

**5. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Mittwoch, 28. März 2012,
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 19.00 Uhr – 22.45 Uhr**

Anwesend sind: 48 Ratsmitglieder (von 50 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Daniel Dähler, 2. Heinz Eng, 3. Nadja Fleischli, 4. Thomas Frey, 5. Sandro Gervasoni,
6. Sarah Honegger, 7. Alexandra Kämpf, 8. Urs Knapp, 9. Dr. Max Pfenninger,
10. Daniel Probst, 11. Thomas Rauch, 12. Simone Roth, 13. René Wernli

Sozialdemokratische Partei:

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

Christlichdemokratische Volkspartei:

1. Sonja Bossart Meier, 2. Georg Dinkel, 3. Heidi Ehram, 4. Antonia Hagmann,
5. Thomas Pfluger, 6. Roland Rudolf von Rohr, 7. Marcel Steffen

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Stephan Hodonou

Grünliberale Partei:

1. Simon Haller

Grüne Olten:

1. Anna Engeler, 2. Myriam Frey Schär, 3. Beate Hasspacher, 4. Anita Huber, 5. Sandra Näf,
6. Theo Schöni, 7. Felix Wettstein

Schweizerische Volkspartei:

1. Marcel Buck, 2. Doris Känzig, 3. André Köstli, 4. Dr. David Wenger, 5. Christian Werner,
6. 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

Ferner anwesend:
Adrian Balz, Verwaltungsleiter Baudirektion
Eva Gerber, Leiterin Stadtentwicklung
Stefan Hagmann, Rechtskonsulent
Markus Sieber, Finanzverwalter

Entschuldigt abwesend:
Marlène Wälchli Schaffner
Markus Flury

Vorsitz: Marcel Buck

Protokollführerin: Erika Brunner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Mitglied des Gemeindeparlaments/Demission
3. Aufnahme und Vereidigung eines neuen Parlamentsmitgliedes
4. Jugendkommission/Demission
5. Schulkommission/Demission und Ersatzwahl
6. Strategie Innenstadt: Objektkredite Baustein A.1/Genehmigung
7. Parkleitsystem (PLS), Objektkredit/Genehmigung
8. Weihnachtsbeleuchtung, Ersatz/Kreditgenehmigung

* * *

Parlamentspräsident Marcel Buck: Ich begrüsse die Anwesenden zur zweitägigen Parlamentssitzung vom 28. und 29. März 2012, ganz besonders Stadträtin Iris Schelbert, die heute ihren Geburtstag mit uns allen feiert. Im Namen des Parlamentes wünsche ich ihr alles Gute und weiterhin gute Gesundheit. Obwohl etwas älter als Iris Schelbert, möchte ich nicht unterlassen, dem Gesangverein Olten zu seinem 200-jährigen Bestehen zu gratulieren und mich für das fulminante Jubiläumskonzert, das am vergangenen Sonntag im Stadttheater Olten stattgefunden hat, zu bedanken. Noch ein dritter Geburtstag: Cultibo wird am 5. Mai 2012 sein einjähriges Bestehen feiern.

* * *

Parlamentssitzung vom 28. und 29. März 2012

Heute und auch morgen Abend sind die Traktandenlisten reich bepackt. Ich möchte mich schon jetzt bei Euch entschuldigen, dass ich das Ziel verfolge, diese Sitzung speditiv abzuwickeln, werde dies aber trotzdem korrekt tun. Namentlich heute Abend wird von uns einiges verlangt, betrachtet man nur schon die Antragsflut zu den einzelnen Sachgeschäften. Einfach wird es nicht, den Überblick zu behalten. Trotzdem: Ich bin vorbereitet, und wir werden alles daran setzen, all Eure Erwartungen zu erfüllen. Im Gegenzug erwarte ich aber auch ganz klar, dass Ihr Euch an die Redezeitbegrenzung haltet. In diesem Sinne erkläre ich die Parlamentssitzung als eröffnet.

* * *

Mitteilungen

Parlamentspräsident Marcel Buck:

Referendumsvorlagen/Rechtskraft

Das Gemeindeparlament hat am 15. Dezember 2011 folgenden Geschäften zugestimmt:

- Pensionskasse der Stadt Olten/Statutenanpassung
(*Beschluss Ziffer I./3.*)
- Olten SüdWest, Langsamverkehrsbrücke beim Damm über die Zufahrt ab Entlastungsstrasse (ERO)/Projekt- und Kreditgenehmigung
(*Beschluss Ziffer I./1.*)
- Uferbefestigungen an der Aare im Siedlungsgebiet der Stadt Olten, Sanierungen (1. Priorität 2011/2012)/Projekt- und Kreditgenehmigung
(*Beschluss Ziffer I./1.*)

Die Publikation über diese Vorlagen erfolgte am 20. Dezember 2011 und die Referendumsfrist ist am 19. Januar 2012 abgelaufen.

Feststellung:

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

* * *

Vorstösse/Eingang

- Postulat SP-Fraktion betr. Demokratiebeteiligung erhöhen

* * *

Fraktionserklärung SP

Werner Good: Die GPK hat nach ihrer letzten Sitzung vom 20. März 2012 ihre Beschlüsse mit einer Pressemitteilung der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Das ist laut GPK-internen Arbeitsrichtlinien vom Juni 2005 möglich. Die SP-Fraktion ist aber der Meinung, dass dieses Vorgehen aus folgenden Gründen nicht gut ist: Die GPK ist eine vorberatende Kommission des Parlamentes und gibt ihm gegenüber an der nächsten Sitzung ihre Beschlüsse und Begründung bekannt. In einer Pressemitteilung ist es schwierig, komplexe Geschäfte und Entscheide zu begründen. Es ist nicht gut, wenn die Mitglieder des Parlamentes diese zuerst in der Zeitung lesen müssen, bevor sie informiert werden. Die Sitzung der GPK ist laut Gemeindeordnung Artikel 56 nicht öffentlich. Daher werden auch die Protokolle nicht mehr an alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier verteilt, was wir als richtig erachten. Für die

Öffentlichkeit ist es verwirrend, wenn die GPK 10 Tage vor der Sitzung des Parlamentes einen Vorentscheid bekannt gibt, über den das Parlament noch gar nicht beraten hat. Das Parlament entscheidet dann, und wie wir ja aus Erfahrung wissen, folgt es den Beschlüssen der GPK nicht immer. Es ist Aufgabe der Mitglieder der GPK, ihre Kolleginnen und Kollegen der Fraktion an der Sitzung über die Beschlüsse zu informieren. Nachdem alle Fraktionen in der GPK vertreten sind, ist es auch möglich, dass sie gut und direkt informiert werden können. Wir erwarten von der vom Parlament eingesetzten Spezialkommission, dass sie auch die Frage der Öffentlichkeitsarbeit der GPK regelt und zwar so, dass es entweder in die Geschäftsordnung des Gemeindeparlamentes oder in ein Reglement aufgenommen wird, damit es dann vom Gemeindeparlament auch behandelt und abgeseget werden kann.

* * *

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 16/4

Prot.-Nr. 33

Gemeindeparlament/Demission

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

Mit Mail vom 11. Januar 2012 demissioniert Corinne Bader (SP) als Mitglied des Gemeindeparlamentes per sofort.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Corinne Bader (SP) zu genehmigen.

Beschluss

Die Demission von Corinne Bader (SP) wird genehmigt.

Mitteilung:
Frau Corinne Bader, Geissfluhweg 32, 4600 Olten
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 57/11

Prot.-Nr. 34

Aufnahme und Vereidigung eines neuen Parlamentsmitgliedes

Gemäss Art. 18 der Gemeindeordnung ist ein frei werdender Parlamentssitz durch Nachrücken ab der Proporzliste neu zu besetzen. Durch den Rücktritt von Corinne Bader ist ein Sitz der Sozialdemokratischen Partei frei geworden. Florian Amoser (SP) hat sich bereit erklärt, das Mandat als ordentliches Mitglied des Gemeindeparlamentes anzunehmen.

Zur Vereidigung erhebt sich das Parlament von den Sitzen. Parlamentspräsident Marcel Buck begrüsst Florian Amoser. Er verliest die Gelöbnisformel: „Ich gelobe, Verfassung und Gesetze zu beachten, meine Amtspflichten nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen, alles zu tun, was das Wohl unseres Staatswesens fördert und alles zu unterlassen, was ihm schadet.“

Florian Amoser legt hierauf mit den Worten „ich gelobe“ das Gelöbnis ab. Damit ist er vereidigt. Es folgt Applaus.

Mitteilung an:

Herrn Florian Amoser, Friedaustasse 14, 4600 Olten (gilt als Wahlanzeige)

Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten

Stadtpräsidium

Kommissionsverzeichnis

Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 16/14

Prot.-Nr. 35

Jugendkommission/Demission

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

Mit Schreiben vom 9. Januar 2012 reicht Claudia Grui (SP) den Rücktritt als Mitglied der Jugendkommission per sofort ein.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Claudia Grui (SP) zu genehmigen.

Beschluss

Einstimmig wird die Demission von Claudia Grui (SP) genehmigt.

Mitteilung:
Frau Claudia Grui, Dornacherstrasse 18, 4600 Olten
Direktion Bildung und Sport
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 16/20

Prot.-Nr. 36

Schulkommission/Demission und Ersatzwahl

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

Mit Schreiben vom 9. Januar 2012 reicht Claudia Grui (SP) den Rücktritt als Mitglied der Schulkommission per sofort ein.

Als Ersatz für Claudia Grui schlägt die SP Tabitha Germann, Adam-Zeltner-Weg 1, Tierärztin, als neues Mitglied der Schulkommission vor.

Das Parlamentsbüro beantragt dem Gemeindeparlament, die Demission von Claudia Grui (SP) und die Ersatzwahl von Tabitha Germann (SP) zu genehmigen.

Beschluss

Die Demission von Claudia Grui (SP) und die Ersatzwahl von Tabitha Germann (SP) werden genehmigt.

Mitteilung:

Frau Claudia Grui, Dornacherstrasse 18, 4600 Olten
Frau Tabitha Germann, Adam-Zeltner-Weg 1, 4600 Olten (durch Brief Stadtkanzlei)
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten
Direktion Bildung und Sport
Kommissionsverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 37

Strategie Innenstadt: Objektkredite Baustein A.1/Genehmigung

Nach Ablehnung des Gesamtprojekts „Attraktivierung Innenstadt“ durch den Souverän hat der Stadtrat das langjährige Anliegen zur Aufwertung der öffentlichen Räume und Verkehrsentlastung in der Innenstadt unter dem Titel „Strategie Innenstadt 2012“ im Frühling 2011 neu gestartet. Die strategischen Ziele, räumlichen Konzepte und das Projekt für Baustein A.1 wurden an fünf Sitzungen einer breit zusammengesetzten Resonanzgruppe diskutiert und weiterentwickelt.

Bei der Umsetzung der Strategie setzt der Stadtrat auf ein flexibles Vorgehen mit unabhängigen „Bausteinen“. Als ersten Schritt unterbreitet er dem Parlament das Kreditbegehren für den Baustein A.1 Kirchgasse / innere Baslerstrasse Süd / Kirchplatz West. Die Bauzeit ist für die Dauer von Ende August 2012 bis April 2013 geplant. Vorgängig sind bauliche Anpassungen zur Umlegung der Buslinien in die Konradstrasse nötig.

Die Kirchgasse wird als zwingende flankierende Massnahme zur Eröffnung der Entlastungsstrasse ERO im Frühling 2013 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Im Projekt für Baustein A.1 ist zusätzlich die Sperrung der inneren Baslerstrasse Süd vorgesehen. Damit entfallen die 15 bestehenden Parkplätze in der Kirchgasse. Für die Busumlegung in die Konradstrasse werden in den Knotenbereichen der Konradstrasse zusätzlich 15, für das Projekt Baustein A.1 also total 30 Parkplätze aufgehoben. Die Aufhebung der Parkplätze auf dem Munzingerplatz ist zur jetzigen Zeit kein Thema.

Der Stadtrat beantragt für die Realisation von Baustein A.1 projektbezogene Kredite von Fr. 510'000.00 für die Busumlegung und Fr. 2'640'000.00 für die neue Gestaltung. Für die Instandstellung der Abwasseranlagen im Perimeter Baustein A.1 wird ein Kredit zulasten der Spezialfinanzierung Abwasser von Fr. 810'000.00 beantragt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Erwägungen und Anträge:

1. Strategie Entwicklung Innenstadt des Stadtrates

1.1. Ausgangslage

Die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume in der Innenstadt und der Umgang mit dem Privatverkehr sind seit langem ein zentrales Thema in der Oltnen Bevölkerung und Politik. Nach Ablehnung der „Attraktivierung Innenstadt“ im Jahr 2010 durch den Souverän analysierte der Stadtrat die Situation eingehend und führte zahlreiche Gespräche. Er kam zur Überzeugung, dass grosse Würfe mit vielen Abhängigkeiten wie schon das 1974 vom Volk verworfene „Basisdreieck“ nicht konsensfähig sind. Es wurde aber auch deutlich, dass der Wunsch nach einer Aufwertung und lebendigeren Nutzung der Innenstadt in der Bevölkerung und beim Gewerbe ungebrochen gross ist. Nur über das WIE war man sich bisher nie einig geworden. Der Stadtrat hat deshalb die Entwicklung der Innenstadt neu lanciert: als dialogbetonten, partnerschaftlichen Denk- und Umsetzungsprozess und

- durch schrittweise Realisation von unabhängigen „Bausteinen“ im Sinne einer rollenden, ergebnisoffenen Planung entlang einer klaren Gesamtidee.

Die Arbeiten für das directionsübergreifende Projekt „Strategie Innenstadt 2012“ (Stadtplanung, Stadtentwicklung und Tiefbauamt) wurden im Frühling 2011 mit einer Reihe öffentlicher Begehungen aufgenommen. Die Erarbeitung der Planungsentwürfe erfolgte in engem Dialog mit einer breit zusammengesetzten Resonanzgruppe.

1.2. Gesamtidee Innenstadtentwicklung

Der Stadtrat verfolgt bei der Entwicklung der Innenstadt die folgenden strategischen Ziele:

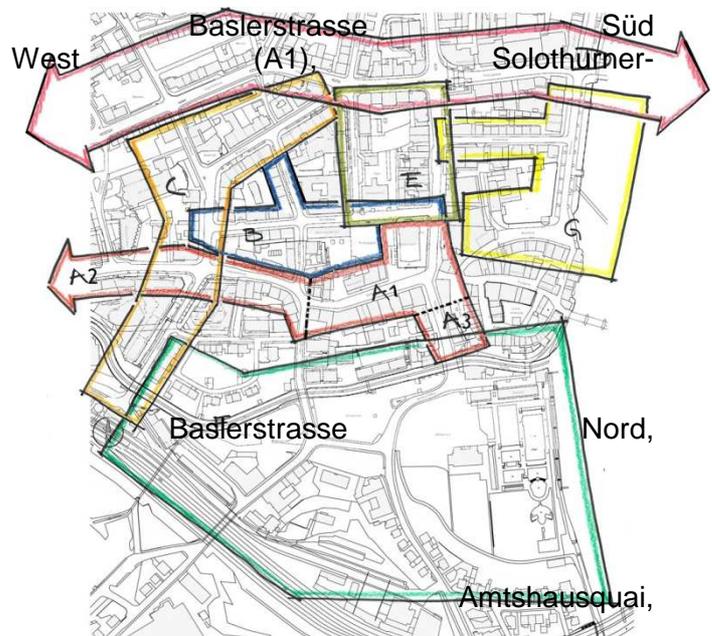
Starke Innenstadt:	Nachhaltige Entwicklung als gesellschaftliches, kommerzielles und kulturelles Zentrum der Stadt und Region Olten.
Urbane Innenstadt:	Verträgliche Verbindung der Sphären von Konsum, Arbeit, Freizeit, Wohnen und Kultur.
Gemeinsame Innenstadt:	Förderung des Flanierens und Langsamverkehrs; Entschleunigung der Verkehrsbewegungen; Entlastung vom Durchgangs- und Parksuchverkehr; Sicherstellung einer attraktiven ÖV-Erschliessung und eines attraktiven Parkierungsangebots.
Lebendige Innenstadt:	Funktionale Aufwertung und Belebung der öffentlichen Räume; Unterstützung der Eigeninitiative und Selbstkraft im Quartier.
Schöne Innenstadt:	Qualitätsoffensive Städtebau und öffentlicher Raum; ganzheitliche Behandlung Nutzung, Städtebau, Freiraum und Verkehr; einfache, klare Gestaltung aus vorhandenen Qualitäten.

1.3. Bausteine

Die Umsetzung der Strategie Entwicklung Innenstadt erfolgt in unabhängigen „Bausteinen“. Die Abgrenzung der Bausteine folgt gestalterischen Überlegungen. Für die Realisierung können sie fallweise auf unabhängige Etappen unterteilt werden.

Die Buchstabenfolge entspricht der Prioritätensetzung „von innen nach aussen“ mit Beginn in der Kirchgasse. Die Abfolge der Umsetzungsschritte bleibt aber offen, abhängig von den gemachten Erfahrungen und der laufenden politischen Diskussion. Die Projekte werden darüber hinaus mit den Sanierungszyklen im Strassen- und Leitungsbau und mit Drittprojekten koordiniert. Die konkreten Schritte und Massnahmen werden fortlaufend mit den Betroffenen und Interessierten diskutiert und dem Parlament einzeln zum Entscheid vorgelegt.

- A** Kirchgasse, Kirchplatz und strasse (A2), Mühlegasse (A3) innere
- B** Konradstrasse, Hübelistrasse, Munzingerplatz und Museum
- C** St. Martinsplatz, Ringstrasse, Hammerallee
- D** Ziegelfeld- und Frohburgstrasse
- E** Hübelihof, Dornacherstrasse innere
- F** Schützenmatte / Rötzmatt
- G** Klosterplatz, Römerstrasse



1.4. Konkrete Massnahmen

Der Stadtrat plant, die folgenden Massnahmen bis 2013 umsetzen:

- Realisation Baustein A.1 (Bauzeit Ende August 2012 bis April 2013), vorgängig Busumlegung Konradstrasse (Kreditbegehren)
- Umsetzung Verkehrskonzept Zustand 2013 in Stadtrats-Kompetenz (Signalisation Begegnungs- und Tempo 30-Zonen im erweiterten Innenstadt-Perimeter)
- Realisation Parkleitsystem und Tarifanpassung (2013 mit Eröffnung ERO, separate Vorlage)
- Massnahmen Quartierkoordination und Kommunikation (Umsetzung laufend)
- Wettbewerb Museumserweiterung (Vorbereitung 2012, Durchführung 2013)
- Realisation Baustein A.2 Solothurnerstrasse im 2014 (spätere Vorlage).

