutiert. Es ist so, dass doch ein grösseres Unbehagen vorhanden ist und nicht klar ist, wie es mit diesen Kommissionen zum Teil weiter geht, was sie tun sollen oder wie ernst sie wirklich Partner sein sollen. Dort ist es vielleicht gut zu überlegen, was man seitens des Stadtrates wirklich möchte. Teilweise besteht bei der Bevölkerung sicher ein Anliegen, dass es auch eine politische, parlamentarische Mitwirkung oder Mitsprache in Form von Kommissionen gibt. Wie kann dies gemacht werden? Dort gibt es verschiedene Sachen, die vielleicht nötig wären. Etwas Grundlegendes, das wir in der Fraktion auch diskutiert haben, ist einfach, dass die Kommissionen überhaupt an Informationen gelangen müssen. Das ist nicht immer gewährleistet. Nicht alle Kommissionen erhalten die Informationen, die sie bräuchten. Das bedeutet eigentlich auch, dass es ein Führungsentscheid ist, ob informiert werden soll oder nicht und was man machen will. Ich möchte in diesem Sinne mit der Erfahrung, zum Beispiel aus der Pfadi- und Jungschar-Vergangenheit, schliessen. Dort hat man verschiedene Sachen gelernt, um die Leute nicht zu frustrieren. Eine war, dass Verantwortung übergeben werden muss, gerade zum Beispiel an Kommissionen, dass sie für gewisse Sachen die Verantwortung tragen und sie auch wahrnehmen könne. Das Andere ist, dass Vorbildwirkung vorgenommen werden müsste. Wir möchten wirklich anregen, die Strategie zu überprüfen, wie mit den Kommissionen umgegangen werden soll, wenn man dies überhaupt noch möchte. Wenn man es nicht möchte, müsste es auch gesagt werden.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Zu den Aussagen, die ich gehört habe, ist das Folgende nicht als Replik, sondern eher als Kommentar zu verstehen. Der Stadtrat nimmt dieses Postulat sehr ernst. Wir haben die Gemeindeordnung der Stadt Olten vor rund zehn Jahren erneuert. Bei dieser Gelegenheit haben wir in diesem Saal die Kommissionen neu definiert. Wir hatten einmal 29 Kommissionen und sind dann auf ca. 15 herunter gekommen. Wenn ich die Wortmeldungen heute höre, freuen wir uns darauf, wir Ihr die Kommissionen definiert, welchen Auftrag, welche Kompetenz sie haben, wo sie zugeordnet sind und und und... Urs Knapp hat ein gutes Beispiel angeführt. Es stimmt, dass wir keine Verkehrskommission haben. Wir haben nämlich eine Stadtentwicklungskommission, in die vier Kommissionen integriert worden sind: Umwelt, Verkehr, Wirtschaft und Planung. Man hat die Stadtentwicklungskommission als wichtigste Kommission zuoberst angesetzt. Das hat dieses Parlament beschlossen. Lest nach oder datiert Euch auf. Man hat vier Kommissionen aufgehoben. Es wurde in den politischen Parteien einmal gesagt – jetzt rede ich nur von meiner eigenen Partei und nehme an, dass es bei anderen nicht anders ist – es müssen nicht nur Leute aus dem Gemeindeparlament in den Kommissionen Einsitz nehmen, sondern man muss es etwas breit abstützen. Es hat ja auch Leute ausserhalb der gewählten Positionen, die auch eine Meinung haben können. Der Vergleich mit dem Kanton hinkt dadurch eben. Er hat Kommissionen, die auftreten. Ich bin selber Mitglied der Finanzkommission, Du der Justizkommission. Bei jedem Geschäft kommt ein Sprecher dieser Kommission mit der ersten Aussage. Dann folgt die Diskussion. Die gewählten Mitglieder dieser Kommissionen sind alle Mitglieder des Kantonsrates. Kein einziger Kantonsrat ist nicht in einer Kommission. Es braucht genau 100, damit alle besetzt werden können. Das ist hier nicht der Fall. Ich kritisiere nicht den Gehalt oder Inhalt der Mitglieder der Kommissionen. Aber es ist auch ein Thema. Die Kommissionen bestimmen zum Teil selber, wie sie mit ihrer Aufgabe umgehen. In der Gemeindeordnung stehen für jede Kommission mindestens zwei Sätze, welche Aufgabe sie hat. Es gibt Kommissionen, die

sich selber ein Credo geschaffen haben, was sie genau machen. Es hat in dieser Stadt Kommissionen mit Exekutivgewalt. Sie wissen alle, dass die Baukommission Exekutivgewalt hat. Was sie bestimmt gilt. Der Stadtrat kann dies nicht korrigieren. Wenn etwas geändert werden muss, geht es über den Instanzenweg und und und...Es ist eine grosse Sache. Yagbu Ramazan Balkaç hat mich gefragt: Was macht die Stadt in den nächsten zwei Jahren? Das ist nämlich der Grund, weshalb ich etwas ausführlich werde. Wir analysieren natürlich, was in den letzten zehn Jahren passiert ist. Das ist nicht in fünf Minuten möglich. Das tut möglicherweise dann weh. Dann wollen Ihr Euch hören. Es spielen die Interessenvertretungen eine Rolle, die Wichtigkeit der Kommission, die Zuordnung und vielleicht auch die Reduktion gewisser Kommissionen. Im Übrigen hat bei der Schulkommission nicht die Stadt Olten allein bestimmt, dass es sie in dieser Form nicht mehr gibt. Es ist eine kantonale Angelegenheit, die sich in den Gemeindegebieten niedergeschlagen hat. Mario Clematide weiss dies besser als ich. In diesem Sinne ist es eine anspruchsvolle Aufgabe, die wir hier haben. Wir wollen, dass das Postulat überwiesen wird. Übrigens hätten wir es auch von uns aus gemacht, weil die Gemeindeordnung nach einer bestimmten immer wieder überprüft werden muss, und es gibt noch andere Punkte, nicht nur die Kommissionen. Der Vorstoss sollte überwiesen werden, aber mit dem Hintergedanken, dass es keine einfache Sache ist. Mut zu unpopulären Entscheidungen hat jemand gesagt. Das ist so.