Die weiteren Realisierungsschritte zur Entwicklung Innenstadt sind offen.

1.5. Erkenntnisse aus dem Dialogprozess

Der Dialogprozess und die Arbeit der Resonanzgruppe sind im Bericht „Dialog zur Innenstadt“ dokumentiert. Im Verlauf der fünf Sitzungen konnten die Themenkreise rund um die Entwicklung der Innenstadt, die strategischen Handlungsansätze, das Verkehrskonzept, die Parkierungsfrage und die Gestaltung des Bausteins A.1 vertieft diskutiert werden. Dabei fanden auch divergierende Interessen ihren Raum.

Die Vertretungen des Gewerbes, der FDP, SVP und des TCS wandten sich gegen eine zu weit gehende Aufhebung von Parkplätzen. Der Stadtrat hat auf diese Bedenken reagiert: So bleiben die Parkplätze auf dem Munzingerplatz vorderhand bestehen. Es sollen zuerst Erfahrungen mit der neu gestalteten Kirchgasse gemacht werden.

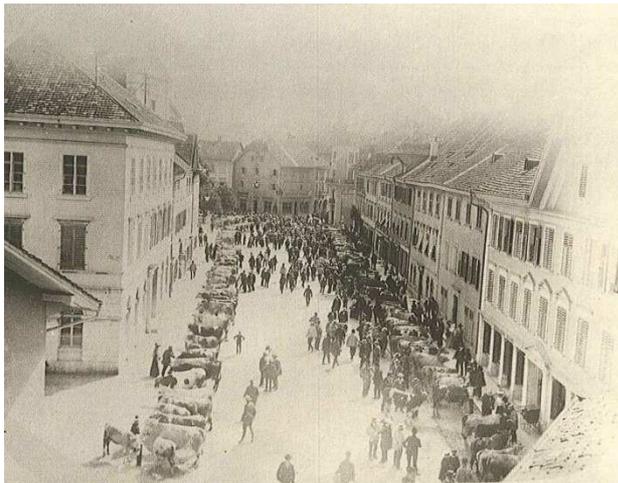
2. Projektbeschrieb Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd, Kirchplatz West

2.1. Situation

Von der Solothurnerstrasse her kommend, öffnet sich die Kirchgasse nach dem Engnis bei den Hübelibauten als wohlproportionierter, längs gerichteter Raum, der durch die Chorherrenhäuser aus dem 18. Jahrhundert und der gegenüberliegenden Häuserzeile mit einstigem Stadthaus und heutigem Museum begrenzt wird. Unmittelbar vor dem Eingang zur Altstadt, wo die historischen Strassenverbindungen nach Basel und Solothurn zusammen-treffen, breitet sich der Kirchplatz aus. Hier beherrscht die auf ein sockelartiges Podest gestellte Stadtkirche mit ihrer klassizistischen Eingangsfassade und vorgelagerter Treppen-anlage die Situation.

Heute sind diese schönen stadträumlichen Gegebenheiten optisch gestört durch die Auswirkungen des Verkehrs: Unterschiedliche Beläge, hohe Trottoirkanten, Bushaltestellen, Parkierungen, Abschränkungen und zahlreiche Beschilderungen prägen den Ort.

Mit dem Gestaltungskonzept für Baustein A.1 sollen die stadträumlichen Qualitäten des Ortes wiederhergestellt werden. In Erinnerung an die Zeiten, als beispielsweise noch der Viehmarkt stattfand und die Kirchgasse noch als einheitliche, beinahe niveaufreie Platzfläche ausgebildet war.



Kirchgasse im Jahre 1904

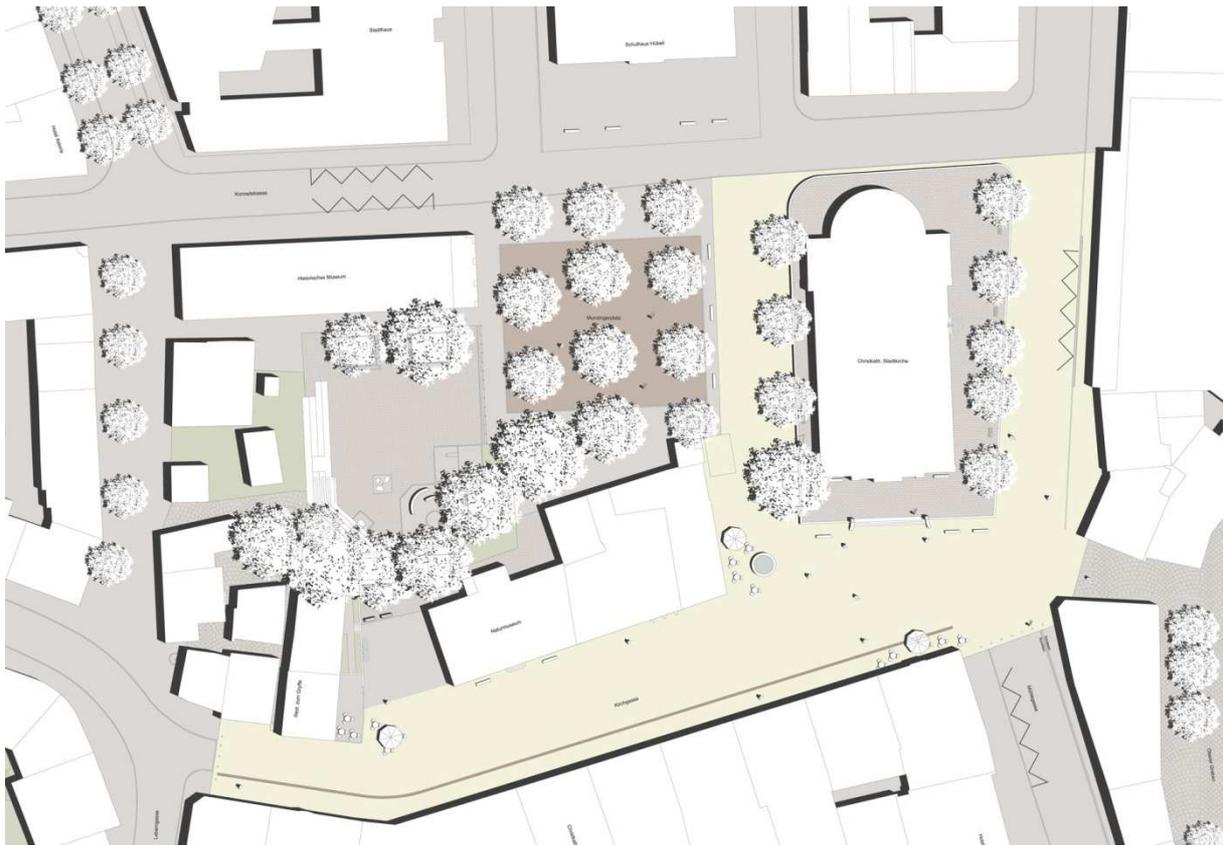
2.2 Neugestaltung

Der Perimeter für den Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West entspricht dem Bereich mit neuem Bodenbelag (beige Fläche). Für eine künftige Gestaltung des Munzingerplatzes und den Vorplatz des Hübeli Schulhauses wurden Ideen entwickelt, die aber nicht Projektbestandteil sind (orientierende Inhalte).

Die Kirchgasse, als historisches Entrée zur Altstadt, soll zum repräsentativen „Hauptplatz“ der Oltner Innenstadt werden. Kirchgasse und Kirchplatz sollen als Treffpunkt, Kulturort und Festplatz für die Oltner Bevölkerung dienen. Detailhandel, Gastronomie und Museen sollen die Erdgeschossenebene beleben. Die Kirchgasse soll zusätzlich für Märkte, kulturelle und kommerzielle Anlässe und Feste genutzt werden.

Die gewünschte, intensive und flexible Nutzbarkeit wird erreicht, indem die heute verkehrsorientierten Strassen in einen Stadtplatz umgewandelt werden. Die heterogene, übermöblierte Gestaltung soll einer aufgeräumten, räumlichen Führung und Betonung der schönen Chorherren- und Jugendstilhäuser weichen. Die Umgebung der Stadtkirche wird

freigespielt und mit der Kirchgasse verbunden, sodass der Eindruck eines erweiterten Kirchplatzes mit freigestellter, auf ihrem Podest ruhender Stadtkirche entsteht. Wichtig ist, dass damit ein nahtloser, attraktiver Anschluss an die Altstadt entsteht.



Übersichtsplan Neugestaltung A.1

Die Baumreihe auf der Ostseite der Kirche bleibt bestehen, diejenige auf der Westseite wird um einzelne Bäume gelichtet, um die Kirche richtig sichtbar an den Munzingerplatz zu stellen und die Aufenthaltsbereiche zwischen den Bäumen aufzuwerten.

Die künftigen Begegnungszonen in der Innenstadt sollen mit von Fassade zu Fassade durchgehendem Schwarzbelag und geringen Niveaudifferenzen gestaltet werden. Der Baustein A.1 wird grundsätzlich analog behandelt, aber durch eine besondere Material- und Oberflächenbeschaffenheit als schöner „Hauptplatz“ der Innenstadt ausgezeichnet.

Sämtliche erneuerungsbedürftigen Werkleitungen werden in Koordination mit den Eigentümern ersetzt oder saniert. Die städtische Kanalisation muss teilweise erneuert und an den geeigneten Stellen mit speziellen Abwasserschächten als Anschlussmöglichkeiten für Festwirtschaften ergänzt werden. Für den Anschluss von Strom und Wasser für Festaktivitäten werden Infrastruktur-Anschlusspunkte bereitgestellt.

Im Bereich östlich neben der Liegenschaft Kirchgasse 4 ist ein funktionaler, zum Verweilen und Spielen einladender Brunnen vorgesehen. Das weitere Stadtmobiliar besteht aus einigen Sitzbänken, Abfalleimern, Velobügeln und dem bestehenden Fussgängerleitsystem.

Die Vergabe von Konzessionen für kommerzielle Nutzungen im öffentlichen Raum erfolgt auf Basis einer noch zu erarbeitenden Richtlinie.

2.3. Kirchgasse und Stadtkirche in neuem Licht

Die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung ist ein wichtiges Element für die Gestaltung des neuen „Hauptplatzes“ in der Innenstadt. Vorgesehen ist eine Kombination aus drei Lichtarten: 1. Grundlicht (Strassenbeleuchtung), ergänzt durch 2. elliptische „Lichtflecken“

sowie 3. Anstrahlung ausgewählter Gebäude und Platzfassaden. Ziel ist eine differenzierte Farb- und Raumwahrnehmung mit warmweissem Gesamteindruck bei zurückhaltender Beleuchtungsstärke.



Beleuchtungsplan Baustein A.1 und Umgebung (orientierender Inhalt)

Das neue Verkehrsregime ermöglicht den Einsatz eines reduzierten, die Dunkelheit als atmosphärische Qualität respektierenden Grundlichts. Dieses bildet den Hintergrund für den Auftritt von hell erleuchteten Auslagen, Fenstern, Schaufenstern und den Akzentbeleuchtungen. Lichtflecken am Boden zeichnen den Platz als besonderen und zum Aufenthalt einladenden Ort aus. Das Grundlicht und die Lichtflecken produzierenden Spots werden an den bestehenden und teilweise zu ergänzenden Abspannungen montiert.

Die Stadtkirche und die raumbildenden Fassaden der Kirchgasse werden dezent erhellt. Für die Ausführung sind Projektoren vorgesehen. Die Projektoren werden mit Schablonen versehen, womit das Streulicht minimiert und die Fenster der Wohnliegenschaften ausgespart werden können.

Die drei Lichtarten sollen separat dimmbar und zeitlich unabhängig steuerbar ausgeführt werden. Der Einsatz von LED Leuchtmitteln wird geprüft. Die Ausführung erfolgt schrittweise und mittels Bemusterungen. Es ist geplant, die Grundbeleuchtung und die Anstrahlung der Stadtkirche während der Bauzeit auszuführen. Die Beleuchtung der Stadthäuser soll darauf aufbauend bemustert und schrittweise umgesetzt werden.

2.4. Verkehrsregime und Parkplätze

Die Sperrung der Kirchgasse für den Autoverkehr ist eine zwingende flankierende Massnahme zur Eröffnung der Entlastungsstrasse ERO im Frühling 2013. Zusätzlich soll die innere Baslerstrasse Süd gesperrt werden, um die Voraussetzung für den neuen, grosszügigen Stadtplatz mit direkter Anbindung an die Altstadt zu schaffen.

Die Verkehrsregelung in dieser Zone entspricht im Wesentlichen der geltenden Regelung in der Altstadt. Während den Morgenstunden bleibt die Zone offen für den Güterumschlag. Berechtig sind zudem ausgewiesene Hotelgäste, Anstösser und Taxis. Im Unterschied zum Altstadt-Regime bleibt aber der Veloverkehr generell zugelassen. Die Buslinie 3 und in Zukunft eine weitere Stadtbuslinie (SüdWest – Bahnhof Nord) verkehren weiterhin über die innere Baslerstrasse und Mühlegasse.

Im Zuge des neuen Verkehrsregimes werden die 15 Parkplätze in der Kirchgasse aufgehoben. Die Umlegung der Buslinien setzt die Aufhebung von weiteren 15 Parkplätzen in den Knotenbereichen der Konradstrasse voraus. Den Aufhebungen stehen genügend freie

Kapazitäten in den Parkhäusern Innenstadt und auf der Schützenmatte gegenüber, wie eine detaillierte Erhebung gezeigt hat.

Die Zone vor den Geschäftshäusern an der Baslerstrasse wird mit einem Bundstein leicht abgesetzt, in der Kirchgasse untermalt ein Granitband die Chorherrenhäuser. Damit wird den Richtlinien der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen entsprochen.

Zur Durchsetzung des Verkehrsregimes in der Langsamverkehrszone sind automatische Poller am Übergang zwischen Kirchgasse und Solothurnerstrasse sowie zur Mühlegasse vorgesehen. Damit und mit ergänzenden Polizeikontrollen wird die Verkehrsregelung wirkungsvoll unterstützt. Falls es in der Praxis dennoch zu einer unerwünschten Häufung von Übertretungen kommen sollte, können später weitere Poller am Übergang zur Baslerstrasse, nötigenfalls auch ein bauliches Hindernis südlich am Munzingerplatz installiert werden.

2.5. Umlegung der Buslinie in die Konradstrasse

Die attraktive Erschliessung der Innenstadt mit dem öffentlichen Busverkehr ist ein zentraler Pfeiler der Verkehrsstrategie des Stadtrates. Dazu sind die folgenden Grundsätze wichtig:

- Linienführung / Haltestellenlagen zentral
- Bündelung der Buslinien für eine hohe Bedienungshäufigkeit der Haltestellen
- Örtliche Konzentration der jeweiligen Haltestellen in beiden Richtungen
- Sicherstellung der Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien, namentlich im Bereich Handelshof

Die Varianten für die Linienführungen durch die Kirchgasse und die Konradstrasse erfüllen diese Anforderungen. Alle anderen überprüften Varianten würden die Erschliessungssituation markant verschlechtern.

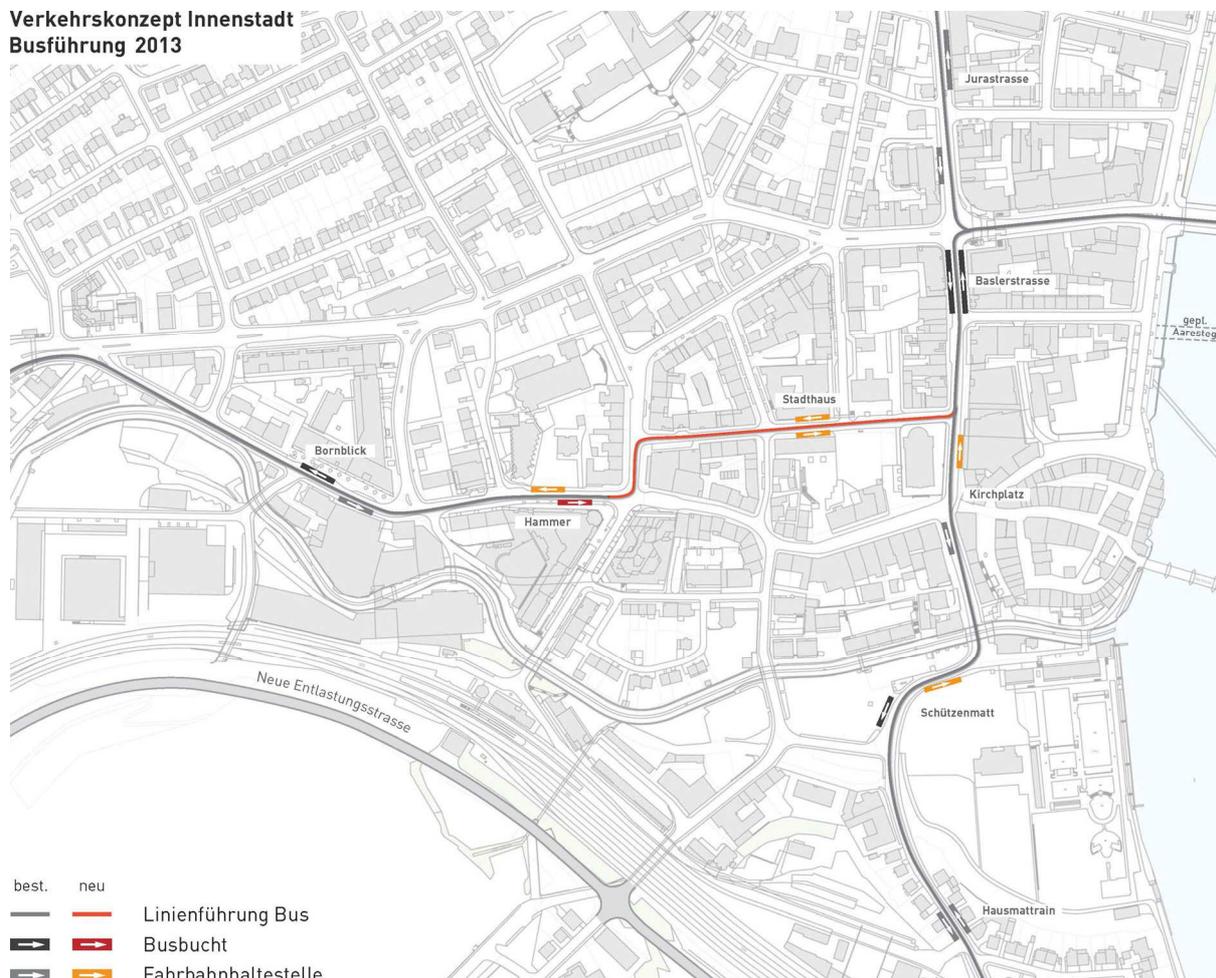
Die Regionallinien und die Linie 1 sollen neu zwischen der Solothurnerstrasse und der Baslerstrasse via Ringstrasse/Konradstrasse geführt werden. Die Umlegung muss vor Baubeginn in der Kirchgasse im Frühsommer 2012 erfolgen. Die Baumassnahmen erfolgen teilweise definitiv (Haltebucht vor Hammer II; Anpassung der Kurvenradien und Aufhebung von Parkplätzen in der Konradstrasse), teilweise in provisorischem Ausbau (Bushaltestelle Stadthaus).