Yagbu Ramazan Balkaç: Was das Thema, sich eine Aufgabe geben oder die Kommission neu organisieren anbelangt, ist dies eigentlich schon passiert. Dies haben wir auch behandelt. Wir wissen alle, dass dies funktionieren könnte und sollte. Das Problem liegt einfach dort, dass zwischen Kommission und Direktion Bildung Richtig. Das steht eigentlich im Zentrum. Es geht um die Schulkommission, weil dies für uns dringend ist, da wir eigentlich am Anfang der Amtsperiode schon festgestellt haben, dass dies nicht zufriedenstellend ist. In den letzten fast zwei Jahren haben wir diesbezüglich sehr viel mitgeteilt und uns mit diesem Thema auseinandergesetzt. Ich möchte in diesem Zusammenhang vielleicht auch von Mario Clematide hören, wie er sich diese Zusammenarbeit in den nächsten zwei Jahren vorstellt. Die Kommission ist frustriert. Punkt. Demotiviert, und gleichzeitig gibt es diese Kommission aber. Alle Parteien haben eine Vertretung geschickt. Man will offensichtlich, dass es diese Kommission gibt und sie funktioniert. Laut Gemeindefreglement gibt es sie eben noch. Wir möchten, dass es irgendwie funktioniert. Sonst ist es schade für unsere Zeit.

Stadtrat Mario Clematide: Du bist direkt. Ich bin auch direkt. Erstens gibt es das Prinzip der geleiteten Schule. Zweitens gibt es die Schulkommission. Sie hat einen Präsidenten. Drittens: Die letzte Schulkommissionssitzung ist mangels Geschäfts abgesagt worden. Das liegt nicht am Verantwortlichen für Bildung und Sport. Wenn Ihr Euch einig seid, macht entsprechende Anregungen, Du als Präsident dieser Kommission. Vierter Punkt: Ein politischer Vorstoss von Dir, der beantwortet werden wird, ist in der Pipeline.

Beschluss

Einstimmig wird das Postulat überwiesen.

Mitteilung an:
Direktion Stadtpräsidium/Herr Markus Dietler
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 3/13, 16/32

Prot.-Nr. 77

Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betr. Gestaltungskommission Olten SüdWest/Beantwortung

Am 6. September 2010 haben Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende eine Interpellation zur Gestaltungskommission Olten SüdWest mit folgendem Wortlaut eingereicht:

„Ist die Begleitkommission konstituiert und am Arbeiten?“

Der Presse kann entnommen werden, dass der Verkauf des Gebietes Olten-Süd-West abgeschlossen ist.

Anlässlich der intensiv geführten Diskussionen im Parlament wurde die wesentliche Bedeutung einer engen Begleitung der bauwilligen Gesellschaft durch eine fachlich ausgerichtete Begleitkommission stets erwähnt.

Aus diesen Gründen stellen sich uns folgende Fragen:

1. Ist die Kommission einberufen und hat sich konstituiert?
2. Welche Personen haben Einsitz in dieser Kommission?
3. Wie oft wird sie tagen?
4. Welches sind die Eckwerte der Bedürfnisse der Stadt Olten, welche die Kommission zu vertreten und allenfalls durchzusetzen hat?“

- - - - -

Stadtrat Dr. Martin Wey beantwortet die Interpellation im Namen des Stadtrates wie folgt:

Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Ist die Kommission einberufen und hat sich konstituiert?

Aufgrund einer intensiven Mitgliedersuche nach der Sommerpause 2010 wurde die Gestaltungskommission Olten Südwest mit Beschluss des Stadtrates vom 25. Oktober 2010 einberufen. Ihre Zusammensetzung wurde im Anschluss öffentlich kommuniziert. Die konstituierende erste Sitzung fand am 1. Dezember 2010 statt.

Die Funktion und Organisation der Gestaltungskommission wurden in den Sonderbauvorschriften des genehmigten Gestaltungsplans Olten SüdWest verankert und vertraglich mit der Grundeigentümerschaft näher umrissen. In den Sonderbauvorschriften wurde festgelegt, dass

- die Gestaltungskommission ein beratendes Gremium für die Qualitätssicherung der Entwicklung im Gebiet Olten SüdWest ist und Bauherrschaft wie auch die zuständigen Behörden berät.
- sich die Kommission als unabhängiges Fachgremium aus stimmberechtigten Mitgliedern zusammensetzt, welche die massgebenden Disziplinen aus Städtebau und Architektur, Raum- und Verkehrsplanung, Umwelt und Ökologie sowie Ökonomie abdecken.
- in die Kommission ein vorberatendes Gremium Einsitz nimmt, bestehend aus einem Vertreter der Grundeigentümerschaft, dem Präsidenten der Baukommission der Stadt Olten, dem Leiter Stadtplanung der Stadt Olten sowie dem zuständigen Kreisplaner (alle nur beratende Stimme ohne Stimmrecht).
- die Mitglieder der Gestaltungskommission auf Vorschlag des vorberatenden Gremiums vom Stadtrat gewählt werden.

Frage 2: Welche Personen haben Einsitz in dieser Kommission?

Für Städtebau, Architektur und Raumplanung

1. Prof. Dr. Michael Koch, Dipl.-Ing. Architekt, Dr. sc. techn. ETHZ Mitglied SIA/FSU/Architektenkammer Hamburg, Büro yellow² urbanism architecture, Zürich / Berlin (1. Preis städtebaulicher Wettbewerb Olten SüdWest)
2. Peter Meyer, Dipl.-Ing. Architekt BDA, Mitglied deutsche Akademie für Städtebau, Architekturbüro MGHS, Berlin
3. Prof. Carl Fingerhuth, Dipl. Arch ETH/SIA/BSA/BDA/FSU, Zürich

Für Verkehr

4. Peter Gruber, Dipl. Ing. ETH/SIA, IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Olten

Für Umwelt und Ökologie

5. Martin Kaeslin, Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS/HTL, Metron Landschaft AG, Brugg

Für Bauökonomie

6. Dr. Hans Naef, GSP Gesellschaft für Standort- Analysen & Planungen AG, Zürich

Die Mitglieder sind anerkannte Fachleute mit ausgewiesenen Referenzen in entsprechenden Planungsfragen und Prozessen. Durch die interdisziplinäre und breite Zusammensetzung wird eine qualifizierte Beurteilung und Beratung der Grundeigentümerschaft und Stadt in den komplexen Fragestellungen der Gebietsentwicklung erleichtert. Die anfallenden Kommissionskosten werden von der Grundeigentümerschaft und der Stadt hälftig getragen. In den laufenden Rechnungen 2010 und 2011 wurde je ein Betrag von Fr. 50'000.- eingestellt.

An der konstituieren Sitzung wurde Prof. Carl Fingerhuth als Vorsitzender gewählt. Er verfügt über besonders reichhaltige Erfahrungen in Jurytätigkeiten und – was besonders wertvoll ist – über ein grosses Vertrauen bei der Grundeigentümerschaft, ohne in irgendeiner Form befangen zu sein.

Frage 3: Wie oft wird sie tagen?

Seit Beginn der Kommissionstätigkeit am 1. Dezember 2010 fanden alle drei bis vier Wochen formelle, ganztägige Sitzungen statt. Ergänzend dazu wurden Gespräche und

Grundlagenarbeiten in verschiedener Zusammensetzung durchgeführt. Die Sitzungstermine werden nach Bedarf und im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Stadt, Grundeigentümerschaft und Experten laufend festgelegt.

Frage 4: Welches sind die Eckwerte der Bedürfnisse der Stadt Olten, welche die Kommission zu vertreten und allenfalls durchzusetzen hat?

Die Aufgabe der Kommission besteht, wie erwähnt, primär in der Qualitätssicherung der Entwicklung von Olten SüdWest. In den Sonderbauvorschriften und vertraglich wurde festgelegt, dass die Kommission sämtliche Bauvorhaben beurteilt und Empfehlungen zuhanden der Baukommission abgibt. An der konstituierenden ersten Sitzung wurde vereinbart, dass die Kommission sich darüber hinausgehend auch mit stadtentwicklungsrelevanten und prozess-bezogenen Fragen befasst. So konnte beispielsweise ein freiwilliger Wettbewerb für die erste Bauetappe lanciert werden. Gegenwärtig werden Grundlagen zur Bestimmung des Bedarfs an öffentlichen und halböffentlichen Quartierausstattungen (beispielsweise Schulen) erarbeitet und diverse Planungsarbeiten vorbereitet, etwa für die Entwicklung und temporäre Bespielung der öffentlichen Räume. Ökonomische Fragestellungen, die Nutzungsverteilung und „Clusterbildung“ im Areal, die Zielsegmente im Wohnungsbau oder Marketingfragen werden diskutiert.

Eine gelingende, nachhaltige und wirtschaftlich tragfähige Entwicklung von Olten SüdWest ist für die Stadt und Region Olten von strategischer Wichtigkeit. Der Stadtrat ist gewillt, seine Rolle in der Gebietsentwicklung aktiv wahrzunehmen. Dazu gehört auch die verlässliche Erstellung von qualitätvollen öffentlichen Infrastrukturen. Das Strassenbauprojekt für die erste Etappe ist geplant, die Erstellung der Damnbrücke, die Personenunterführung Hammer oder die termingerechte Buserschliessung sind laufende Teilprojekte.

Der Stadtrat und die beteiligten Fachstellen formulieren und diskutieren die vielfältigen öffentlichen Interessen im konstruktiven Dialog mit der Grundeigentümerschaft und im Rahmen der Gestaltungskommission. Die Zusammenarbeit ist gut angelaufen und weiter zu intensivieren. Die Vision eines lebendigen, vielfältigen, attraktiven Stadtquartiers soll mit vereinten Kräften umgesetzt werden. Dabei kommt auch der Kommunikation eine wichtige Rolle zu. Eine Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse, die Errichtung eines Infopavillons und weitere Massnahmen sind im Gespräch.

- - - - -

Daniel Schneider: Man kann sich nur kurz fragen, ob man dies nicht mit einem Telefon erledigen konnte. Am 6. September 2010 hat es diese Kommission selbstverständlich noch nicht gegeben. Deshalb ist diese Frage vielleicht auf diesem Wege gekommen und ist ein Stück weit auch im gestörten Verhältnis zur Baudirektion in den letzten paar Jahren auch im Nachgang der Geschehnisse um Olten SüdWest entstanden. Ich bedanke mich für die Antworten. Die Kommission ist an der Arbeit. Ich ziehe den Vorstoss zurück.

Mitteilung an:

Baudirektion/Herr Adrian Balz (4)

Stabsstelle Planung/Herr Lorenz Schmid (3)

Tiefbau (2)

Finanzdirektion/Herr Markus Sieber

Finanzkontrolle

Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 35/0

Prot.-Nr. 78

Interpellation Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende betr. prognostiziertes Verkehrsaufkommen Riggerbachstrasse-von Rollstrasse/Beantwortung

Am 6. September 2010 haben Daniel Schneider (SP) und Mitunterzeichnende folgenden Vorstoss eingereicht:

«Rund um die künftige Fachhochschule schreiten die baulichen Veränderungen rasch voran. Mit welchem Verkehrsaufkommen bei LV und MIV ist zu rechnen?