Die Haltestellen an der Baslerstrasse bleiben direkt vor der Handelshofkreuzung situiert. Die Haltestelle Stadthaus wird provisorisch zwischen das Stadthaus und das Restaurant Magazin platziert. Auf der Seite Magazin wird die Einstiegs-kante auf 10-12 cm angehoben, auf der Seite Stadthaus bleibt die Trottoirkante bestehen. Die Busse halten nur kurz für die Dauer des Fahrgastwechsels. Die Anordnung als Fahrbahnhaltestellen wird deshalb als vertretbar beurteilt. Aus Sicherheitsgründen soll die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt bereits ab Inbetriebnahme der Buslinienführung auf 30 km/h begrenzt werden. Mit der Einführung der Begegnungszone im 2013 gilt dann die Geschwindigkeitslimite von 20 km/h. Die definitive Anordnung der Haltestellen, Haltekanten und die Entwässerung der Konradstrasse werden im Projekt „Baustein B.1“ voraussichtlich 2015 realisiert.

Die Bushaltestellen Hammer werden je um ca. 50 m nach Westen verlegt. Auf der Südseite soll eine definitive Busbucht erstellt werden, da die Busse dort den Fahrplanabgleich vornehmen. Der Platz vor dem Hammer II reicht hier gut, da der Trottoirbereich von ca. 3.0 m Breite im städtischen Eigentum ist. Die Grundeigentümerschaft des Hammer II-Centers ist einverstanden. Die nördliche Haltestelle mit Fahrtrichtung nach Wangen wird als Fahrbahnhaltestelle im Bereich vor dem Pfarrgarten St. Martin angelegt und erst provisorisch ausgeführt. Die Trottoirbreite ist hier als Warteraum für die Fussgänger und die Busbenutzer genügend. Der definitive Umbau erfolgt mit der Sanierung der Solothurnerstrasse in den Jahren 2013/2014.

Auf der inneren Baslerstrasse verkehrt die Linie 3 wie bis anhin zwischen Kleinholz und Hauptbahnhof. Der Bushalt in Richtung Kleinholz bleibt in der Mühlegasse im Bereich des Mc Donald's bestehen. In Richtung Bahnhof wird die Haltestelle zwischen die Stadtkirche und das Coop City verlegt. Die Verantwortlichen der Coop City sind mit dieser Massnahme einverstanden. Die stadteinwärts führende Haltestelle Schützenmatt wird von der südlichen Mühlegasse in die Kurve der Schützenmatte, an den Ort der bereits bestehenden Haltestelle bei Eishockeyspielen verlegt. Durch die Neuordnung der Haltestelle werden die Busbenutzenden der Linie 3 Kleinholz/Meierhof direkt in die Langsamverkehrszone und vor den Ankermieter geführt.

**Verkehrskonzept Innenstadt
Busführung 2013**



2.6. Kosten

Kosten Busführung via Konradstrasse:

Für die Busführung via Konradstrasse ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Honorare Vorbereitung (bereits bewilligt durch Stadtrat)	Fr.	45'000.00
Bushaltestellen Hammer (Nord und Süd)	Fr.	180'000.00
Kurvenanpassung Ringstrasse/Konradstrasse	Fr.	30'000.00
Provisorische Bushaltestellen Konradstrasse	Fr.	60'000.00
Vortrittsregelung Konradstrasse/Baslerstrasse	Fr.	100'000.00
Honorare, Nebenkosten	Fr.	20'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	35'000.00
	Fr.	<u>470'000.00</u>
MwSt 8.0 %	Fr.	<u>40'000.00</u>
Erforderlicher Bruttokredit Umlegung Buslinie in Konradstrasse	Fr.	<u>510'000.00</u>

Kosten Gestaltung Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West:

Für die Gestaltung der Kirchgasse, der inneren Baslerstrasse Süd mit neuer Bushaltestelle und des Kirchplatzes West ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Honorare Vorbereitung (bereits bewilligt durch Stadtrat)	Fr.	135'000.00
Bauarbeiten Kirchgasse (Leberngasse bis McDonald's)	Fr.	780'000.00
Bauarbeiten Westseite Stadtkirche bis Baumgruben	Fr.	275'000.00
Bauarbeiten Baslerstrasse mit Bushaltestelle	Fr.	520'000.00
Festaktivitäten-Infrastruktur Abwasser	Fr.	40'000.00
Möblierungen (ohne Brunnen)	Fr.	80'000.00
Zutrittsbeschränkungen (2 Poller-Reihen)	Fr.	160'000.00
Honorare, Nebenkosten	Fr.	205'000.00
Kommunikation / Events	Fr.	60'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	190'000.00
	Fr.	<u>2'445'000.00</u>
MwSt 8.0 %	Fr.	<u>195'000.00</u>
Erforderlicher Bruttokredit für die Gestaltung Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West	Fr.	<u>2'640'000.00</u>

Gebundene Kosten Abwasseranlagen im Perimeter Baustein A.1:

Die Abwasseranlagen im Perimeter Baustein A.1 sind vollständig amortisiert. Sie sollen durch teilweise Sanierung und teilweise Ersatz vollständig Instandgesetzt werden. Dafür ist mit folgenden gebundenen Kosten zulasten der Spezialfinanzierung Abwasser zu rechnen:

Honorare Vorbereitung (bereits bewilligt durch Stadtrat)	Fr.	45'000.00
Kanalisation Kirchgasse	Fr.	300'000.00
Kanalisation Kirchplatz west	Fr.	60'000.00
Kanalisation Baslerstrasse	Fr.	200'000.00
Honorare, Nebenkosten	Fr.	85'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	60'000.00
	Fr.	<u>750'000.00</u>
MwSt 8.0 %	Fr.	<u>60'000.00</u>
Erforderlicher Bruttokredit zulasten Spezialfinanzierung Abwasser	Fr.	<u>810'000.00</u>

Andere Kosten:

Die nicht im Eigentum der EGO liegenden Werkleitungen (Strom, Gas, Wasser, Swisscom, Cablecom) werden, falls notwendig, durch die jeweiligen Eigentümer saniert, welche auch die Kosten tragen.

Die Beleuchtung der Strassen, die zugehörige Effektbeleuchtung wie auch die Kirchen- und Fassadenbeleuchtungen werden durch die a.en erstellt und später unterhalten und betrieben. Die Kosten trägt die a.en, wie im Konzessionsvertrag zwischen der Stadt Olten und der a.en vorgesehen.

Auch die Brunnenanlage wird gemäss Konzessionsvertrag von der a.en erstellt, betrieben und unterhalten. Die Gestaltung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadtplanung.

Die Kosten für die elektrische Infrastruktur und für das Trinkwasser für Festaktivitäten trägt ebenfalls die a.en, da dadurch beim Fest-Aufbau zukünftig Zeit und Geld eingespart werden können.

2.7. Bauzeit Organisation und Kommunikation

Für die Umsetzung der Baumassnahmen ist die Baudirektion zuständig.

Unmittelbar nach Genehmigung der Kredite durch das Gemeindeparlament und Ablauf der Rechtsmittelfrist werden die Submissionen durchgeführt und das Baustellenregime publiziert. Die Bauarbeiten für die Umlegung der Buslinien in die Konradstrasse müssen bis im Sommer abgeschlossen sein. Die Realisation von Baustein A.1 soll kurz und intensiv von Ende August 2012 bis voraussichtlich April 2013 erfolgen. Der Umfang der Bauarbeiten an dieser zentralen Lage bedeutet einen erheblichen Eingriff in das Leben der Innenstadt und eine Belastung für das ansässige Gewerbe. Zur Bewältigung sind umfassende Kommunikationsmassnahmen nötig.

Die Anrainer der Kirchgasse wurden am 28. Februar an einer Informationsveranstaltung über das Vorhaben und den groben Bauablauf orientiert. Nach erfolgter Kreditgenehmigung werden weitere Anlässe dieser Art und die Information der breiteren Öffentlichkeit folgen. Die genauen Bauabläufe werden gemeinsam mit der ausführenden Unternehmung definiert und fortlaufend kommuniziert.

Im Juni kann ein Internetauftritt unter neuekirchgasse.ch aufgeschaltet werden. Die Medienberichte und ein Newsletter können um einen „Flyer Innenstadt“ ergänzt werden.

Mit Beginn der Bauarbeiten werden vor Ort Baustellen-Plakate und bspw. ein Banner montiert. Auf dem Internetauftritt wird eine Webcam aufgeschaltet, allenfalls ergänzt mit einer Countdown-Anzeige (noch ... Tage bis zur Eröffnung). Für geladene Gäste und die Medien wird ein Spatenstich durchgeführt. Während der Bauzeit sind Baustellen-Apéros und Führungen für die Bevölkerung und Medien vorgesehen.

Für den Internetauftritt und das weitere Kommunikationsmaterial sollen ein übergreifendes Design und eine Visualisierung als Blickfang zur Verfügung stehen.

Im Mai/Juni 2013 soll die neue Kirchgasse mit einem Event eröffnet werden, welcher im Rahmen des Gebietsmanagements mit einer begleitenden Quartiergruppe entwickelt wird. Die Kosten werden im Budget 2013 berücksichtigt.

2.8. Stellungnahmen

Die internen Fachstellen wurden in die Erarbeitung der Vorlage einbezogen.

Die Stadtentwicklungskommission hat der Unterstützung der Strategie Entwicklung Innenstadt inkl. Verkehrskonzept zuhanden des Stadtrates anlässlich ihrer Sitzung vom 12. Januar 2012 mit 5:3 Stimmen zugestimmt.

Die Stadtentwicklungskommission hat der Realisierung von Baustein A.1 an ihrer Sitzung vom 12. Januar 2012 mit 5:1 Stimmen und 2 Enthaltungen zuhanden des Gemeindeparlaments zugestimmt.

Die Altstadtkommission befasste sich an ihren Sitzungen vom 10. und 24. Januar 2012 mit dem Vorprojekt für Baustein A.1. Die Kommission gab ihre Zustimmung mit folgenden Hinweisen:

„Was den Belag betrifft, unterstützen die Mitglieder der Altstadtkommission grossmehrheitlich die Meinung der Fachplaner und der Verwaltung. Das Vorgehen in Sachen Beleuchtung ist richtig, d. h. es wird grosser Wert auf eine hochwertige Grundbeleuchtung gelegt. Die Beleuchtung der Stadtkirche mittels Projektoren wird unterstützt. Bei der Anstrahlung von raumbildenden Stadthäusern wird eher Zurückhaltung empfohlen. Generell gilt das Prinzip «weniger ist mehr». Eine Bemusterung ist wünschenswert.“

Die Kommission für öffentliche Sicherheit wurde an ihrer Sitzung vom 27. Februar 2012 über das Verkehrskonzept und Baustein A.1 orientiert. In ihrer Stellungnahme formulierte die Kommission sicherheitsrelevante Hinweise zum Schutz der Schulkinder vor dem Hübelischulhaus und empfiehlt bauliche Massnahmen zur Absperrung der verkehrsfreien Zone von Seiten Munzingerplatz.

Die Baukommission wurde an ihrer Sitzung vom 23. Januar 2012 über das Verkehrskonzept und Baustein A.1 orientiert.

Beschlussesantrag:

I.

1. Der Objektkredit für die neue Busführung Konradstrasse über Fr. 510'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 45'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung Konto Nr. 620.501.121 bewilligt. Der Objektkredit für die Gestaltung Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West über Fr. 2'640'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 135'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung Konto Nr. 620.501.120 bewilligt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2011, Stand 114.0 Punkte/Basis 01.04.2005, gilt als mit bewilligt.
2. Der Objektkredit für die Instandstellung der Abwasseranlagen im Perimeter Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West über Fr. 810'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 45'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung, Spezialfinanzierung Abwasser, Konto Nr. 710.501.120 bewilligt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2011, Stand 114.0 Punkte/Basis 01.04.2005, gilt als mit bewilligt.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Die Ziffer I/1. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

- - - - -

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

Gert Winter, SVP-Fraktion: Nachdem der Stadt- und Gemeinderat mit ihren bisherigen Anläufen im Innenstadtbereich gescheitert sind, legt uns der Stadtrat nunmehr ein Projekt vor, bei dem die betroffene Bevölkerung voraussichtlich nichts mehr zu sagen hat. Aus der Sicht des Stadtrates ist dies wohl auch besser so, könnte doch die Bevölkerung, die unvermeidlicherweise etwas anders als die sogenannte Resonanzgruppe zusammen gesetzt ist, das Projekt auch diesmal für weniger gut befinden als er selber. Die Fraktion der SVP bedauert die Ausschaltung des obligatorischen Referendums für das Gesamtkonzept, weil die Strategie Innenstadt wesentlich mehr als nur den Baustein A.1 umfasst und von der Bevölkerung mehrheitlich unterstützt werden sollte, insbesondere angesichts der Gesamtkosten. Der Stadtrat riskiert bei seiner Vorgehensweise insbesondere, dass sein Konzept zu einem späteren Zeitpunkt durchkreuzt wird und Flickwerk bleibt. Die SVP und ein allfälliges Referendum zu einem der Bausteine lassen freundlich grüssen. Es wäre vermutlich für alle in der einen oder anderen Form ein Ärgernis, lässt sich aus unserer Sicht aber kaum vermeiden, weil die stadträtliche Strategie eine wirtschaftsfeindliche Spitze beinhaltet. Die Rede ist in diesem Zusammenhang von der Salomitaktik im Abbau von zentrumsnahen Parkplätzen und ihrer Verbannung an die Peripherie. Weil es sinnvoller ist, den Anfängen zu wehren als hinterher mehr oder weniger erfolgreich Übungen in Schadensbegrenzung durchzuführen, beantragt Ihnen die SVP-Fraktion, auf die Vorlage nicht einzutreten. Für den Fall, dass der Gemeinderat auf die Vorlage eintritt, stellt die SVP-Fraktion einen Rückweisungsantrag.

Beschluss

Mit 39 : 6 Stimmen wird der Antrag der SVP auf Nichteintreten abgelehnt.

Urs Knapp, GPK: Ich habe mir vorher überlegt, ob ich das, was ich sagen wollte, nach der Fraktionserklärung sagen soll. Ich sage es jetzt gleichwohl. Es ist ausdrücklich nicht eine Antwort auf die Fraktionserklärung, sondern ich habe es vorbereitet. Ich wollte sagen, dass die GPK ihre Ergebnisse in einer Pressemitteilung kommuniziert. Die GPK hat auch darüber entschieden, sie wolle dies auch in Zukunft tun, ähnlich wie kantonale Kommissionen. Das ist alles gewesen und keine Konkurrenz zu einer Fraktionserklärung. Die GPK hat sich sehr intensiv und auch kontrovers mit dieser Vorlage befasst. Der Titel der Pressemitteilung überschreibt eigentlich sehr klar die Stossrichtung der GPK: Ja, aber. In der Schlussabstimmung war die GPK einstimmig für die Vorlage. So, wie sie aber heute mit den Zusatzanträgen vorliegt, ist sie zur vom Stadtrat vorgelegten Vorlage deutlich erweitert worden. In der Eintretensdebatte war das Spektrum gross. Es ging von grosser Begeisterung für eine neue Kirchgasse bis zur grossen Skepsis über die langfristige Strategie des Stadtrates. Die GPK hat ohne Begeisterung zur Kenntnis genommen, dass der Stadtrat eine übergreifende Strategie für die Innenstadt verfolgt, wo nach dem heutigen Baustein auch noch weitere Bausteine, mindestens strategisch, geplant sind. Wir haben eben auch zur Kenntnis genommen, dass heute nicht die Abstimmung über die Strategie, sondern über einen einzelnen Baustein ansteht. Die Strategie an sich ist in der GPK-Diskussion mehrheitlich kritisch kommentiert worden. Insbesondere hat die Parkplatzsituation, das heisst die vorgesehene Streichung von vielen weiteren Parkplätzen ohne konkrete Kompensation in der GPK sicher keine Begeisterung ausgelöst. Mit Sorge hat die GPK auch festgestellt, dass die Strategie des Stadtrates beim Gewerbe eine grosse Verunsicherung ausgelöst hat. Wir haben Kenntnis von Briefen von Coop City und Bernheim, die sagen, aufgrund der mangelnden Planungssicherheit, aufgrund der Strategien des Stadtrates, würden die beiden Schlüsselbetriebe Investitionen in Millionenhöhe zurück stellen, bis sie Klarheit haben, was in der Innenstadt wirklich läuft. Die GPK ist mehrheitlich der Ansicht, dass es sich bei der heutigen Vorlage nicht um einen ersten Schritt einer Strategie handelt, sondern dass es ein in sich abgeschlossener Schritt ist. Dort müssen nicht weitere Schritte folgen. Zu einem späteren Zeitpunkt können vielleicht weitere Schritte folgen. Entsprechend sind nachher von der GPK auch Zusatzanträge gefällt worden. Die Zusatzanträge stehen auf dem gelben Blatt. Bei Zusatzantrag 1, Punkt 3 auf dem gelben Blatt, ist der Vorschlag der GPK, dass die Regionallinien Buslinie 1, sofern technisch realisierbar, über die Route Mühlegasse, Schützenmatte, Leberngasse geführt werden, so wie es im Konzept des Stadtrates vorgesehen ist, und nicht durch die Konradstrasse. Die Idee der GPK war vor zwei Jahren in der Diskussion über die damalige Vorlage der Innenstadt, dass die Konradstrasse als die zentrale Show-Achse der Innenstadt definiert wird. Jetzt wird sie nach Meinung der GPK stark abgewertet, indem sie vor allem eine Verkehrsachse ist. Deshalb hat die GPK knapp – das ist die neue Terminologie der GPK, ohne dass wir die Resultate sagen – für die Verlegung dieser Buslinie gestimmt. Deutlicher, bei einigen Nein-Stimmen und Enthaltungen, war die GPK für Antrag 4. Dort geht es darum, dass die GPK erkannt hat, dass heute auf dem Klosterplatz und am Amthausquai sehr viele Parkplätze durch Anwohner und Leute, die eine Parkplatzberechtigung, eine Anwohnerkarte haben, besetzt werden. Sie stehen auf den besten Plätzen für Besucher, Gäste, Kunden, für die Restaurant-Besucher der Innenstadt. Die GPK schlägt deshalb vor, dass die Anwohnerberechtigungen ab 1. Januar 2014, aufgehoben werden und den heutigen Besitzern solcher Karten, im Raum Badi/Schützenmatt, nahe der Altstadt, reservierte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Deutlicher ist das Ja zu Punkt 5 ausgefallen. Dort geht es darum, dass die GPK im Sinne der Planungssicherheit vorschlägt, dass klar stipuliert wird, dass weitere Parkplätze in der Innenstadt, insbesondere werden die Gebiete Munzingerplatz und Klosterplatz erwähnt, frühestens dann aufgehoben werden dürfen, wenn vorher ein Realersatz in unmittelbarer Nähe erstellt worden ist. Mit diesen Zusatzanträgen ist die GPK nachher einstimmig für Zustimmung zu diesem Beschluss. Einem Antrag ist von der GPK nicht zugestimmt worden. Ein Antrag hat angeregt, dass die Sperrung Baslerstrasse/Mühlegasse erst in einer zweiten Etappe gemacht wird. Zuerst soll die Kirchgasse und nachher die Baslerstrasse/Mühlegasse gemacht werden. Dieser Antrag wurde bei vielen Enthaltungen knapp abgelehnt.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Besten Dank für das Votum des GPK-Sprechers, der die Haltung der vorberatenden Kommission dargelegt hat. Im Auftrag und Namen des Stadtrates freue ich mich sehr, Ihnen heute Abend eine sehr wichtige Vorlage nicht nur vorzustellen, sondern sie dann vor allem auch vertreten zu dürfen. Alle Geschäfte, die wir hier behandeln, sind wichtig. Das ist uns bewusst. Aber ich denke, in diesem Bereich Entwicklung Innenstadt ist heute Abend sicher ein ganz spezielles Momentum, und wir freuen uns auf die Diskussion. Ich werde darauf verzichten, diese Vorlage im Detail noch einmal vorzustellen. Ich gehe davon aus, dass Sie gelesen haben, was wir wollen. Es wurde in den Zeitungen auch kommentiert, und wir hatten auch eine Informationsveranstaltung, wo das Projekt näher vorgestellt wurde. Trotzdem erlaube ich mir, auf den einen oder anderen Punkt hinzuweisen, der auch einen Konnex und vor allem einen Zusammenhang mit gestellten Anträgen hat. Ich glaube, vorweg darf man schon sagen, dass die Entwicklung der Innenstadt geschichtlich nicht vorbelastet ist, sondern es hat eine Geschichte, wo schon sehr viel diskutiert wurde, wie sich unsere Innenstadt entwickeln soll. Es hat verschiedene Volksabstimmungen und Diskussionen gegeben. Im letzten Bereich der Diskussion, die wir hatten, stand sicher im Fokus, wie wir nach dem Nein in der Innenstadt, wo es um Parkhaus und Begegnungszone, um ein sehr grosses Paket ging, weiter gehen und wo man sich schliesslich auch politisch an einem runden Tisch darauf geeinigt hat, dass man jetzt die kleinen Schritte gehen will. Ich denke, durch alle Parteien war ebenfalls ein Credo zu hören, dass eine Entwicklung von innen nach aussen passieren soll und man dort eine solche zu starten beginnt, wo man auch den Kern der Innenstadt sieht. Der Stadtrat hat sich sehr intensiv mit dieser Vorlage und auch mit der ganzen Thematik auseinandergesetzt und ist überzeugt, dass man mit der jetzigen Vorlage, mit der Umgestaltung der Kirchgasse und auch der inneren Baslerstrasse und mit der Widmung dieser Plätze, die man als attraktive Nutzung auch für den Langsamverkehr öffentlich zugänglich machen will, einen wichtigen und richtigen Schritt gemacht hat und auch machen wird. Nochmals eine kurze Vorstellung zur Vorlage: Im Wesentlichen geht es darum, dass wir die Kirchgasse und die innere Baslerstrasse umbauen und umgestalten sowie gleichzeitig auch eine Sanierung der notwendigen Erschliessungsanlagen machen, insbesondere die Abwasserinfrastruktur, die bereinigt werden muss. Wichtig ist, und das sieht man auch aus dem Bericht und Antrag, wo auf Seite 5 der Perimeter dargestellt wird, dass in dieser Vorlage ein ganz klares Bekenntnis besteht, dass man nicht nur die Kirchgasse quasi in einen Kirchplatz umgestalten, sondern auch die innere Baslerstrasse mit einbeziehen will. Sie haben im Bericht und Antrag lesen können, welche Idee dahinter steht. Das wichtigste Argument ist schon, dass man die Altstadt zusammen mit der Kirchgasse harmonisch verknüpft, dort auch einen Übergang schafft und nicht eine unnatürliche Trennung durch einen Verkehr macht, wo letztlich der Kirchplatz als Solitär dastehen würde und keine Verbindung zum anderen Langsamverkehr und zum Begegnungsbereich mehr bestehen würde. In diesem ganzen Perimeter möchten wir einerseits auch klar die Platzsituation, die Nutzbarmachung betonen, und andererseits die Aufenthaltsqualität. Es ist uns ganz wichtig, dass in diesem Perimeter im Zusammenhang mit der Gestaltung, aber auch mit der Beleuchtung, die entsprechende Atmosphäre geschaffen werden kann, damit dort der Aufenthalt entsprechend attraktiv ist. Sicher zu reden gegeben hat im Vorfeld bei den Diskussionen im Stadtrat und ich denke auch in den Fraktionen der ganze Bereich des Verkehrsregimes und der Parkplätze. Es ist vom GPK-Sprecher erwähnt worden, dass die wegfallenden Parkplätze, die sich einerseits aus der „Freischaufelung“ der Kirchgasse, andererseits durch die neue Buslinienführung ergeben, nicht die einzige Sorge, aber sicher ein Thema waren. Mit dem Verkehrsregime, das klar ausgelegt ist (praktisch analog der Altstadt) soll eben dort die entsprechende Verkehrsberuhigung realisiert werden können. Hier sind wir vom Gewerbe immer wieder angesprochen worden: Sind die Zulieferungen und Anlieferungen noch möglich? Wie ist es mit den Notfallfahrzeugen, mit der Feuerwehr, den Taxis und all diesen Bereichen? Sie werden hier selbstverständlich berücksichtigt und können auch realisiert werden. Das Verkehrsregime hat auch etwas damit zu tun, dass wir die Buslinien ganz bewusst ausserhalb der Plätze, wie sie entstehen sollen, vom Kirchplatz, von der Kirchgasse und der inneren Baslerstrasse führen wollen, damit die entsprechende Aufenthaltsqualität dort auch gewährleistet werden kann. Es geht darum, dass man dadurch insbesondere auch die Verkehrsberuhigung, weil sehr viele Busse dort durchfahren, erreichen kann, auch im Zusammenhang mit der Querung zur Altstadt selber.

Das bedingt, was Sie im Bericht und Antrag auch lesen konnten, dass wir wegen der Busumlegung Investitionen tätigen müssen. Einerseits müssen im Bereich Hammer neue Haltestellen gebaut werden. Andererseits müssen wir aber sozusagen auch Kurvenradien abschleifen, damit die Gelenkbusse dort durchfahren können. Das ist aber nicht nur wegen der Busse notwendig, sondern überhaupt auch betreffend Lastwagen, die dort schliesslich auch noch durchfahren können müssen. Zu den Kosten als solche: Es ist in diesem Sinne von der SVP beim Nichteintreten erwähnt worden, wir würden hier irgendetwas am Volk vorbei schmuggeln. Zu den Kosten möchte ich einfach folgende Aussagen machen, und ich denke, es ist auch wichtig, dass Sie wissen, welches unsere Überlegungen waren: Die Busführung als solche ist ein einzelner Baustein, wenn ich dem einmal so sagen darf. Wenn wir ihn realisieren, kommen wir auf die veranschlagten Kosten, wie sie hier entsprechend auch aufgelistet sind. Wir haben nachher die Kosten mit der Gestaltung der Kirchgasse. Sie fallen höher aus, weil dort auch die Bauarbeiten und die entsprechenden Attraktivierungen betreffend Platzgestaltung gemacht werden müssen. Es ist klar, dass diese zwei Positionen zusammen gefasst werden, weil sie auch in der Realisierung einen klaren inneren Zusammenhang haben. Im Bereich der sogenannten Abwasseranlagen geht es darum, technisch notwendige Sanierungsarbeiten durchzuführen. Sie werden ja bekanntlich, insbesondere die Abwasseranlagen, über Spezialfinanzierungen finanziert, so dass wir aus zweifachen Gründen hier auch eine gebundene Ausgabe sehen. Erstens weil es eine technisch notwendige Sanierung ist und zweitens weil aus der Spezialfinanzierung heraus derjenige, der für das Abwasser selber Gebühren bezahlt, auch einen Anspruch hat, dass die Anlagen entsprechend instand gehalten werden. Dort haben wir tatsächlich auch Handlungsbedarf. Ich möchte noch die ganze Bauzeit und die Organisation erwähnen, wo wir im Bericht und Antrag dargelegt haben, wieso wir die entsprechenden Bauzeiten so vorsehen bzw. wie wir es lösen. Die Bauzeit wollen wir möglichst kurz halten, rasch realisieren, damit auch die entsprechenden Belastungen für das Gewerbe niedrig gehalten werden können. Zusammengefasst: Lieber intensiv, dafür kurz bauen und damit auch die Nutzung möglichst rasch wieder für das Gewerbe, aber auch für die Bevölkerung frei geben. Zur Organisation als solche ist uns auch wichtig, dass die zwei Bereiche Kirchgasse wie auch innere Baslerstrasse miteinander realisiert werden, damit man in der kurzen Spanne auch rechtzeitig wieder mit den Baumaschinen abfahren kann und somit der Nutzen möglichst gewinnbringend und flächendeckend an den Mann und die Frau gebracht werden kann. Zur entsprechenden Organisation muss ich sagen, was auch wichtig ist, und das haben die Gespräche mit dem Gewerbe gezeigt: Sie wollen im Zusammenhang mit den Notbaumasnahmen eingebunden sein, insbesondere mit den Kanalisations- und Grabenbauten. Das sind Flächen, die sie auch weiterhin im Sinne des Verkaufens brauchen. Dort haben wir uns auch darauf geeinigt, dass wir im Sinne einer Begleitkommission während den Umbauphasen dort eine ganz enge Kommunikation und Zusammenarbeit realisieren wollen. In diesem Zusammenhang ist uns bei der Bauerei und bei der ganzen Baugeschichte auch wichtig, dass wir nicht nur schnell bauen, sondern so bauen, dass man als Kunde trotzdem noch in die Läden hinein kommt. Das heisst im Klartext, dass wir auch die Kirchgasse bzw. die innere Baslerstrasse nicht mit Infrastrukturen übereindecken wollen, wo man letztlich den Eingang in die Läden nicht mehr finden könnte. Zusammengefasst geht es um grundsätzlich drei Bereiche: Einer ist eine neue Buslinienführung, selbstverständlich die Gestaltung und Umgestaltung der Kirchgasse und der inneren Baslerstrasse sowie die Sanierung der Abwasseranlage. Dass so viele Anträge gestellt wurden – ich kann Ihnen sagen, dass vor zehn oder acht Jahren zu einem Geschäft, dem Polizeireglement 40 Abänderungs-anträge gestellt wurden und die Sitzung bis um 24.00 Uhr gedauert hat – denke ich, dass so viele Anträge nichts Negatives sind. Wir interpretieren dies nicht als schlechtes Zeichen, zeigt es doch, dass Sie sich sehr intensiv mit dieser Materie auseinander gesetzt haben und die Diskussion seit je her sehr kontrovers ausgefallen ist. Ich denke einfach, dass man sich bei aller Vielfalt und Bastelübungen, die wir heute Abend sicher auch spüren werden, doch auf das Wesentliche konzentrieren muss, dass wir hier einen ganz wichtigen Entwicklungsschritt für unsere Innenstadt machen. In diesem Sinne bitte ich Sie, auf das Geschäft nicht nur einzutreten, sondern auch den Beschlussesanträgen zuzustimmen. Zu den gestellten Anträgen, sei es von der GPK, sei es von Fraktionen – ich nehme an, sie werden dann in der Detailberatung gestellt – werde ich mich und auch der Stadtpräsident, der sich insbesondere mit dem ÖV zu Wort melden wird, entsprechend auch stellen.

Myriam Frey Schär, Fraktion Grüne: Als Mitglied der Resonanzgruppe Innenstadt konnte ich die Entstehung des Projektes Baustein A.1 von Anfang an mit verfolgen. Es war ein spannender Prozess. Die Diskussionen waren lebhaft und die Positionen sind gelegentlich mit der Wucht eines interreligiösen Dialogs kollidiert. Vielleicht war es ja einer. Jetzt haben wir zwei Szenarien zur Wahl. Szenario 1: Etwa in einem Jahr werden wir eine belebte, architektonisch sorgsam gestaltete Innenstadt geniessen, flanieren, in Strassencafés „eins ziehen gehen“, Freunde treffen, „lädele“ und feiern. Unsere Stadt erhält ein Zentrum, das diesen Namen verdient, einen öffentlichen Raum, an dem man das ganze Jahr hindurch Freude haben kann. Die Alternative, Szenario 2, ist schnell beschrieben. Etwa in einem Jahr werden wir mitten in der Stadt an bester Lage eine hundsnormale Strasse haben, die sich durch nichts anderes auszeichnet als durch die Tatsache, dass die Autos darauf nicht fahren dürfen. Das fänden wir etwas deprimierend. Wir finden das Projekt Baustein A eine gelungene Sache. Es wird mit zurückhaltenden gestalterischen Mitteln die Schönheit unserer Innenstadt heraus gearbeitet und damit eine grosse Aufenthaltsqualität erzeugt. Wir haben hier einen Entwurf, der Bedürfnissen der Bewohnerinnen, Besucher und Gewerbetreibenden in gleichem Masse gerecht wird. Wir freuen uns darauf, in einem Jahr auf der Kirchgasse auf die Eröffnung der Gartenbeiz-Saison anzustossen. Es passt nicht immer allen alles. Aber dass irgendjemand eine leere Strasse attraktiver als dies finden könnte, finden wir schwer vorstellbar. Das vorliegende Projekt ist das Resultat eines langwierigen Mitwirkungsprozess, wo sich bekanntlich sämtliche Interessen-gruppen ausführlich einbringen konnten. Ob sie es gemacht haben oder nicht, ist dann wirklich ihre Sache gewesen. Der Baustein A.1 ist deshalb ein Gemeinschaftswerk, und das ist wichtig. Wenn dann Exponenten der einen Partei sagen, die Strategie Innenstadt sei doch überhaupt nichts als ein politisch tendenziöses Machwerk, und die andere Partei vielleicht in der Zeitung sagt, das Ganze sei sowieso ihre Idee gewesen, kommentiere ich dies inhaltlich zwar nicht, aber ich glaube nicht, dass der Sache damit geholfen ist. Im Gegenteil: Die Diskussion erhält so eine ideologische Dimension, die dazu führen kann, dass wir plötzlich alle auf einen Sack schlagen, wenn wir eigentlich den Esel meinen. Wir entscheiden heute nicht über eine Strategie, über eine politisch städtebauliche Grundausrichtung, sondern ausschliesslich über den einen Baustein, der auf der Basis der Workshops ausgearbeitet wurde und damit eine wirklich sehr breit abgestützte Autorenschaft hat. Es geht heute um viel für diese Stadt. Deshalb wäre eigentlich ein Maximum an Sachlichkeit zu wünschen. Zur Erinnerung: (Urs Knapp hat es bereits gesagt): Ein bewilligter Baustein A.1 verpflichtet uns einfach einmal über das Projekt hinaus zu gar nichts. Das ist das Schöne an der Strategie Innenstadt. Wie immer man sie nachher politisch einordnet, muss man nichts. Man kann Schritt für Schritt neu aushandeln, wohin wir wollen. Wir können auch entscheiden, es brauche keine weiteren Massnahmen. Aus unserer Warte fänden wir dies nicht unbedingt wünschenswert. Aber es ist möglich. Für diejenigen, die das Gefühl haben, sie seien in der Parkplatzfrage irgendwie übervorteilt worden, möchte ich noch kurz ein paar Zahlen erwähnen. Von 43 aufzuhebenden Parkplätzen entfallen ja bekanntermassen 15 auf die ERO. Sie werden nachher ohnehin fehlen. Sie kommen weg. 28 bleiben, und sie fallen mehrheitlich einer neuen Busführung zum Opfer. Es ist klar, dass dies nicht allen passt. Aber auf der anderen Seite der Gleichung sind 57 Parkplätze, die eben nicht aufgehoben werden. Dass der Munzingerplatz in diesem Projekt immer noch ein Parkplatz ist, obwohl dies längstens auch nicht allen passt, zum Beispiel nämlich uns, ist auch eine Konzession an all diejenigen, die sich eben für die Parkplätze eingesetzt haben. Wer also moniert, es seien nur Zugeständnisse in eine Richtung gemacht worden, hat entweder nicht aufgepasst oder eine sehr, sehr selektive Wahrnehmung. Wenn wir ein Interesse an einer echten Aufwertung unserer Innenstadt haben, müssen wir heute zu diesem Projekt ja sagen. Wir werden übrigens mehrheitlich gegen die eingereichten Anträge stimmen, nicht immer aus inhaltlichen Gründen, aber wir nehmen später im Detail noch dazu Stellung.