Im Oltner Stadtteil «rechte Aareseite» und speziell im Umfeld der künftigen Fachhochschule sind zahlreiche Bauprojekte lanciert. Grundsätzlich eine erfreuliche Entwicklung. Coop, Migros, do-it, die Gewerbeschule und die Fachhochschule erschliessen sich künftig noch intensiver in das Gebiet der Riggerbachstrasse und der von Rollstrasse. Dies betrifft gleichermassen den Fussgänger- und den Zweiradverkehr, sowie den MIV (motorisierter Individualverkehr) ab den Parkhäusern.

Mit der Eröffnung der Fachhochschule ist zu den Stosszeiten mit einem massiven Druck auf die Fussgängerflächen und die Strassen zu rechnen.

Aus diesen Gründen stellen sich uns folgende Fragen:

1. Rechnet der Stadtrat mit einer kritischen Belastung der beiden Strassen? Wenn ja, welche Lösungsansätze betrachtet er als angemessen?
2. Ist mit Ausweichverkehr in die Tannwaldstrasse und in die Riggerbachstrasse-Süd zu rechnen?
3. Hat der Stadtrat alle Massnahmen getroffen, um den Verkehrsabfluss über die Hauptstrasse zu gewährleisten?
4. Welche übergeordneten Instrumente hat der Stadtrat eingesetzt, um den unberechtigten MIV-Druck auf die Quartiere zu vermeiden?
5. Ist eine Gesamtbetrachtung (Modellrechnung) der Verkehrsflüsse für Olten Ost erstellt worden?»

- - - - -

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

Neuverkehr durch FHNW

Die Verkehrsauswirkungen der FHNW wurden 2007 im Rahmen eines Gutachtens vertieft beurteilt. In der ersten Etappe der FHNW sind 130 Parkplätze, im Vollausbau dann insgesamt 240 Parkplätze geplant. Dafür fallen die vorher rund 200 Parkplätze im Perimeter weg. Der Neuverkehr wurde für den Vollausbau mit rund 660 Fahrten pro Tag (Summe Zu-/Wegfahrten) abgeschätzt. Dabei wurde von Annahmen auf der sicheren Seite, also von einem höheren als effektiv erwarteten Verkehrsaufkommen ausgegangen. Das während der massgebenden Abendspitzenstunde auftretende Verkehrsaufkommen wird im ungünstigsten Fall auf rund 1/3, also ca. 220 Fahrten geschätzt.

Das Aufkommen an Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) ist schwerer abzuschätzen, da entsprechende Kennwerte fehlen. In der ersten Etappe wird von 1'350 Studierenden im Grundstudium, 450 AbsolventInnen von NDS sowie gegen 290 Mitarbeitenden ausgegangen. Im Vollausbau wird mit 2'600 Studierenden, 800 Absolvierenden NDS sowie rund 540 Mitarbeitenden, also insgesamt gegen 4'000 Personen gerechnet. Das Mobilitätsverhalten und damit das Personenaufkommen je Verkehrsträger und die zeitliche Verteilung hängen von einer Vielzahl verschiedener Faktoren ab und sind schwer vorhersehbar. Insgesamt wird damit gerechnet, dass ein Grossteil der Personen mit der Bahn und damit zu Fuss vom Bahnhof über die Tannwaldstrasse kommt.

Erschliessung der FHNW

Die Erschliessung ist über die bestehenden Anbindungen ab Aarauer-/Unterführungsstrasse sowie zusätzlich ab der Sälistrasse geplant. Die Zu-/Wegfahrt FHNW ist also von Süden und Norden und somit sehr direkt ab den Hauptachsen möglich. Damit soll die Zusatzbelastung des Postplatzes und auch des Quartierstrassennetzes minimiert werden. Die beidseitige Erschliessung ist so ausgelegt, dass kein unerwünschter Durchgangsverkehr entsteht. Für den Fussverkehr sind zudem die Verbindung über die Tannwaldstrasse zum Bahnhof und die Winkelunterführung als Verbindung zur Altstadt/Innenstadt wichtig.

Auswirkungen des Verkehrs auf die Leistungsfähigkeit

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit für den Fahrverkehr ist die Verkehrssituation an den Anschlussknoten während der Hauptverkehrszeiten massgebend. Die Belastung auf den angrenzenden Hauptachsen bleibt auch nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse hoch. Der Neuverkehr durch die FHNW und damit der Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten sind gemessen an der Verkehrserzeugung der weiteren Nutzungen im nahen Umfeld vergleichsweise gering. Die Mehrbelastungen im Säli-/Bifangquartier verteilen sich auf die Sälistrasse zwischen Sälikreisel und Arealanschluss sowie nordseitig hauptsächlich auf die von Rollstrasse sowie die Bifang-/Riggenbachstrasse. Die Verkehrsbeurteilung erfolgte auf Basis des 2007 bekannten Verkehrszustandes bzw. auf den Prognosen gemäss Verkehrsmodell (Ernst Basler Partner, 2006) für das Jahr 2023 unter Berücksichtigung des Vollaubaus des Säliparkgebietes und der Option Turm auf dem Giroud Olma-Areal (Erschliessung ausschliesslich über die Sälistrasse). Unter Vollnutzung wurden ergänzende lokale Massnahmen im Bereich Arealanschluss (Dosierung auf der Ausfahrt der Parkierungen in die Sälistrasse) und am Sälikreisel (doppelspurige Kreiseleinfahrt Sälistrasse) als notwendig beurteilt.