Gert Winter: Ich begründe zuerst meinen Rückweisungsantrag. Aus Sicht der SVP-Fraktion wäre es wünschenswert, wenn der Stadtrat die Gelegenheit erhalten würde, eine Vorlage auszuarbeiten, die wesentlichen Anliegen der Gewerbetreibenden und ihrer Kunden bzw. der Bevölkerung überhaupt Rechnung tragen würde. Zu diesen Interessen gehört es, dass potenzielle Kunden nicht an Olten vorbei oder von Olten wegfahren, sondern hier parkieren

und ihr Geld hier ausgeben. In diesem Sinne bringt jeder Parkplatz mit beschränkter Parkzeit den hiesigen Geschäften Umsatz, auf den sie verständlicherweise nicht verzichten wollen. Weil wir zu alledem befürchten, dass der Attraktivierungseffekt von verschiedenfarbigen Teerbelägen nicht einmal bei Linken und Grünen, die in ihren Überzeugungen gefestigt sind, ein ganzes Leben lang anhält, wäre es wahrscheinlich von Vorteil, wenn die Parkplätze nicht an der Peripherie, sondern zentrumsnah und in ausreichender Zahl zur Verfügung gestellt würden. Von daher wäre der Stadtrat aufgefordert, sich zumindest zu gleichwertiger Kompensation von wegfallenden Parkplätzen Gedanken zu machen. Ebenfalls begrüßen würden wir ein weniger rigides Verkehrsregime auf der inneren Baslerstrasse, wo wir uns auch weiterhin privaten Durchgangsverkehr bei Tempo 30 vorstellen könnten. Dies auch nach der Eröffnung der ERO. Das würde es unter Umständen auch möglich machen, zu einem späteren Zeitpunkt doch noch ein grösseres Parkhaus an zentrumsnaher Lage zu bauen. Eine solche Lösung gäbe meiner persönlichen Meinung nach im Übrigen auch Raum für eine alternative Nutzung des Munzingerplatzes.

Daniel Dähler, FDP-Fraktion: Natürlich haben wir die Diskussion auf der Parkhaus-Ebene geführt. Ich glaube, das ist eines unserer Themen. Es ist einfach etwas, das letztlich unser Treiber ist, wie wir für ein starkes Gewerbe in Olten einstehen und so eigentlich auch die Wertschöpfung sehen. Hinter jedem Parkplatz, der wegfällt oder eben halt nicht zentrumsnah optimal liegt, befindet sich in direkter Konkurrenz mit dem Gäupark oder mit einem a1. Somit müssen wir schauen und Sorge tragen, und das erwarte ich von einem bürgerlichen Stadtrat, dass wir die Parkplätze in der Innenstadt sichern können. Beim ganzen Konzept, wie es jetzt aufgegleist ist, können wir uns mit dem Grundbaustein durchaus einverstanden erklären. Ich denke, die Sperrung Kirchgasse müssen wir nicht mehr diskutieren. Sie ist und schon fast gottgegeben. Es soll auch eine Kirchgasse sein, die man in diesem Sinne bespielen kann, und es ist auch wichtig, dass sie definitiv gesperrt ist, auch für den Verkehr, so, dass sie auch leben kann. Der Baustein A.1 hat inzwischen sicher eine Dimension angenommen, wo man sagen muss, es geht für uns halt einfach zu weit, weil wir mit der Sperrung der Mühlegasse einfach Probleme sehen, weil wir ein ganzes Quartier abhängen. Man muss sich einfach bewusst sein, dass sich dies nachher eigentlich alles auf eine Zufahrtsstrasse konzentriert. Wenn wir dort ein Problem haben, ist das Quartier abgehängt oder man wird allenfalls über das Gheid nach Wangen kehren müssen, wenn dies dann möglich ist. Das führt uns in der Meinungsbildung dazu, dass wir sagen, es darf nicht sein, dass die ERO erst nach der Sperrung der Mühlegasse eröffnet wird. Ein Wort zur Resonanzgruppe. Das Resonanzgruppe-Bashing ist ein ziemlich beliebtes Thema von mir. Ich muss es einfach hier platzieren. Es ist etwas, wo wir das Gefühl haben, dass sehr stark vorgefertigte Meinungen in diese Resonanzgruppe hinein gespielt wurden. Ich kann dies auch am Beispiel dokumentieren, wo ich den Antrag der GPK gestellt habe, dass die Buslinie anders geführt wird. Das habe ich explizit eingebracht, und ich erhalte dann von einem Chefbeamten als Antwort: Die Buslinienführung, die wir vorschlagen, ist nicht einmal geprüft worden. Man muss sich einfach zu Gemüte führen, dass hier letztlich systematisch – das muss man zur Kenntnis nehmen – sehr wahrscheinlich Meinungen unterdrückt wurden oder allenfalls vorgefertigte Projekte eigentlich sehr wahrscheinlich schon sehr ausführungsfähig in der Schublade gewartet haben. Problematisch finden wir oder zumindest ein Teil unserer Fraktion den Zeitpunkt der Realisierung des Bausteines A. Hier haben wir gehört, dass es vom Gewerbe in diesem Sinne verschiedenste Gegenwehr gibt, um dies wirklich so kurzfristig zu realisieren. Ich glaube, hier kann man verschiedene Meinungen dazu haben. Ein weiterer Punkt ist der Verlust der Konradstrasse. Ich denke, hier muss man es einfach auch im Kontext sehen. Für mich hat es auch mit Glaubwürdigkeit zu tun, wenn man die letzte Vorlage eigentlich mit einem Parkett in der Konradstrasse präsentiert hat, mit einem Boulevard, wo sich alles trifft und alles zentralisiert wird. Was haben wir heute im Konzept? Es ist eine Durchfahrtsstrasse, die in etwas, das schon lebt und bespielt wird, eine gewisse Abwertung bringt. Wenn man das Magazin im Sommer sieht, wird dies belebt. Es tut mir irgendwie etwas weh, wenn ich mir vorstelle, dass die Busse, wie man es kennt, dort jeweils relativ sportlich vorbei fahren und diese Qualität zerstören. Es hat auch einen weiteren Impact mit der Hübelstrasse. Ich glaube, dies ist neben der Kirchgasse die hochwertigste Einkaufsstrasse, die wir haben, und der Punkt, den wir in Zukunft pflegen müssen. Wenn wir dort mittendurch bei engen Parkplätzen diese Autobahn durchziehen, finden wir dies nicht

wirklich befürwortenswert. Das ist unser Standpunkt, den wir im Moment vertreten. Wir sind für die formulierten Anträge offen, weil wir das Gefühl haben, man müsse irgendwo die Parkplätze kompensieren. Aus der Sicht der Grünen sind es vielleicht nur 28 und es stellt allenfalls für die Grünen einen Kompromiss dar. Für uns ist es dies nicht und es ist für uns wichtig, dass wir diese Parkplätze zentralisieren können. Wir hätten die Möglichkeit gehabt. Leider haben wir dies nicht so klug gelöst.

Daniel Schneider: Die fünf strategischen Ziele, die der Stadtrat in seiner Grundidee auflistet, unterstützt die SP seit Jahren. Wir haben uns erfreut, zu diesem Thema ein Pressecommuniqué zu machen. Es ist auch keine Neuerfindung in Olten, sondern es sind bewährte Elemente des modernen Städtebaus. Trotzdem ist es verdankenswert, dass der Stadtrat seine Hausaufgaben gemacht hat und Zeichen der Stadt und damit auch die Ansprüche einer modernen und gesamthaften Gesellschaft über die Betrachtung aus partikularen Optiken gestellt hat. Eine weitere Erkenntnis des Stadtrates, dass nämlich die Kirchgasse der Ort ist, den man aufwerten muss, und die Fortschreibung der Hauptgasse, der Altstadt, ist, freut uns besonders. Den Prozess der Meinungsfindung mit der verlässlichen Methode wie Stadtrundgänge, die wirklich erfrischende Kinderspionage und den Einsatz der Resonanzgruppe beurteilen wir schliesslich als positiv. Sogar die Ermüdungserscheinungen aufgrund der alten Planung waren nämlich relativ schnell überwunden und es haben wieder mit viel Energie neue Diskussionen stattgefunden, selbstverständlich auch das typische Oltner Gezank über dieses und jenes. Es gibt ja hier noch so ein Liedchen darüber. Ein paar Worte zur Arbeit in der Resonanzgruppe. Der Name sagt es bereits: Es ist eben keine Erfindungs- und keine Planungsgruppe. Mich als Planer regt es natürlich auch furchtbar auf, wenn ich nur zuhören darf, was die anderen gemacht haben. Aber ich musste mich dem auch beugen. Dort werden Sachen reflektiert, die andere planen. Die Gruppe war ausserordentlich breit zusammengesetzt aus Gewerbe, Anwohner, Kirche, Kommissionen, Räten und anderen Institutionen. Mindestens ab der zweiten Sitzung ist wirklich eine rege, wenn nicht heftige Diskussion losgegangen. Ich persönlich habe immer mit komischen Augen auf solche Riesenorganisationen geschaut. Das letzte Mal gab es eine Höllenkommission. In diesem Fall meine ich aber, dass es das richtige Instrument war. Dass die erste Sitzung mit den Worten des Stadtplaners begonnen hat: Wir politisieren hier nicht, war angesichts der grossen Menge von Politikern, die Ihr eingeladen habt, etwas eine weltfremde Idee. Der Baustein selber, das geplante Objekt, ist in seinen Grundzügen dann nämlich auch gar nicht angetastet worden. Relativ schnell war klar, dass der Fokus erwartungsgemäss auf den Munzingerplatz oder auf die sich auf diesem Platz befindenden Parkplätze gerichtet war. Alte Polithasen, und ich glaube, es hat noch den einen oder anderen unter uns, erkennen natürlich sofort die berühmte Knochentaktik, in die sich so viel verbeissen konnten, derweil wir nicht mehr über den Baustein A 1 geredet haben. Das ist schlau. Interessanterweise haben bürgerliche Gewerbepolitiker relativ schnell kolportiert, dass die Resonanzgruppe sowieso nur ein linkslastiger Haufen sei. Ich sage es etwas unfreundlicher als Daniel Dähler. Trotzdem, und das ist interessant, setzen sich genau die Vertreter des Gewerbes, FDP, SVP und TCS erfolgreich durch, und die Parkplätze auf dem Munzingerplatz sind immer noch da. Soviel zum linkslastigen Haufen. Mit dem Essen kommt scheinbar auch der Hunger. Deshalb haben wir sehr viele Anträge, über die wir heute Abend diskutieren. Zum Projekt selber: Wir nehmen mit grosser Befriedigung zur Kenntnis, dass der Kirchplatz und die Kirchgasse in den richtigen historisch städtebaulichen Kontext gesetzt werden und nämlich wieder städteräumliche Bedeutung erfahren. Die SP stellt sich hinter die Gestaltungsvorschläge des Solothurner Landschaftsarchitekten Toni Weber. Das Ausräumen von Unnötigem und die Schaffung einer vielfach nutzbaren Fläche werden die Sockelgeschosse respektive die Läden, die den Gewerblern gehören, und die Schaufenster wirklich in ein neues Licht stellen, wenn keine Autos mehr davor stehen. Der beige Asphaltbelag wird die Kirchgasse in ein freundliches Bild verwandeln. Schön wäre gewesen, wenn wir je ein Muster dieses Belags gesehen hätten. Ich glaube, die wenigsten wissen, was Toni Weber mit seinem Abkratzen genau gemeint hat. Ich finde, das gehört sich einfach. Persönlich bin ich froh, und das haben wir in der Fraktion nicht diskutiert, dass Ihr Euch für einen Brunnen und nicht für ein Déjà-vu des Berner Bundeshausplatzes entschieden habt, und wir wieder Fontänen hätten, die irgendwo fröhlich herum spritzen. Eine kleine Kritik zum Bericht: Es ist klar, dass dies von meiner Seite einfach sein muss. Sie betrifft auch wieder

von meiner Seite die grafische Wiedergabe. Ich finde es extrem ärgerlich, wenn auf einem Plan etwas dargestellt ist, über das wir gar nicht reden. Oder anders gesagt: Wenn es keine Umgestaltung des Munzingerplatzes gibt, hat auch keine Umgestaltung des Munzingerplatzes etwas auf den Plänen zu suchen. Hier verwirrt Ihr uns nur. Lieber wäre mir gewesen, Ihr hättet noch etwas zum Gryffe-Plätzchen mit seinem total schönen Brunnen gesagt. Diesen hättet Ihr hingegen einbeziehen müssen. Beim Licht schliessen wir uns dem Kommentar der Fachkommission an. Eine qualitativ hochwertige Grundbeleuchtung mit einer Anleuchtung der Stadtkirche wird einer übermässigen Fassadenanleuchtung und nicht nachvollziehbaren Lichtellipse vorgezogen. Die Schaufenster werden bedeutungsvoller und sollen ihren Beitrag an das Nachtbild dieses Platzes leisten. Die Gewebetreibenden sind zu ermuntern, ihre letzten gleissend hellen Fluoreszenzlampen endlich einmal auszutauschen. Selbstredend sind die Kriterien der Lichtplanung Dark Sky, blanc lumière einzuhalten, und den Stromverbrauch und die Betriebskosten mittels LED, falls dies noch die neueste Technologie ist, einzuhalten. Es ist nicht nötig, Versuche zu machen. Das haben schon andere auf dieser Welt gemacht. Zum Bus: Selbstredend ist die SP dafür, dass der Bus weiterhin eine effiziente und effektive Form der Personenbeförderung bleibt respektive sie eigentlich sogar verbessert wird. Die Route über die Konradstrasse scheint die zweckmässigste zu sein. Ich persönlich hätte sogar mit dem Bus auf der Kirchgasse leben können. Aber in diesem Sinne ist der Antrag mit der absurden Routenführung über die Schützenmatte eigentlich eine Art Abstrafung des öffentlichen Verkehrs. Die SP war schon immer für eine sinnvolle Form der Auswahl von Gestaltungsvorschlägen. Auch wenn der vorliegende Vorschlag ein guter ist, wären wir glücklich gewesen, es hätte wie bei allen gestalterischen Arbeiten ein Konkurrenzverfahren gegeben. Allein das Zeitkriterium, wie mir dies von Lorenz Schmid erklärt worden ist, reicht uns eigentlich nicht. Immerhin beträgt die Gesamthonorarsumme über eine halbe Million Franken. Wir hätten auch gerne vom Stadtrat Auskunft bezüglich der Beleuchtung bzw. deren Kosten. Im Antrag steht immer: Die a.en übernimmt, die a.en übernimmt, die a.en übernimmt. Das ist wunderbar. Es gibt aber auch noch einen Konzessionsvertrag dazu. Unsere Frage lautet: Wird im Rahmen des Konzessionsvertrages nur die Energie abgerechnet, oder bezahlt die Stadt im Rahmen dieses Vertrages auch eine Art Miete auf diese Leuchten respektive auf die bedeutend teureren Leuchten als der Nichtstandard? Für mich ist dies an und für sich in Ordnung. Nur wäre es im Antrag falsch beschrieben. Ein letzter Teil zu den Kosten, die im Antrag hoffentlich enthalten sind, betrifft die Kommunikationsmittel. Wir gehen davon aus, dass diese Kosten im Projektkredit enthalten sind. Auch hier wäre es schön, etwas Abwechslung im grafischen Auftritt der Stadt Olten zu finden und nicht immer die gleichen Grafiker mit ihren gleichen Bildern anzutreffen. Die SP-Fraktion wird den Antrag des Stadtrates unterstützen. Den Bedürfnissen des Gewerbes scheint uns im angemessenen Rahmen Rechnung getragen worden zu sein, indem der Munzingerplatz aus dem Baustein A gekippt wurde. Von den Anträgen der GPK – ich bin nicht sicher, ob es einfach ein Antrag ist, da hier nämlich „zu folgendem Antrag“ steht, oder ob wir einzeln darüber abstimmen – halten wir eigentlich wenig respektive betrachten sie nicht als zukunftsorientiert. Die Frage der Einheit der Materie lasse ich lieber bleiben. Ich habe bereits eine nichtssagende Antwort erhalten. Einzig Punkt 4 findet bei uns gewisse Sympathien, weil es wirklich und wahrhaftig ein eigenartiges Verhalten ist, wenn Leute, die in der Altstadt wohnen oder Gewerbe betreiben – ein Gewerbler erhält auch eine Anwohnerkarte – ihre eigenen Fahrzeuge auf die heiss begehrten Parkplätze stellen. Das ist irgendwie eigentümlich. In diesem Zusammenhang würde allenfalls Antrag 4 heute Abend Zustimmung finden. Aus meiner Logik wäre dann auch Antrag 5 bereits erfüllt, weil wir dann wieder einen Realersatz für diese Parkplätze, die Ihr braucht, gefunden haben, weil sie dann nämlich einfach weg sind. Das finde ich eine kluge Idee der GPK. Man muss es vielleicht noch etwas richtig ausdeutschen. Froh wäre ich auch, wenn uns Martin Wey noch eine Antwort zu Antrag 3 geben würde: Sofern technisch realisierbar. Wenn es nämlich technisch nicht realisierbar ist, müssen wir ja gar nicht mehr darüber reden und haben schon wieder etwas Zeit gespart. Ich wäre froh, wenn wir dies mit den Parkplätzen nicht allzu ernst nehmen würden. Wir haben gemerkt, dass es verschiedene Formen von Zählen gibt. Einige gehören dazu, andere nicht. Diejenigen bei der Reithalle gehören immer noch nicht dazu, auch wenn sie neu dazu gekommen sind. Diejenigen auf dem Klosterplatz gehören vielleicht auch nicht dazu, auch wenn jemand weggeht und dort wieder Platz macht. Man müsste sich vielleicht einmal einigen, was die Zählmethode bei

solchen Parkplätzen ist. Zum Antrag der SVP und ein Stück weit auch zu demjenigen von Roland Rudolf von Rohr, die eine gewisse Verwandtschaft haben, würden wir bei der Erläuterung gerne etwas hören. Ich denke, dass es im Rahmen des Baufahrplanes eigentlich möglich wäre, dass exakt dieser oder jener Abschnitt am Schluss der Bauarbeiten kommt – ich schätze, es dauert rund zwei Monate – und nicht die ganze Dauer der Bauarbeiten, dass die Strassen nicht während des ganzen Jahres gesperrt sind. Ich denke, hier könnte man den Antragenden allenfalls entgegen kommen, so dass sie ihre Anträge möglicherweise zurück ziehen würden. Den Antrag von Thomas Rauch – ich weiss nicht, ob es ein FdP-Antrag ist – würden wir so ablehnen. Ich hätte noch eine Bitte an den Stadtrat. Es wäre schön, wenn nicht jeder Antrag zur Innenstadt mit „Nach der Ablehnung des Gesamtprojektes Attraktivierung Innenstadt“ anfangen würde. Ich habe Angst, Ihr habt Bauchweh, und das würde mir sehr leid tun. Ich glaube, das müssen wir wirklich hinter uns lassen. Merci vielmals allen Beteiligten für die grosse Arbeit und für den Antrag. Ich bitte Euch, diesen Antrag zu unterstützen.

Thomas Pfluger, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Vorab möchten wir dem Stadtrat danken, dass er auch nach zahlreichen gescheiterten Versuchen, die Innenstadt aufzuwerten, den Mut hatte, das Thema gleichwohl wieder anzusetzen. Er war aber auch in einer Situation, dass er wahrscheinlich gar keine andere Wahl hatte. Wie wir wissen, muss die Kirchgasse ohnehin auf die Eröffnung der ERO gesperrt sein. Ich glaube, einfach nur zwei Abschränkungen an beide Enden der Strasse zu stellen, wäre wirklich etwas ein Affront gegenüber der Bevölkerung. Den grundsätzlichen städtebaulichen Wert des Bausteines A.1 kann man ja eigentlich kaum noch hinterfragen. Mit der Eröffnung der ERO wird die verkehrstechnische Anbindung der Schützenmatte, der Quartiere Kleinholz, Bornfeld und Olten SüdWest nicht mehr primär über die Mühlegasse und Leberngasse erfolgen, sondern es wird möglich, und das ist der entscheidende Teil des Bausteines A.1, die Fussgängerzone von der Altstadt in die Kirchgasse hinein zu erweitern. Alle Skeptiker, dies es hier noch gibt, sollen anfangen, zum Beispiel vom Winkel her die Alte Brücke zu überschreiten mit der Enghis der Dunkelheit der alten Brücke, die Altstadt hinauf zu gehen und sich dann die Öffnung dieses Platzes mit oder ohne eine Schneise, die dort davor durch geht, vorzustellen. Ich glaube, der angemessene Endpunkt unserer Innenstadt, unserer Fussgängerzone ist wirklich ein städtebauliches Muss. Wenn wir dies jetzt nicht machen, verpassen wir wirklich eine riesige Chance, Olten aufzuwerten. Ich bin auch überzeugt, dass, wenn man professionelle Immobilienvertreter nehmen würde, ein Herr Gäumann, der beispielsweise für die Migros für den Gäupark zuständig ist, wahrscheinlich auch nicht nur die Zahl der Parkplätze im Kopf hätte. Es sind andere Themen, die heute ziehen. Es geht darum, ein Einkaufserlebnis zu schaffen, es geht um Fussgängerzonen, Flanierzonen etc. Zwischen stehenden Autokolonnen auf der Kirchgasse zu flanieren ist, wo wir uns wahrscheinlich auch einig sind, nicht wirklich ein sonderliches Erlebnis. Wenn man sich jetzt überlegt, welche Ansätze es noch gibt, haben wir noch drei Ansätze, die zu einem Ei führen könnten. Einer sind diejenigen, die für Parkplätze kämpfen und wirklich jeden Parkplatz als bare Münze nehmen. Es gibt diejenigen, die das Gefühl haben, sie bewilligen jetzt mit einem Ja sämtliche Bausteine, die wir in der Vision für die Stadt haben. Dann gibt es noch diejenigen, die Zeichen setzen. Wenn wir bei denjenigen anfangen, die wirklich den Kampf um jeden letzten Parkplatz führen wollen, geht es schon darum, dass wir die Flughöhe halten und uns gleichzeitig auch den Attraktivitätsgewinn vor Augen halten. Es ist sicher so, dass Parkplätze eine legitime und richtige Forderung sind und wir sie für das Gewerbe brauchen. Das ist absolut richtig. Sie müssen zentrumsnahe sein. Auch einen Ersatz dieser Parkplätze finden wir grundsätzlich legitim, was immer aber zentrumsnahe heisst. Letzten Samstag war ich um ca. 15 Uhr in Solothurn. Dort gibt es bekanntlich eine weit grössere Fussgängerzone, als wir sie haben. Selbst die Parkplätze sind bei Weitem so weit weg wie in Olten die Schützenmatte. Die Stadt und die Leute in den Geschäften zu sehen, es waren so viele Leute, dass mir für Olten fast das Augenwasser kam. Hier kann man wirklich neidisch werden. Was machen sie anders? Es kann nicht nur an den Metern zum Parkplatz und zum Geschäft liegen. Ich glaube, man muss nicht mehr darauf eingehen und es ist wirklich so weit erkannt: Wir bewilligen hier nicht das gesamte Paket. Ich glaube, das ist auch nicht mehr die Diskussion. Ich habe es selber in der Resonanzgruppe nicht erlebt, dass vielleicht gewisse Abläufe nicht im Sinne aller waren. Aber letztlich ist dies ein Schnitt ins eigene Fleisch. Ich glaube, hier müssen wir uns schon

bewusst sein, wen wir schliesslich abstrafen, wenn wir nein sagen. In diesem Sinne ist unsere Fraktion grossmehrheitlich, grossmehrheitlicher geht es fast nicht, für den Grundantrag des Stadtrates zur Umsetzung des innerstädtischen Platzes, des Bausteines A.1. Zu den Anträgen aus der Logik, dass wir sagen, wir wollen einen autofreien Kirchplatz: Wir wollen aber auch die Kappung der Achse zwischen Altstadt und Kirchplatz, dieser Autoachse, und unterstützen den Antrag von Thomas Rauch in diesem Sinne grossmehrheitlich nicht. Bei den Anträgen der GPK – ich versuche jetzt auch, dies im komplexen Antragswirrwarr einigermaßen klar auszudrücken – sind wir eigentlich grösstenteils dafür. Es gibt hier Diskussionen. Ich glaube, die Sache mit den Bussen hat sich schon etwas relativiert und man muss nicht heftig darauf eingehen. Noch einige Diskussionen hat bei uns tatsächlich der Teil mit dem Amthausquai oder Klosterplatz und den Anwohnerkarten gegeben. Ich sage es hier relativ offen. Wir sind der Meinung, man muss auch bedenken, dass, wenn wir den Karren jetzt mit Punkten und Aspekten überladen, mit dem Baustein A.1, es vielleicht auch nicht dienlich ist, wenn am Schluss die Gegner an einer ganz anderen Front arbeiten. Letztlich wollen wir jetzt einmal den Baustein A.1 unter Dach und Fach haben. Weitere Parkplätze Innenstadt, ein Ersatz der Parkplätze in unmittelbarer Nähe, was immer das heisst. Das ist zu unterstützen. Schliesslich brauchen wir auch für den Individualverkehr in dieser Stadt genügend Parkplätze. Noch zur Thematik Bauzeit und Baubeginn: Hier laufen auch verschiedene Anträge. Es ist sicher die Variante zu wählen, welche für die Anrainergeschäfte die geringste Belastung bringt. Wir haben aber auch gehört, dass die einen jetzt die reine Bauzeit als entscheidenden Faktor gewichten. Es gibt auch noch eine andere Betrachtung, dass man auch die mit der Eröffnung der ERO in der Umgebung entstehende PR-Welle so benutzen könnte, dass Bewohner von umliegenden Gemeinden nach Olten kommen, die vielleicht schon länger nicht mehr gekommen sind und dann im Prinzip eben genau zu diesem Zeitpunkt ein Olten antreffen möchten, das nicht wieder eine Baustelle ist. Auch das kann natürlich für eine Initialzündung von gewissen neuen oder alten Kunden etwas auslösen. Ich denke, Roland Rudolf von Rohr wird wahrscheinlich selber noch auf seinen Antrag betreffend Nuance SVP-Antrag zurück kommen. Ich glaube, hier ist das Entscheidende auch zu sehen: Die Baustellenzeit müsste auf das möglichst kürzeste Minimum gebracht werden. Ich denke, hier sind wir uns letztlich alle einig. Abschliessend ist es auch etwas eine Ironie des Schicksals, dass wir – es ist etwas eine Behauptung - es in Olten wahrscheinlich nie schaffen würden, einen autofreien Kirchplatz zu haben, wenn wir es jetzt noch zerreden oder wieder Parkplätze bringen oder es noch verhindern könnten. Wir sind einfach schlicht gezwungen. Ich glaube, das ist das grösste Glück, das wir jetzt hier überhaupt haben, dass der Kirchplatz zustande kommt.

Gert Winter: Ich möchte mich noch einmal als Fraktionssprecher melden, weil ich ja vorher auch den Rückweisungsantrag begründet habe, den ich in meinem ersten Votum gestellt habe. Bei aller Diskussion über die Attraktivierung der Innenstadt durch die öffentliche Hand sollte man nicht übersehen, dass die Substanz des Zentrums nur dann attraktiv bleiben kann, wenn die Besucherfrequenzen bzw. die Umsätze in den Geschäften wenigstens nicht abnehmen. Die Leute, welche die Oltner Innenstadt aufsuchen, kommen nämlich nicht deshalb in ausreichender Zahl, weil es hier Sehenswürdigkeiten von nationaler oder internationaler Bedeutung zu bewundern gäbe. Sie kommen vielmehr, obwohl nahezu nichts dergleichen vorhanden ist, also um einzukaufen und Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen oder um ihre Freizeit zu verbringen usw. Das werden sie wahrscheinlich mit Ausnahme der Lokalpatrioten, aber nur dann weiterhin tun, wenn der Besuch des Zentrums tendenziell in angenehmer Erinnerung bleibt. Nötig ist deshalb in der Politik ein Spagat zwischen einer möglichst verkehrsfreien Innenstadt und kurzen Wegen vom Parkplatz zum Ziel. Diesbezüglich schätzen wir die potenzielle Klientel der Oltner Innenstadt signifikant anders ein als der Stadtrat, nämlich bequemer, und gewichten die Parkplatzfrage und das Verkehrsregime daher anders als der Stadtrat. Andererseits verschliessen wir uns dem Wunsch breiter Kreise wie auch des Gewerbes nach einer Attraktivierung der Innenstadt nicht. Die SVP-Fraktion stellt daher zu den stadträtlichen Beschlussesanträgen 1 und 2 keine Änderungsanträge. Wert legen wir jedoch auf einen automobil- und gewerbefreundlichen Zugang zur Innenstadt, weshalb wir die GPK-Anträge unterstützen. Was unseren Zusatzantrag anbelangt, die Baslerstrasse erst nach der Eröffnung der ERO für den privaten Durchgangsverkehr zu schliessen, so verweise ich zum Einen auf die schriftliche Begründung bzw.

auf den prekären Zugang zum Kleinholzquartier durch die enge Leberngasse. Zum Anderen sehen wir kein Problem darin, dass die Verwaltung gegebenenfalls die Baustellenplanung noch einmal in Angriff nehmen oder ein vorzeitig terminiertes Fest verschoben werden muss oder anstelle eines Festes allenfalls mehrere gefeiert werden. Die ERO wird nämlich nicht erst in nebulöser Zukunft, sondern bereits im nächsten Jahr eröffnet. Die Verzögerung bei der Realisierung des Bausteines A 1 wäre darum eher bescheiden und würde es uns erst noch ermöglichen, den Bedürfnissen des Gewerbes besser Rechnung zu tragen. Die Verwaltung hat sich nämlich unserer Meinung nach an den Bedürfnissen der Bewohner dieser Stadt auszurichten und nicht umgekehrt. Im Sinne des Gesagten wird die SVP-Fraktion den stadträtlichen Beschlussesanträgen unter der Voraussetzung zustimmen, dass der Gemeinderat auch den wesentlichen Anträgen für einen automobil- und gewerbefreundlichen Zugang zur Innenstadt zustimmt.

Lukas Derendinger: Auch wenn ich Lehrer bin, lehr- oder schulmeistere ich ungern. Ich möchte trotzdem einen ganz kurzen Geografie-Exkurs von Olten machen. Die Leberngasse ist neben der Mühlegasse nicht der einzige Zugang zum Kleinholzquartier. Es gibt nämlich noch die Verbindung über den Bahnhof Hammer, die sehr wahrscheinlich, falls man die Mühlegasse tatsächlich schliesst, sogar die schnellere Verbindung als über die Leberngasse ist. Ich weiss, dass dort nicht viele Leute durchfahren, und kenne es gut, weil es während Jahren meine Skating-Route war. Grundsätzlich muss ich sagen, dass dies in diesem Sinne kein Argument ist, die Mühlegasse nicht früher zu schliessen. Es ist sogar im dramatischsten Fall, wo die Leberngasse auch noch zu wäre, nach wie vor möglich, dieses Quartier zu erreichen, ohne einen Umweg über Wangen oder das Höfli.

Dr. Markus Ammann: Einen Punkt hat Lukas Derendinger bereits erwähnt. Mir ist das Votum der FdP schon etwas in die Nase gestochen. Ich habe mich dann auch gefragt, ob ich ein anderes Projekt gelesen habe als sie. Über drei Aussagen, die ich mir relativ wörtlich notiert habe, bin ich erstaunt. Erstens: Starkes Gewerbe gleich viele Parkplätze möglichst nahe. Sorry, ich habe eine andere Auffassung. Ich bin nicht Gewerbler. Das gebe ich zu. Ich habe Verwandte, die Gewerbe haben. Aber ich glaube nicht, dass der Parkplatz, die allein selig machende Lösung für ein starkes Gewerbe in Olten ist. Das Zweite: Das Quartier wird abgehängt. Da muss ich nicht mehr sagen. Das ist erledigt. Das Quartier wird natürlich nicht abgehängt. Hinten und vorne nicht, jedenfalls nicht mit diesem Projekt. Drittens: Die Konradstrasse wird eine Autobahn. Hier habe ich eine völlig andere Auffassung. Vielleicht liege ich falsch. Aber das Ziel des Ganzen ist ja, den Individualverkehr möglichst aus dem gesamten Innenstadtbereich hinaus zu bringen. Ich gehe davon aus, dass dies mit Tempo 30 auch zu einem guten Teil gelingen wird. Die Konradstrasse hat halt in diesem anderen Projekt eine andere Bedeutung als in der Attraktivierungsvorlage erhalten. Tant pis! Das ist jetzt halt so. Wir haben uns so entschieden, und dann muss man nicht dem Alten nachhängen und dies mit etwas ganz Anderem vergleichen. Einen Punkt möchte ich noch ergänzen und zwar ist er natürlich nicht in diesem Projekt enthalten. Das Projekt, über das wir abstimmen, ist ja eigentlich ein Bauprojekt. Aber das ganze Innenstadthema hängt natürlich noch an anderen Punkten. In der Resonanzgruppe wurden sie erwähnt. Die ganze Frage der Quartierentwicklung, der Innenstadtentwicklung: Was passiert eigentlich dort? Das war uns übrigens auch bei früheren Projekten ein wichtiges Anliegen. Dieses Anliegen ist jetzt auch aufgenommen. Man findet es halt nicht im Projekt, sondern im Dialog und im Konzept. Aber ich denke, das hat man auch bereits aufgegleist, und für mich ist dies letztlich das A und O des Ganzen. Dort wird sich weisen, ob das Projekt Innenstadt oder der Baustein A funktionieren wird oder nicht und nicht daran, ob wir einen Parkplatz mehr oder weniger haben.

Roland Rudolf von Rohr: Ich möchte jetzt nicht noch vom Gewerbe her eine Parkplatzdebatte los treten. Das macht wirklich keinen Sinn. Das hatten wir ja früher hier schon häufig, und es ist tatsächlich so, dass Parkplätze allein nicht entscheidend sind. Es ist aber ein wichtiger Stein im ganzen Mosaik. Das ist eben leider auch so. Aber ich möchte mich doch auch etwas im Sinn und anstelle des Gewerbes für das Entgegenkommen des Stadtrates letztlich mit dieser Vorlage, die jetzt sehr viel moderater ist als das Communiqué der Resonanzgruppe war, bedanken. Man muss dies schon auch noch sagen. Dort hat es

ganz anders getönt, und der Stadtrat hat sich damals voll dahinter gestellt. Ich glaube, der jetzige Wandel, dass man den A.1-Baustein wirklich isoliert hat, ist ein ganz wichtiger Punkt, hinter dem auch das Gewerbe heute steht. Zum Antrag: Es spielt eigentlich nicht sehr eine Rolle, ob man jetzt den SVP-Antrag oder meinen Antrag annimmt. Der Unterschied ist eigentlich der, dass ich gesagt habe, die Kirchgasse solle auch noch geschlossen werden, und zwar habe ich dies nur gesagt im Sinne, dass man die Baustellen miteinander abwickeln kann. Das war das Argument, auch hier, wo wir vor einer Woche informiert wurden, dass man es aus Kostengründen und auch aus Zeitgründen möglichst zusammen machen möchte. Das war eigentlich der einzige Grund. Sonst kann ich durchaus damit leben, dass die Kirchgasse schon geschlossen wird. Nicht sein darf aber einfach, dass die Baslerstrasse geschlossen wird, bevor die volle ERO offen ist. Es liegt auf der Hand. Was alles in die Schützenmatte hinunter oder in die Innenstadt geht, wo dies nachher durchfahren muss, das wird einen unglaublichen Druck geben. Ich denke einmal die Niederämter, die Aarburger oder die ganze rechte Aareseite wollen irgendwie in die Stadt kommen, werden nachher durch die Konradstrasse oder über den Weg bei der Bleichmattstrasse hinunter gedrängt, müssen dort die City-Kreuzung belasten und der wichtige Zugang zur Schützenmatte über die Baslerstrasse wird gesperrt. Das wäre sehr schade. Jetzt spreche ich wieder etwas als Gewerbler. Wenn ein Konsument einmal einen anderen Weg gewählt hat, ist er sicher nur schwierig wieder zurück zu bringen und zurück zu holen, auch wenn wir dann mit der voll eröffneten ERO sehr gute Verhältnisse haben. Deshalb denke ich, dass es doch wert ist, die acht Monate noch abzuwarten, bis man die Baslerstrasse sperrt. Ich glaube, man könnte viel Schaden verhindern. Wenn man die Kirchgasse vorher sperren muss, ist mir dies noch so recht, und wenn man sogar noch Arbeiten vorziehen kann, damit es nachher noch schneller geht und man von den acht vielleicht sogar auch sechs oder vier Monate zurück käme, hätten wir bereits vier Monate nach der Eröffnung der ERO auch die Innenstadt eröffnet, aber in einem guten Zustand und nicht mit riesigen Verlusten von Kundenfrequenzen, mit denen man rechnen müsste. Aber es ist tatsächlich so, dass das Gewerbe den Baustein A.1 begrüsst. Wir begrüßen auch, dass die Verbindung von der Kirchgasse in die Altstadt ununterbrochen sein wird. Aber eben erst, wenn die volle ERO offen ist.