Geplante Veränderungen im Strassennetz

Als Massnahme für den Quartierschutz im Neuhardquartier ist die Sperrung der Tannwaldstrasse nördlich des Geissfluhweges für den Durchgangsverkehr geplant. Diese Massnahme führt zu einer Rückverlagerung von Verkehr auf die Eckbeziehung Unterführungsstrasse/Bahnhofquai/Gösgerstrasse und damit zu einer Mehrbelastung dieser Achsen. Hingegen führt die Verkehrsverlagerung auch zu günstigeren Verteilung der

Fahrbeziehungen insbesondere am Knoten Unterführungsstrasse/Neuhardstrasse. Die Umsetzung ist auf den Zeitpunkt nach Eröffnung der Entlastungsstrasse geplant.

Im Bereich Bahnhof Ost und dabei auch auf der Tannwaldstrasse sind Verkehrs-massnahmen namentlich zur Attraktivierung für den Langsamverkehr und als Widerstand gegen unerwünschten Durchgangsverkehr geplant. Auf der Tannwaldstrasse ist die Einführung eines Einbahnregimes auch im Abschnitt von Rollstrasse bis Rosengasse vorgesehen (Durchfahrt Richtung Norden gestattet). Diese Massnahmen wirken gegen den Ausweichverkehr zwischen Hauptachse und Bifangquartier über die Tannwaldstrasse. Die Umsetzung der Massnahmen ist etappiert im Zeitraum 2011 bis 2014 vorgesehen.

Beantwortung der Fragen

1. Rechnet der Stadtrat mit einer kritischen Belastung der beiden Strassen (Riggenbachstrasse, von Rollstrasse)? Wenn ja, welche Lösungsansätze betrachtet er als angemessen?

Eine Überlastung der Strassen bzw. der Knoten durch den Neuverkehr der FHNW ist nicht zu erwarten, wie Verkehrsuntersuchungen ergaben. Der Vergleich der Verkehrsdaten der Jahre 2005 und 2010 zeigt auf der Riggenbachstrasse auf der Höhe Louis-Giroud-Strasse, auf der von Rollstrasse sowie auf weiteren Strassen im Bifang-Gebiet leichte Abnahmen der Verkehrsbelastung. Die Eröffnung der FHNW und insbesondere die weitere Nutzungsentwicklung im Bifanggebiet werden zwar wieder zu einem Anstieg der Verkehrsbelastung führen; es ist aber nicht damit zu rechnen, dass dabei die Belastungen von 2005 mit den heute bestehenden und geplanten Nutzungen überschritten werden. Bei künftigen Entwicklungen im Gebiet Säli werden – wie bisher – die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung laufend aufeinander abgestimmt.

2. Ist mit Ausweichverkehr in die Tannwaldstrasse und in die Riggenbachstrasse-Süd zu rechnen?

Die Mehrbelastungen durch die FHNW sind vergleichsweise gering. Die Leistungsfähigkeit an den Anschlussknoten ist ausreichend. Somit entsteht durch die FHNW kein markanter Verkehrsdruck auf das umliegende Quartierstrassennetz. Die im Bereich Tannwaldstrasse geplanten Verkehrsmassnahmen erhöhen den Widerstand für Ausweichverkehr bzw. unterbinden die Durchfahrt über die Tannwaldstrasse in die von Rollstrasse gänzlich. Geringe Verlagerungen innerhalb des Quartiernetzes sind jedoch nicht auszuschliessen.

3. Hat der Stadtrat alle Massnahmen getroffen, um den Verkehrsabfluss über die Hauptstrasse zu gewährleisten?

Das Erschliessungssystem für die FHNW wurde spezifisch auf diese Zielsetzung ausgerichtet. Der «Problembbeitrag» der FHNW zur Belastung der Kantonsstrassen und des Sälkreisels ist zudem gering.

4. Welche übergeordneten Instrumente hat der Stadtrat eingesetzt, um den unberechtigten MIV-Druck auf die Quartiere zu vermeiden?

Das prioritäre Ziel des Quartierschutzes vor dem motorisierten Verkehr wird mit verschiedenen Massnahmen verfolgt. Auf den Hauptachsen wird mit der Eröffnung der ERO das dynamische Verkehrsmanagement vollendet. In den Quartieren wurden mit Tempo 30 sowie mit Fahrverbotsregelungen und lokalen weiteren Massnahmen wesentliche Massnahmen zum Quartierschutz umgesetzt. Die Verkehrssituation in den Quartieren wird mit periodischen Verkehrserhebungen und bei Bedarf auch zwischenzeitlich erhoben. Bei Handlungsbedarf werden auch künftig geeignete weitere Massnahmen ergriffen.

5. Ist eine Gesamtbetrachtung (Modellrechnung) der Verkehrsflüsse für Olten Ost erstellt worden?

Für Olten bestehen Verkehrsmodellgrundlagen mit Fokus auf die Hauptachsen. Die Verkehrsprognosen berücksichtigen auch die bekannten Entwicklungsprojekte auf dem Stadtgebiet wie Olten SüdWest, Vollausbau Säliparkgebiet, Industrierwerke SBB usw. sowie die generelle Verkehrszunahme. Das Modell ist noch nicht auf die Modellierung der Verkehrsbelastungen auf dem feingliedrigen Quartierstrassennetz ausgelegt. Hingegen ist die Datenlage zu den bestehenden Belastungen aufgrund der alle 5 Jahre durchgeführten Verkehrszählungen auch an ausgewählten Knoten in den Quartieren recht gut. Die Verkehrsauswirkungen im Rahmen von Projekten werden jeweils pragmatisch mittels Verkehrsumlegungen «von Hand» abgeschätzt.

Fazit

Die Verkehrsbelastung auf den angrenzenden Hauptachsen Aarburgerstrasse, Unterführungsstrasse und Aarauerstrasse bleibt auch nach der Eröffnung der neuen Entlastungsstrasse ERO hoch. Die geplante Durchfahrtsperre auf der Tannwaldstrasse nördlich des Neuhardquartiers ist aus Sicht Quartierschutz richtig, führt im Gegenzug jedoch zu einer Mehrbelastung namentlich auch der Unterführungsstrasse. Durch die hohe Auslastung auf den Hauptachsen wird der Verkehrsdruck auf die Quartiere Säli und Fustlig / Wilerfeld weiterhin bestehen und mit zunehmender Nutzungsintensität generell auf dem Stadtgebiet und speziell auch im Gebiet Olten Ost noch zunehmen. Die FHNW erzeugt eine vergleichsweise geringe Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und stellt somit an diesem Standort mit erschwerten Erschliessungsbedingungen eine relativ verträgliche Nutzung dar. Die Erschliessung der FHNW wurde sorgfältig geplant und verursacht über die bereits getroffenen und noch umzusetzenden Massnahmen hinaus keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Die aus Stadtentwicklungssicht und auch unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkte sinnvolle innere Verdichtung anstelle der Entwicklung in die Fläche bleibt vor allem im Gebiet Olten Ost eine wichtige und anspruchsvolle Aufgabe.

Das Projekt «Chance Olten Ost» bietet Anlass und Gelegenheit für verschiedene Aufwertungsmassnahmen, aber auch für ganzheitliche Betrachtungen der Raum- und Verkehrsentwicklung auf der rechten Aareseite. So wird der Stadtrat noch vor Eröffnung der ERO ein Konzept für mögliche flankierende Massnahmen zum Schutz des Säliquartiers vorlegen.

- - - - -

Daniel Schneider: Ich danke dem Stadtrat für die wertvollen Antworten. Es entsteht etwas der Eindruck, als ob ich ein Problem mit dem Neubau der Fachhochschule hätte. Mir ist auch klar, aus welcher Feder die Antwort kommt. Vermutlich mit dem Mann, der in seinem Amt am meisten mit der Fachhochschule zu tun hat. Das ist aber natürlich nicht so. Für mich ist es eine Vielzahl von Verkehrsflüssen, die an diesem Knoten zusammen kommen, und es hängt selbstverständlich mit dem Wunsch der SP zusammen, die Tannwaldstrasse komplett vom Verkehr zu entspannen. Das ist vorbei. Wir haben dies schon diskutiert. Aber den Kontext wollten wir hier noch einmal aufzeigen. Das ist ja jetzt erledigt und „gegessen“. Darüber wollen wir nicht mehr reden. Wir handeln ganz nach dem Motto des Stadtrates, oder wenn ich Martin Wey zitieren darf: Wir wollen einmal schauen, was passiert. Wenn etwas passiert, reagieren wir. Ich ziehe die Interpellation zurück.

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

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2011

Akten-Nr. 3/0, 18/16

Prot.-Nr. 79

Postulat SP-Fraktion betr. Verkürzung der Bauzeiten beim Tiefbau/Beantwortung

Die Fraktion der SP Olten hat am 8. September 2010 ein Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Verkürzung der Bauzeiten beim Tiefbau

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Bauzeiten bei Baustellen im Tiefbau im öffentlichen Bereich durch entsprechende Planung, durch Vorgaben in den Submissionen und Anreize an die Unternehmer verkürzt werden können.

Begründung:

Baustellen werden von den Bewohnern als Störungen, Quellen von Lärm und Schmutz und im Bereich von Strassen als Behinderungen wahrgenommen. Entsprechend besteht aus Sicht der Bevölkerung der Anspruch, dass die Bauzeiten so kurz wie möglich gehalten werden. Es entsteht teilweise der Eindruck, dass dieses Anliegen auch bei Projekten der Stadt Olten zu wenig ernst genommen wird. Auf der Baustelle an der Sälistrasse (Kreisel – Maienstrasse) sind beispielsweise immer nur wenige Leute im Einsatz und während der Sommerferien ruhten die Arbeiten während Wochen vollständig.

Um den berechtigten Anliegen der Anwohner nach kurzen Bauzeiten gerecht zu werden, soll der Stadtrat prüfen, wie durch entsprechende Vorgaben an die Planer, bei den Submissionen und durch Anreize an die Unternehmer eine deutliche Verkürzung der Bauzeiten erreicht werden kann, ohne dass dadurch allzu grosse Mehrkosten entstehen.

- - - - -

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

Vorbemerkungen

Durch die bestehende Koordination aller Werkleitungsbauten und Strassensanierungen ist eine Rationalisierung der Bauabläufe bereits heute im Wesentlichen gewährleistet. Schon vor mehr als 15 Jahren haben die Städtischen Betriebe Olten und das Tiefbauamt Baurationalisierungsmassnahmen zum Zweck der Verkürzung von Bauzeiten eingeführt und passen sie ständig den neuen Begebenheiten an.

Allerdings sind nicht alle theoretischen Möglichkeiten zweckmässig, bezahlbar oder zulässig. So können zum Beispiel Werkleitungen, die ein rationelles Arbeiten behindern, nicht einfach

stillgelegt werden. Auch können Gesamtarbeitsverträge der Baubranche nicht aufgehoben werden. Ebenso bleibt der Autoverkehr trotz einer Baustelle bestehen.

Diese unabänderlichen Rahmenbedingungen führen zu Vorkommnissen, über welche die Postulanten Auskunft wünschen und letztlich eine Verbesserung anstreben.