Felix Wettstein: Ich möchte gerne gleich darauf reagieren. Vielleicht kann mir sogar jemand vom Stadtrat oder von den anwesenden Verwaltungsleuten eine ungefähre Anzahl nennen, wie viele Tage pro Jahr heute die Achse Baslerstrasse/Mühlegasse schon zu ist. Sicher jeden ersten Montag des Monats, wenn wir Markt haben, an mehreren unserer traditionellen Feste wird es ja so sein. Ich wohne selber in dem Quartier, das scheinbar abgeschnitten werden soll. Dann ist es immer so, dass sowohl die Busse wie Velos und Autos entweder die Leberngasse oder die Stationsstrasse nutzen, um ins oder aus dem Quartier zu kommen, heute bevor wir die ERO haben. Das geht ganz gut. Mir scheint, dies sei eigentlich nie ein Thema. Neben einem Montag pro Monat gibt es ja im Verlauf des Jahres diverse Feste. Ich habe das Gefühl, es ist zusammen gezählt heute sicher schon einen Monat zu. Hat jemand einmal eine Zusammenstellung gemacht, wie viel dies der Fall ist? Das wäre meine Frage, damit wir etwas einschätzen können, ob es so schlimm wäre, wenn wir zu diesem Regime ja sagen würden, bevor die ERO durch den Rötzmatttunnel zu erschliessen ist.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Wir haben ja noch einen Rückweisungsantrag. Ich hätte sonst vorgeschlagen, dass man dies im Rahmen der Diskussion des Rückweisungsantrages, der offenbar noch steht, sammelt, und ich am Schluss zusammenfassend noch etwas dazu sagen werde, ergänzt durch den Stadtpräsidenten.

Heidi Ehrsam: Ich habe bei dieser Vorlage einfach etwas ein Sorgenkind und zwar ist dies für mich die Konradstrasse. Die Kirchgasse wird massiv aufgewertet, die schmalere Konradstrasse abgewertet. Mich stört nicht, dass die Verkehrsführung eigentlich dort durch geht. Einfach Angst macht mir, dass sich der sämtliche Verkehr, Lastwagen, Busse und alles dort durchzwängt. Die Konradstrasse ist an und für sich auch eine Strasse, die zu diesem ganzen Innenbereich gehört und nicht dermassen überlastet werden sollte. Deshalb sind mir dann auch die Buslinienführungen im Rahmen dieses Projektes wichtig geworden. Plötzlich habe ich mir dies so optisch vorgestellt, die Bushaltestellen, die keine sind. Sie müssen ja einfach am Strassenrand stehen usw. Wir haben dies in der GPK diskutiert. Ich wäre froh,

wenn uns der Stadtrat sagen könnte, wie die Buslinienführung, welche die GPK entschieden hat, konkret aussieht. Je nach Antwort muss der Bus halt dann gleichwohl dort durch fahren. Aber mich dünkt es enorm schade, dass die Konradstrasse jetzt dermassen belastet wird. Mit Freude habe ich von Daniel Schneider gehört, dass er den Bus auch durch die Kirchgasse hätte kommen sehen. Das hat mir bestätigt, dass ich hier doch nicht ganz einsam in der Gegend stehe. Aber mir ist bewusst, dass dies jetzt nicht mehr zu ändern ist. Ich bin auf die Antwort des Stadtrates in Bezug auf die Buslinienführung gespannt. An und für sich finde ich es gut, dass jetzt eine zentrale Strasse so aufgewertet werden kann, und werde mich aber auch dafür einsetzen, dass vor allem Antrag 5 der GPK gefolgt werden könnte. Das ist für mich sehr wichtig.

Thomas Rauch: Ich hätte nur gerne eine Präzisierung zu Hammerallee/Stationsstrasse gemacht. Das ist ja SBB-Gelände und keine offizielle Strasse und sowieso eine Area, die seit längeren Jahren Fragen aufwirft, was dies soll. Aber das ist sicher nicht als Verkehrsweg gedacht, der funktioniert. Es ist Privatreal der SBB, über das man fahren darf. Die Strasse hat auch nicht die Voraussetzungen, dass dort viel Verkehr darüber geht. Zu den Bussen und dem Regime des Montags: Hier möchte ich als Randbemerkung zu Handen der Stadt nur sagen, dass man an diesen Tagen immer sieht, dass nichts funktioniert.

Theo Schöni: Ich möchte auch noch kurz auf die von verschiedenster Seite, insbesondere von der FdP wegen der Konradstrasse und jetzt auch gerade von Heidi Ehrsam aufgeführte Problematik, eingehen. Ich denke, auch wir sehen unter Umständen ein echtes Problem an dieser Konradstrasse auf uns zukommen. Ich bin aber froh, dass wir eine Strategie auf dem Tisch haben, wo der Stadtrat in kleinen Schritten vorgehen kann. Wir können ohne Weiteres auf einen weiteren Baustein zurück greifen, sollten wir sehen, dass die Konradstrasse übermässig belastet würde. Wir haben die Möglichkeit, sozusagen als zweiten Baustein, eine sinnvolle Lösung zu finden, sollten wir dem entgegen wirken müssen und können. Das ist der Vorteil dieser Strategie, wo sich nachher auch wieder alle Beteiligten dazu äussern können. Vielleicht noch zur Realisation der Innenstadt, des Bausteines A.1, und es geht letztlich nur um A.1. Ich sehe auch, dass man die Abschnitte Kirchgasse und innere Baslerstrasse nicht auseinander nehmen darf. Das wäre ein schlechter Ratgeber, insbesondere auch für das Gewerbe, wenn wir das Projekt in zwei Phasen durchführen würden. Es kommt mir vor, als wenn eine jetzige Strasse, zum Beispiel der Zehnderweg, in der Mitte aufhören und man sagen würde, man mache die Hälfte dieser Strasse zwei Jahre später auch noch. Ich möchte dann die Bevölkerung hören, wie sie darauf reagieren würde. Insbesondere möchte ich auch sagen, auf den Zeitpunkt der Eröffnung der ERO unbeschaut, ob es möglicherweise sogar noch eine vorzeitige Öffnung von Teilabschnitten gibt, ist ideal gewählt und zwar auch mit Blick auf die Kapazitäten, die wir in unserer Verwaltung haben. Ich denke nicht zuletzt an Grossprojekte, die uns 2013/14 beschäftigen werden. Hier sind wir froh, dass wir die freien Kapazitäten in der Verwaltung, insbesondere in der Direktion Bau, haben, um diese sauber angehen zu können. Zuletzt ist es auch eine finanzielle Angelegenheit. Wenn man dies aufspalten würde, müsste man wahrscheinlich ein zweites Submissionsverfahren in die Wege leiten. Das würde es verteuern. Es gäbe nicht nur zeitliche Verzögerungen, sondern auch zusätzliche Verteuerungen, und das möchten wir doch verhindern.

Urs Knapp: Ein Votum zum Sprecher der Grünen: Ich glaube, jetzt wird es gefährlich. Wenn man wieder vom Gesamtkonzept redet, müssen wir uns einfach bewusst sein, was das Gesamtkonzept ist. Das Gesamtkonzept, das der Stadtrat im letzten November vorgestellt hat, war die ganze Innenstadt zu räumen und eventuell Realersatz zu machen. Das war auch das Gesamtkonzept, das sehr vielen Gewerbetreibenden wirklich den Angstschweiss über die Zukunft in die Poren getrieben hat. Heute sprechen wir vom Baustein 1. Wir sind ganz klar der Meinung: Das ist es. Wir reden nicht so, wie es jetzt der Sprecher der Grünen getan hat: Dann kann man den Baustein 2 und dort einen Ausgleich machen. Nein, das ist nicht so. Wenn wir heute über das Gesamtkonzept reden, wird es gefährlich, wohin diese Vorlage heute geht.

Dr. Markus Ammann: Ich möchte einen Ordnungsantrag zu einem Ordnungsantrag, der bereits gestellt wurde, machen, nämlich die Rückweisung. Sie müsste eigentlich nach dem

Stellen dieses Antrages meines Wissens sofort behandelt werden. Sonst diskutieren wir eigentlich weiter über die Vorlage und wissen nicht, worüber wir diskutieren.

Beschluss

Mit 42 : 6 Stimmen wird der Rückweisungsantrag der SVP abgelehnt.

Thomas Marbet: Ich habe eine Bemerkung zum GPK-Antrag 4, Parkplätze auf dem Klosterplatz. Diese Aussage finde ich nicht korrekt. Es wird hier suggeriert, dass die Anwohner eigentlich den Kunden die Parkplätze wegnehmen. Ich bin jetzt in dieser Frage wirklich unverdächtig. Ich wohne nicht mehr in der Altstadt. Aber es regt mich heute noch auf. Die Anwohner gehören zu den besten Kunden in der Altstadt. Hier wird suggeriert, dass es nicht so wäre. Ich finde es störend, dass man hier auf der einen Seite den Anwohnern die Parkplatzkarten wegnehmen würde. Auf der anderen Seite habe ich elf Jahre beobachtet, dass Gewerbetreibende auf dem Klosterplatz waren, Blumen, Schlüssel, Hamburger, Medikamente, Fotoapparate verkaufen, auf dem Klosterplatz selber parkieren und so eigentlich ihren Kunden die Parkplätze wegnehmen. Wenn schon, muss man es beiden wegnehmen und es muss heissen: „Anwohner- und Gewerbekarten werden nicht mehr ausgestellt“ oder dann verzichtet man auf diesen Antrag. Das ist jetzt meine Meinung zum Antrag 4.

Urs Knapp: Eine Anregung, Herr Präsident: Über die einzelnen Anträge diskutieren finde ich sehr gut und sinnvoll. Ich würde vorschlagen, dass wir die Anträge Punkt für Punkt abarbeiten. Wir bewegen uns hier irgendwie im Kreis und diskutieren über die Bemerkung von Thomas, wir diskutieren über das, und am Schluss wissen wir fast nicht mehr, über was wir wirklich diskutiert haben. Anregung: Wir machen jetzt noch die Detailberatung, diskutieren und entscheiden dann wirklich über die einzelnen Anträge. Nachher könnte man vielleicht auch über die Punkte, die Thomas und andere schon zu anderen Anträgen vorgebracht haben, sprechen.

Parlamentspräsident Marcel Buck: Ich wollte eigentlich nur allen Gelegenheit geben, sich noch kurz dazu zu äussern. Selbstverständlich werden wir bei der weiteren Beratung auf die einzelnen Anträge zu reden kommen mit der Hoffnung, dass es dann kürzer wird.

Detailberatung

Bericht und Antrag des Stadtrates

Keine Voten

Zum Verkehrskonzept

Anna Engeler: Ich habe noch eine Frage. Vielleicht greife ich jetzt vor. Es ist etwas, das vorher schon einmal aufgegriffen wurde. Einfach, damit der Stadtrat dies aufnehmen kann. Was würde es bedeuten? Kann man irgendwie schauen, dass man die Bautappen so verschiebt, dass die Baslerstrasse möglichst lange offen gehalten werden kann und man diese Anträge eigentlich gar nicht brauchen würde.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Besten Dank, Anna, dass Du mich ins Spiel bringst. So kann ich zwei, drei Fragen abarbeiten, zusammen mit unserem Stadtpräsidenten. Ich möchte gleich bei der sogenannten Bauzeit anfangen. Das Organisatorische haben wir im Bericht und Antrag auf Seite 10 darzulegen versucht und zwar was unser Ziel ist. Wir wollen die Baustelle wirklich rasch, zügig realisieren und schnell wieder abziehen. In den Quartieren bauen wir anders und können dort etwas etappenweise vorgehen und jeder, der die Garageneinfahrt benutzen kann, ist wieder glücklich. Das ist eine andere Situation. In der Innenstadt wollen wir, dass das Gewerbe jederzeit auch funktioniert. Das heisst, wir wollen die Kirchgasse bzw. den zukünftigen Kirchplatz nicht überstellen. Mit anderen Worten heisst dies, dass man auch während der Bauzeit, auch wenn sie intensiv ist, in diese Geschäfte

hinein kommt. Das heisst, ein Überstellen von Gerätschaften, von Materialien ist nicht gut. Deshalb gilt für uns in der Ausführung, was ich mir auch von unserem Tiefbauingenieur bestätigen liess, der heute 50 geworden ist – ich hoffe, er hat ein schönes Fest und habe ihm frei gegeben – dass, je mehr Platz wir dort haben, auch zum Aufstellen, umso mehr durchlässiger wird es auch während einer intensiven Bauzeit. Das Andere ist natürlich, dass wir mit den verschiedenen Baugruppen, wir gehen nicht nur mit einer, dort auch den Handlungsspielraum haben, der grösser ist. Wir haben grundsätzlich nicht Freude am Sperren von Strassen. Wir sperren sie nicht, weil wir einfach die Autofahrer etwas ärgern wollen, sondern weil wir so vom Ablauf her wirklich eine schnellere Realisierung machen können. Das sind technische Ausführungsabläufe, die wir zusammen mit dem Unternehmen, das dann den Zuschlag erhält, als sogenannte Zuschlagskriterien entsprechend formulieren. Ich kann Euch noch nicht sagen, wann genau und wo wir anfangen zu bauen. Aber der Wunsch – und dies ist auch unser Wunsch – ist, möglichst nicht allzu schnell und überhaupt dann nur behindernd wirken zu müssen, wenn es notwendig ist. Das ist sicher auch eine Auflage, die wir bei den sogenannten Zuschlagskriterien machen werden. Das Ziel ist wirklich, und dies vielleicht als politisches Ziel, das der Stadtrat hat, möglichst rasch realisieren. Das heisst, nicht irgendwo anfangen und dann einfach den Bau hinweg ziehen. Die Baumaschinen fahren ja gleichwohl noch auf und machen Lärm. Dann ist man in diesem wunderbaren Bereich der Innenstadt und fragt sich eines: Haben sie es nicht einmal geschafft, alles auf einmal zu realisieren? Jetzt komme ich auf einen entscheidenden Punkt. Wieso will man die Baslerstrasse und die Mühlegasse lange offen halten? Das ist mir auch klar. Weil man bisher dort durchgefahren ist. Aber ich kann Euch sagen: Auch wenn sie gesperrt ist, der Hauptpunkt, das gibt nicht einen Kollaps des Verkehrs, sondern der Flaschenhals bleibt in Gottes Namen die Handelshofkreuzung. Wir werden nicht einen weniger schnellen Durchlass haben, sondern die Autos fahren andernorts durch und werden genau gleich lang bis zum Bahnhof haben. Aber sie fahren andernorts durch. Das ist so. Was der gewohnte Autofahrer neu machen muss, ist, dass er nicht mehr durch die Mühlegasse fährt, sondern er fährt nachher durch die Leberngasse. Die Geschickten fädeln dann noch am richtigen Ort ein, damit sie auf die Kantonsstrasse kommen und dann schnell am Bahnhof sind. Das ist für mich nicht primär ein Argument, dass es deshalb ein Verkehrschaos gibt, sondern der Verkehrsfluss wird sich andernorts durch ergiessen. Aber grundsätzlich zur Frage von Anna Engeler: Wir möchten es zusammen realisieren und auch die entsprechenden Bauplätze so gestalten, dass wir parallel arbeiten können. Aber wir werden nur Strassen sperren, wenn wir sie auch wirklich brauchen. Es werden nicht einfach Maschinen herum stehen, damit sie irgendwo herum stehen, sondern sie werden auch eingesetzt. Bevor ich dem Stadtpräsidenten gerne das Wort gebe, möchte ich zum Bereich Busführung, Auswirkungen ÖV, was eine relativ komplexe Geschichte ist und hat auch etwas mit dem Antrag der GPK, Ziffer 3, zu tun, noch auf Fragen von Daniel Schneider eingehen. Sie sind konkret auch gestellt worden. Einerseits, ob die Kosten der Kommunikation enthalten sind. Sie sind im Projekt selber enthalten. Es ist auch vorgesehen, dass man die entsprechenden Quartierentwicklungen über die Kommunikationsschiene so realisieren kann. Zur Beleuchtung: Das ist auch ein Thema, wo unser Verwaltungsrat bei der sbo/a.en natürlich aus erster Hand berichten kann, wie die Kostensituation aussieht.

Ergebnisbericht

Keine Voten

Beschlussesanträge

Parlamentspräsident Marcel Buck: Es liegen vier Anträge vor, GPK, SVP, Thomas Rauch und Roland Rudolf von Rohr. Antrag 3 der GPK und der Antrag von Thomas Rauch beeinflussen die Anträge 1 und 2 des stadträtlichen Antrages und werden deshalb vorgezogen.