Bei einer Gesamtsanierung einer bestehenden Strasse werden wenn immer möglich folgende Werkleitungen koordiniert:

- Schmutzwasserleitungen
- Regenwasserleitungen
- Leitungen der a.en (Wasser, Gas, Elektrischer Kabelblock)
- Telefonleitungen
- Fernsehleitungen
- Private Hausanschlussleitungen aller Arten

Die verschiedenen Leitungen (Anzahl 6 bis 7) werden im Grundriss nebeneinander verlegt, wobei normierte Mindestabstände einzuhalten sind. Die vorhandene Strassenbreite und falls vorhanden der Trottoirbereich wird meist vollständig durch die oben erwähnten Werkleitungen belegt. Somit wird bei der Bauausführung der gesamte öffentliche Bereich längsseits mit Leitungshauptgräben und quer mit entsprechenden Hauszuleitungen durchzogen. Ein Teil der Strasse dient nach wie vor dem Verkehr (Fussgänger, Fahrzeuge).

Fazit:

Es bestehen enge Platzverhältnisse, welche das Arbeiten vieler Personen und Maschinen nicht erlaubt. Die Tagesarbeitszeit ist im Sommer auf 9 Std. begrenzt. Das objektspezifische Wissen des Baustellenchefs (Polier) ist gross und kann nicht ohne Weiteres an einen anderen Polier weiter gegeben werden.

Bereits jetzt wird vom beauftragten Ingenieurbüro verlangt, eine sorgfältige Planung und Projektierung über das Bauvorhaben vorzusehen.

Folgende Massnahmen mit entsprechenden Vor- und Nachteilen können zu einer Verkürzung der Bauzeit beitragen:

Massnahme A

Detailprojektierungen, vorgängiges Erkennen von Problempunkten und entsprechende Lösungserarbeitung; detektivisches Erkunden der privaten Hausanschlussleitungen

Vorteil:

Vermeidung von Bauverzögerungen; Kostenabklärungen der Anstösser

Nachteil:

Grösserer Arbeitsaufwand des Ingenieurs, erhöhter Entschädigungsanspruch

Bei der Submission wird bereits heute bei den Zuschlagskriterien das Bauprogramm bzw. eine kurze Bauzeit berücksichtigt und bewertet.

Massnahme B

Höhere Punktebewertung des Bauprogrammes betreffend Bauzeit

Vorteil:

Bessere Berücksichtigung einer kurzen Bauzeit

Nachteil:

Vermehrte Vergabe an Unternehmer, welche nicht das preisgünstigste Angebot eingereicht haben.

Massnahme C

Festlegung des Endtermins; bei Nichteinhaltung zahlt der Unternehmer Konventionalstrafe

Vorteil:

Einhaltung der vorgegebenen Bauzeit

Nachteil:

Bei Nichteinhaltung des Endtermins durch z.B. unvorhergesehene Arbeiten der privaten Anstösser, zeitintensive Erschwernisse, Schlechtwetterperioden etc. Auseinandersetzungen mit dem Unternehmer

Durch die meist engen Platzverhältnisse sind Produktionssteigerungen durch den Unternehmer ausgereizt. Der Unternehmer wird nach Einheitspreisen in m3, m2 oder Tonnen bezahlt, er hat daher kein Interesse an einer langen Bauzeit (Zeit wird nicht bezahlt).

Mögliche Massnahme D

Vollsperrung des Strassenbereiches

Vorteil:

Maximal einsetzbare Kapazität des Unternehmers mit Maschinen und mehreren Arbeitsgruppen; massive Bauzeitverkürzung

Nachteil:

Zugänglichkeit der Anwohner ist nicht gewährleistet; Verlagerung des Durchgangsverkehrs in die umliegenden Quartier; allfällige Verlegung der Buslinie mit Schaffung von Ersatzhaltestellen; allfällige Aufhebung von Parkplätzen zur Durchfahrtsicherstellung bei der Verkehrsumleitungsführung

Mögliche Massnahme E

Verbot der Baustelleneinstellung infolge (Sommer-)Ferien der Bauarbeiter

Vorteil:

Bauzeitverkürzung von 2 Wochen (Sommerferien)

Nachteil:

Einarbeitung eines neuen Poliers und Bauführers auf der Baustelle; allfällige Falschinterpretationen durch fehlende Vorinformationen mit daraus entstehenden Baufehlern sind nicht auszuschliessen. Ein neuer Polier kann von der Unternehmung gar nicht zur Verfügung gestellt werden, da alle eine Baustelle haben.

Bemerkung:

In der heutigen Zeit haben auch die Bauarbeiter einen Anspruch, ihre Ferien im Sommer einzuziehen. Den typischen Saisonier von früher gibt es nicht mehr. Im Gesamtarbeitsvertrag sind Arbeitszeit, Samstags-, Sonntags- und Nacharbeit sowie Freitage und Ferienbezüge klar geregelt und können durch die Bauherrschaft nicht beliebig verändert werden.

Auch sollte den Unternehmern das wirtschaftliche Funktionieren ihres Betriebes nicht durch unnötige Massnahmen verunmöglicht werden. Das volkswirtschaftliche Interesse ist ebenso zu beachten wie der Wunsch nach kurzen, zwingend notwendigen Baumassnahmen.

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeindeparlament, das Postulat zu überweisen und im Sinne der bereits praktizierten Baurationalisierungsmassnahmen und als ständige Herausforderung im Einzelfall als erledigt abzuschreiben.

- - - - -

Dr. Rudolf Moor: Ich möchte zuerst für die sehr ausführliche und auch sehr gute Antwort danken, mit der ich wirklich zufrieden bin. Natürlich bin ich froh, dass der Stadtrat bereit ist, das Postulat zu überweisen. Vorweg nehmen möchte ich noch, dass wir sicher volles Verständnis dafür haben, dass man hier auch Interesse für den schwierigen Job der Bauarbeiter hat. Es war absolut nicht unser Ansinnen, dass auf die Bauarbeiter noch mehr Druck ausgeübt würde. Das kann es überhaupt nicht sein. Im Gegenteil sind wir eigentlich der Meinung, dass für die Bauarbeiter vielleicht noch etwas mehr gemacht werden könnte, indem man manchmal bei den Submissionen noch zusätzliche Anforderungen an die Randbedingungen für die Bauarbeiter stellt. Die Antworten sind aus unserer Sicht plausibel. Etwas Zweifel hat man vielleicht noch bezüglich Rücksichtnahme auf die Unternehmer. Wir wissen, dass sie unter Konkurrenz arbeiten. Es besteht natürlich schon etwas der Verdacht, dass derjenige, der am meisten auf die Unternehmer drückt, auch am meisten erhält, und derjenige, der etwas weniger drückt, etwas weniger erhält. Deshalb muss man hier sicher gut überlegen, wie weit man mit der Rücksichtnahme gehen will. Die SP-Fraktion ist selbstverständlich für Überweisung. Mit der Abschreibung sind wir auch einverstanden.

Felix Wettstein, Fraktion Grüne: Wir danken der SP-Fraktion, dass sie dies zum Postulat erhoben hat. Aber wir danken auch für die differenzierten Ausführungen und Antworten. Es waren wirklich Sachen enthalten, die wir in diesem Sinne auch noch nicht gewusst hatten. Wenn Ihr, die es lanciert haben, mit der Abschreibung auch einverstanden seid, liegt es nicht an uns zu sagen, es sei noch nicht für die Abschreibung reif. Ich finde, es ist auch glaubhaft dargestellt, dass es ja eine Daueraufgabe ist, immer wieder zu schauen, was noch optimiert werden kann. Aktuell hat es in der Stadt Olten Baustellen, die meiner Meinung nach und auch nach meinen Beobachtungen, die ich zum Beispiel auf dem Arbeitsweg mache, punkto Orientierung für die Leute, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, gut wegkommen nicht genügend gut wegkommen. Das ist insbesondere in den letzten paar Wochen bei der Mündung des Gäubahnstegs gegen die Aarburgerstrasse und jetzt eben auch rund um den Sälikreisel, der im Bau ist, nicht befriedigend. Man sieht zum Teil auch relativ brenzlige Sachen, wo die Leute sich irgendwie gleichwohl um und über die Baustelle den Weg suchen. Ich meine, es braucht bei solchen Baustellen, gerade entlang der Hauptachse, ziemlich sicher jemanden, der mit dem spezifischen Blick, wie man zu Fuss bzw. mit dem Velo unterwegs ist, das Ganze durchschreitet oder durchfährt. Wahrscheinlich ist es gut, wenn sich dies jemand vom Tiefbauamt jeweils vornimmt und so merkt: Hier stimmt es noch nicht. Es ist nichts signalisiert oder irgend etwas, das nicht aufgeht. Ein Pfeil, der einfach in eine Richtung zeigt, wo man nachher ins Nichts kommt. Hier meine ich, dass es wirklich Sachen zu verbessern gibt. Eine Information, die zum Beispiel im Zusammenhang mit dieser möglichen Massnahme E wegen der Sommerferien nützlich wäre: Ich bin ziemlich sicher, dass viele Leute nicht verstehen, dass eine Baustelle, gerade an einem stark frequentierten Ort, zwei oder drei Wochen stillgelegt ist. Es wäre meiner Meinung nach nützlich und ist sicher eine Verantwortung der Bauherrschaft, aber man kann es ihr vielleicht einmal sagen, dass man so etwas schlicht und ergreifend anschreibt. Alle unsere Equipen sind im Einsatz. Sie müssen koordiniert zur gleichen Zeit Ferien nehmen. Jetzt ist eine solche Zeit, und diese Leute haben Anrecht, auch einmal Ferien zu haben. Das kann links und rechts einer Baustelle auf eine Tafel geschrieben werden, so dass man dies beim Vorbeigehen schlicht sieht und es einsichtig ist. Dies einfach als Anregung, wie man mit der kontinuierlichen Verbesserung solcher Situationen umgehen könnte.

Christian Werner, SVP-Fraktion: Ich lese hier die verkürzte Antwort von jemandem, der heute leider wegen Fieber im Bett geblieben ist und nicht an der Sitzung teilnehmen kann. Wir unterstützen den Antrag des Stadtrates auf Überweisung und Abschreibung mit der Begründung, dass die Forderungen erfüllt sind. Jeder möchte, dass Baustellen möglichst schnell zu einem Ende kommen. Aber es gibt unter anderem auch Gesamtarbeitsverträge, die den Arbeitern Rechte, vor allem Ferien zusichern, welche die SP sicher nicht in Abrede stellt. Bei allen möglichen Massnahmen zu Gunsten einer Verkürzung, die ja der Stadtrat aufzählt und jeweils auch prüft, steht dem jeweiligen Vorteil immer auch ein gewichtiger

Nachteil gegenüber. Kurz: Der Wunsch ist berechtigt, aber es wird bereits heute alles getan, was möglich ist. Deshalb sind wir für Überweisung und gleichzeitige Abschreibung.

Beschluss

Einstimmig wird das Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

Mitteilung an
Baudirektion/Herr Adrian Balz (4)
Kanzleiakten

Verteilt am:

Parlamentspräsident Heinz Eng: Ich danke für die speditive Sitzung,

Urs Knapp: Es ist ein Wunsch von allen in diesem Saal, dass das nächste Mal die Lautsprecheranlage funktioniert. Ich glaube, wir haben vor zwei Jahren einen rechten Kredit gesprochen, damit sie erneuert wird. Aber es ist noch schlimmer als vorher. Wenn wir miteinander diskutieren müssen, ist es wirklich fast nicht auszuhalten. Vielen Dank.

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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