Antrag 3 GPK

Daniel Dähler: Ich nehme an, Ernst Zingg wird dies relativieren. Somit stellt sich die Frage, ob es überhaupt zum Thema wird, ob wir es kommentieren müssen oder ob es nicht besser ist, wenn er sich zuerst äussert. Ich würde mich gerne noch positiv überraschen lassen.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Selbstverständlich ordnen wir uns im Präsidium immer unter. Vielleicht hätte man einige Sachen vorher erledigen können. An der GPK-Sitzung ist das Thema ja aufgekommen, und Daniel Dähler hat dort auch die Ausführungen dazu gemacht, wie wir zum Teil heute schon gehört haben, die durchaus nachvollziehbar sind. Ich habe mir dann als Verantwortlicher für den ÖV und auch im Namen des Stadtrates selber den Auftrag gegeben, bis heute abzuklären, welche Auswirkungen es hätte, wenn man die Linienführung ändern würde. Zu diesem Zweck muss ich einfach noch kurz sagen und möchte auch nicht behrend wirken, wie es mit dem ÖV funktioniert. Man hat eine Buslinie, die man möchte, oder eine Veränderung oder Verbesserung oder Verdoppelung oder was auch immer dieser Linie. Dann ist die Stadt die Bestellerin dieser Linie oder dieses Produktes beim Kanton. Der Kanton bestimmt. Er ist wiederum der Besteller bei einem Betreiber. Konkret auf diesen Fall herunter gebrochen: Der Kanton Solothurn hat bei der BOGG die Linie, von der wir sprechen, bestellt. Wenn man solche Linien bestellt, gibt es vom Betreiber BOGG (Busbetriebe Olten-Gösgen-Gäu) eine Offerte. Sie wird vom Kanton geprüft, kommt, im Zusammenhang mit dem jährlichen Angebot ÖV in den Kantonsrat. Der Kantonsrat stimmt über die relativ vielen Gelder – es sind Millionenbeträge, über den ganzen Kanton gesprochen – ab. Das hat eine Auswirkung auf die Fahrplangestaltung. Jetzt hat man gerade lesen können, dass zum Beispiel ab 2013 die Linie ins Bornfeld eingeführt wird, weil dort ungefähr im zweiten Teil des Jahres (Herbst/Winter) zu wohnen begonnen werden soll. Die Linie ist schon bestellt und vom Kanton bewilligt. Das ist ganz wichtig. Wer ist der Kanton? Der Kantonsrat. Jemand aus Schnottwil, der im Kantonsrat sitzt, und jemand aus Kienberg, oder wo auch immer, stimmt einer Buslinienverbesserung oder einer neuen Linie der Stadt Olten oder der Region zu, wenn er zustimmt. Dann wird es über den Lastenausgleich auf die solothurnischen Gemeinden verteilt. Das ist das Verfahren. Jetzt konkret zum Vorschlag von Daniel Dähler, welcher der GPK-Vorschlag ist: Ich möchte sieben Punkte erwähnen. Betroffen ist nicht nur eine Linie, sondern eine Stadtbuslinie. Es hat aber auch drei regionale Linien, und die neue Linie des Bornfeldes läuft nicht einfach mit den anderen mit, sondern es ist eine separate Linie. Wenn zukünftig das SüdWest-Areal noch zum Tragen kommt, gibt es noch einmal mindestens zwei Linien dazu. Aktuell rechnen wir mit dem jetzigen Konstrukt Konradstrasse, das der Stadtrat vorschlägt, dass sechs bis acht Busse pro Stunde aufgrund des sehr dichten Taktes, den wir im Übrigen ja alle wollen, die zum Bahnhof wollen, insbesondere zu den Stunden, wo man zur Arbeit geht oder nach Hause kommt, durch diese Strassen fahren. Es kann durchaus auf zehn bis zwölf Busse ausgeweitet werden, je nachdem wie sich die Gebiete im Süden oder Westen der Stadt Olten entwickeln. Zweitens die Wegstrecke: Was wir jetzt hier haben, ist in gemeinsamer Arbeit mit dem Kanton und den Busbetrieben Olten-Gösgen-Gäu ausgearbeitet, und was wichtig ist, austariert worden. Die Wegstrecke Leberngasse-Mühlegasse-Schützenmatte wird länger. Sie ist ausgemessen worden und wird 370 Meter länger. Was ist das schon? Es sind sagenhafte vier Minuten, die der Bus mehr braucht. Mit den vier Minuten machen auch diejenigen, die vom Gäu in der Stadt bei unserem Gewerbe einkaufen wollen, den Bogen und sind einfach vier Minuten länger im Bus. Sie reden zusammen und merken es vielleicht nicht einmal. Aber man sagt, es gebe einen gewissen Attraktivitätsverlust für die Fahrgäste. Zudem ergebe es, und das ist ganz entscheidend, für die Aufrechterhaltung der Fahrplangestaltung, das heisst der vier Minuten, die irgendwie eingeholt werden müssen, Mehrkosten durch zusätzliche Fahrzeuge. Das ist ganz klar die Aussage des Fahrplanplaners des Kantons, Herrn Haldemann, Firma 3 B in Bern, der praktisch über das gesamte Kantonsnetz Solothurn und Aargau im Auftrag der beiden Kantone die Fahrplanplanung macht und zwar immer abgestimmt, Bus und Bahn. Das ist eine klare Aussage. Es braucht mehr Fahrzeuge, damit der jetzige Fahrplan aufrecht erhalten werden kann. Dann kommen fahrtechnische Geschichten. Man nehme zur Kenntnis, dass Leberngasse und Mühlegasse ein starkes Gefälle haben. Das beeinträchtigt für die BOGG mit den grossen Bussen im Winter eine gewisse Betriebssicherheit. Durch den Wegfall der Haltestelle an der Konradstrasse sagt man auch in

der Attraktivierungsbeurteilung, dass die Erschliessungsqualität der Innenstadt nicht mehr die gleiche ist. Die Qualität, über die Schützenmatte erschlossen zu werden, ist nicht verhältnismässig. Dort braucht es ja dann eine Haltestelle. Das ist nicht das gleiche Verhältnis, wie wenn man dies in der Konradstrasse vis-à-vis des Stadthauses hat. Drittens Fahrbahn: Wenn man von der Solothurnerstrasse in die Leberngasse abbiegt – diese Strasse ist nicht einmal sieben Meter breit – kommt jeder Bus der BOGG über die Mittellinie hinaus. Das ist nicht nur gefährlich, sondern betrieblich gesehen nicht machbar. Hier wird man die Verantwortung nicht übernehmen. Es braucht Massnahmen. Das heisst, man rechnet damit, dass man möglicherweise eine Lichtsignalanlage hinstellen muss, die regelt, wie die Busse und der andere Verkehr aneinander vorbei gehen. Eine nicht ganz so einfache Geschichte, die sicher auch ein paar Franken kostet. Bei der Strasseninfrastruktur ist eine Veränderung notwendig. Der letzte Punkt ist vielleicht für uns hier der entscheidende. Die Entscheidungskompetenz über die Veränderung dieser Linienführung liegt beim Besteller. Das ist hier der Kanton. Das Amt für Verkehr und Tiefbau sagt, aufgrund der Fahrzeitverlängerung, Verminderung der Betriebsstabilität, Gefährdung der Anschlüsse, insbesondere beim Bahnhof, was ganz entscheidend ist, und der Mehrkosten für Busse und andere Infrastrukturen werden sie einer Veränderung dieser Linie nicht zustimmen, weil sie an der jetzigen Konstruktion alle zusammen mitgearbeitet haben und sie funktioniert. Das ist jetzt einfach sachlich und fachlich mein Credo zum Antrag der GPK. In diesem Sinne möchte Sie der Stadtrat bitten, dem nicht zuzustimmen, sondern so fahren zu lassen, wie es vorgesehen ist.

Thomas Marbet: Ich habe noch eine Frage – Heidi und Daniel haben es vorher angesprochen – wegen der Busführung über die Kirchgasse. Das ist eigentlich nie zur Diskussion gestanden. Es würde mich interessieren, ob hier jemand eine Meinung dazu abgeben kann, ob es für Euch undenkbar oder nicht realisierbar ist. Sonst wäre ich der Dritte, der sich dies auch vorstellen könnte.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Wir haben im Bericht und Antrag auch im Bereich der Buslinienführung dargelegt, dass wir ganz klar Abstand nehmen von der Führung durch die Kirchgasse und zwar einfach, weil dies Störfaktoren sind. Es ist nicht ein Bus. Sie fahren permanent dort durch. Wenn wir diesen Platz als Platz wahrnehmen wollen, sind dies Störfaktoren, die diesen Platz in diesem Sinne unattraktiv machen. Dann ist einfach das Geld, das wir dafür ausgeben, damit auch sehr geschmälert. Auf jeden Fall dringendst diesen Bus nicht durch die Kirchgasse.

Heidi Ehrsam: Erstens hätte ich noch eine Frage und zweitens möchte ich sagen, dass die von Ernst Zingg vorgebrachten Argumente zur Busführung, die ich auch noch befürwortet hätte, eigentlich für mich stichhaltig sind. Meine Frage geht dahin, ob die BOGG keine Angst hat, dass der Bus, wenn er von der Solothurnerstrasse kommt, Konradstrasse, Baslerstrasse, dann auch zu spät am Bahnhof ist. Die Konradstrasse hat ja auch keine Busspur und ist schmal. Man muss schon sehen, dass er vorher durch die Kirchgasse fuhr. Wir hatten aber die Konradstrasse noch als Ausweichstrasse. Es war schon weniger gedrängt. Das befürchte ich einfach. Wird mehr Zeit eingerechnet oder was macht man hier? Ich kann mir einfach nicht vorstellen, wenn er sich dort durchzwängt, dass er zu gewissen Zeiten rechtzeitig am Bahnhof ist. Aber an und für sich kann man nicht mehr viel gegen die Argumente von Ernst Zingg haben.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Erstens sind es genau 50 Meter Busspur, die er weniger hat. In der Kirchgasse hat er auch keine Busspur. Zweitens ist es so, dass wir natürlich entscheidend weniger Verkehr in der Innenstadt haben werden. Von daher erwarten wir ganz klar auch weniger innerstädtischen Verkehr, wo wir bis jetzt dort am Aufstauen sind.

Daniel Dähler: Ich möchte schon noch einmal erklären, weshalb der Antrag zustande gekommen ist, und ich finde es etwas unbefriedigend, wie die Antwort letztlich ausgefallen ist, wobei es absehbar war. Es war sicher in der Erwartungshaltung, dass sich hier wenig bewegen lässt. Vielleicht ist es symptomatisch. Ich denke, wir haben die Konradstrasse, die heute einfach eine gewisse Qualität hat. Die Frage ist, ob wir diese Qualität aufs Spiel setzen wollen, nur weil wir jetzt für 400 Meter vier Minuten brauchen. Das ist eine faszinierende

Gleichung, die hier zusammengestellt wurde. Wenn ich mich jetzt erinnere, wie die erfolgten Diskussionen, die nicht nur in Olten geführt wurden, mit den Bushaltestellen in der Strasse, die aus Richtung Starrkirch kommen, waren, frage ich mich einfach, wie es dann letztlich ist, wie es sich mit dem Verkehrsfluss verhält. Das heisst, wir haben dann irgendwo in einer relativ prominenten Situation beim Stadthaus eine Bushaltestelle und haben sicher Rückstau hinter diesen Bussen. Wir kommen nicht weg. Das zeigt einfach, wie eng die Situation dort ist. Wir werden einige Parkplätze verlieren. Das war aber nicht unbedingt die Intention dieses Antrages. Die Parkplatzdiskussion im Zusammenhang mit diesem Antrag ist es definitiv nicht. Es sind effektiv einfach die Platzverhältnisse, die einem ziemlich Angst machen und die Qualität, welche diese Strasse verliert. Das war meine Überlegung. Am Besten wäre es, wenn man den Bus über die Ringstrasse führen würde. Dann hat man eigentlich eine starke Belastung ausserhalb der Innenstadt. Aber man hat so die Erschliessung natürlich nicht. Im Minimum müsste man sich überlegen, ob man die Überlandbusse nicht über die Ziegelfeldstrasse abführen und nicht noch durch die Stadt schleusen würde. Das müsste zwingend geprüft werden, wenn man von einer Optimierung sprechen würde. Ich denke, das sind die Argumente dafür, dass man über die Schützenmatte geht. Die Querung ist meiner Meinung nach mit der Kirchgasse unproblematisch. Es verliert dort nicht sehr viel an Qualität. Aber ich denke, die Schlaufe über die Schützenmatte wäre wirklich etwas, wo man auch die bestehende Infrastruktur nutzen könnte. Wir machen nun relativ grossen Wind mit grossen Investitionen, die hier nötig sind, mit Ampelsystemen und was es hier alles braucht. Fakt ist, dass man auch die bestehende Infrastruktur brauchen kann. Die Bushaltestellen bestehen heute schon bis auf die rund drei Quadrate, die man vor dem Coop-City malen müsste, welche in diesem Sinne auch nicht eine gedeckte Bushaltestelle geben wird. Von daher gibt es auch Argumente, die dagegen angeführt werden können, wenn man die Kostendimension einbringt. Es ist in der Erwartungshaltung, wie die Anträge immer wieder beantwortet werden. Von daher ist es okay.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich muss rasch etwas replizieren und gebe die Symptomatik, die Du gerade in den Raum gestellt hast, weiter. Ich nehme sie nicht auf mich, sondern lasse mich beraten, und ich glaube, diejenigen, die dies gemacht, verstehen ein wenig etwas vom ÖV. Etwas muss ich rasch korrigieren: Die Linienführung in die Innenstadt wollten wir alle und nicht über die Ziegelfeldstrasse, sondern in die Innenstadt. Aus welchem Grund wohl? Damit sie ganz nahe an die Läden und das Gewerbe heran kommen. Das wäre jetzt ein absolutes Eigengoal, wenn man die Überlandbusse für diejenigen, die von Wangen und anderen Orten nach Olten einkaufen kommen, aussen herum führen würde. Sie wollen nämlich genau mittendrin halten können, und die Haltestelle Konradstrasse, so ist die Beurteilung, ist für das Einkaufszentrum in der Mitte sehr gut gelegen. Das muss schon gesehen werden. Zu den vier Minuten, die Du etwas kritisierst. Ich lese vor. Vielleicht ist es dann klarer. „Die Fahrzeitverlängerung für jeden Bus beträgt zwei Minuten bezogen auf die Strecke, also rund vier Minuten auf den Umlauf“. Also ringsherum. Das ist die Aussage. Zum letzten Punkt: Das ist vielleicht auch etwas zu wenig zum Vorschein gekommen. Wir reden von 50, 30, 20 Sekundentakt in der Innenstadt von Olten. Das ist dramatisch und es verträgt nichts. Man kann sagen, der Zug fährt ab, wenn es irgendwo staut. Martin Wey hat es vorher sehr treffend gesagt: Die meisten Züge werden aufgrund der City-Kreuzung verpasst und nicht von etwas anderem. Hier hat es noch ein paar andere, die auf die City-Kreuzung zukommen. Wir denken aber, dass der Verkehr abnimmt. Das ist auch gesagt worden. Ich möchte einfach festhalten, dass es eine sachliche fachliche Erklärung ist, weder gesteuert noch irgendetwas, wenn dies allenfalls unterschwellig hätte hervorkommen können. Ich habe dies gesagt, weil ich von der ganzen Thematik ein wenig etwas verstehe, aber auch weiss, wie ein Fahrplan entsteht. Zwei Sachen möchte ich in meinem Leben nicht machen: Den Stundenplan in den Schulen und den Fahrplan für den öffentlichen Verkehr.

Thomas Pfluger: Ich habe das Gefühl, man merkt, dass wir nicht zum Planen hier sind, und glaube, man müsste jetzt vielleicht einmal ja sagen zum Vorschlag, wie er bezüglich Busführung auf dem Tisch ist, und dann schauen wir doch nachher, was passiert. Es ist durchaus möglich, dass es funktioniert. Dann geben wir dem eine Chance. Wenn es nicht funktioniert, haben wir hier alle Möglichkeiten der Welt zu reagieren. Ich würde jetzt vorschlagen, lieber einmal einfach ja sagen und grünes Licht geben.

Daniel Schneider: Merci Thomas, Du hast schon viel vorweg genommen. Ich nehme meinen saloppen Satz mit dem Bus durch die Kirchgasse sofort zurück und behaupte das Gegenteil. Natürlich ist die Konradstrasse für mich in Ordnung. Es tut mir leid, wenn ich mit Adelheid gerade in einem Boot sitze. Das war nicht die Idee. Es ist mir klar. Das spüren wir etwas. Die Konradstrasse ist ein heikler Ort. Man muss ihn wirklich gut anschauen. Es ist eine sensible Geschichte. Es scheint mir, das ist geprüft worden. Das muss geprüft werden. Aber vergessen wir nicht, dass die ERO dann auch noch eröffnet wird. Man sollte dann nicht mehr so viel Verkehr haben auf diesen Strassen. Ein Übel, das ich beobachte, und deshalb gefallen mir ein paar Sätze des SVP-Antrages, ist die ganze Leberngasse. Ich bin froh, wenn der elende Lastwagenverkehr, und da meine ich diejenigen mit der grünen Farbe aus dem Gäu, endlich einmal aus unserer Innenstadt sind. Dann habe ich etwas weniger Angst um unsere Musikschulkinder als jetzt.

Beschluss

Mit 27 : 19 Stimmen bei 1 Enthaltung wird Antrag 3 der GPK abgelehnt.

Antrag Thomas Rauch

Thomas Rauch: Mein Antrag war an sich ein Lösungsbeitrag zu einer faktengestützten Diskussion. Das wäre einmal die Grundlage. Wer noch versucht, dies auf meine persönliche Ebene mit meinem Standort, wo ich wohne, in Verbindung zu bringen, dem werde ich sagen, dass dies wahrscheinlich nicht sehr sinnvoll ist. Das Zweite, das auch falsch gesagt worden ist: Es ist nicht ein Antrag für eine Nichtsperrung Mühlegasse-Baslerstrasse, sondern es ist eigentlich ein Antrag, dass man sagt: Jetzt schliessen wir etwas und schauen dann, was passiert. Wenn ich hier höre, was so herum geredet wird: Wir schauen dann einmal und entscheiden wieder. Oder wir wissen nicht. Planer der Verkehrsführung, von Verkehrsanalysen haben heute etwas andere Möglichkeiten, als dann man einfach einmal etwas sperrt und dann wieder einmal schaut, und dann ist es halt zu und dann passt es nicht. Noch eine Nebenbemerkung: Wir haben zwei Planer, die eigentlich quantitative Analysen bringen könnten. Der Antrag ist eine Zustimmung auf eine sofortige Sperrung der Kirchgasse, und der Antrag ist auch eine Zustimmung für einen zweiten Schritt, der sauber begründet ist, der datengestützt und eine Reaktion auf die neue Situation Eröffnung ERO ist. Dann weiss man, wie der Verkehr fliesst, dann kann man Auswertungen machen und dann hat es vielleicht eine ganze Dimension angenommen, die ganz anders aussieht. Dann kann man sinnvoll den nächsten Schritt vollziehen. Ausgangspunkt und das ist mir wichtig: Ich glaube, wir alle hier wollen eine verkehrsfreie Innenstadt. Ich glaube, dass die Einsicht, dass Stadtzentren nicht für Autos da sind, überall mehrheitsfähig ist. Dass die Gleichung Auto, Parkplatz gleich Umsatz nicht stimmt, weiss vermutlich auch jeder. Das Problem, das wir haben, oder die Differenz zu meinem Antrag ist die Umsetzung, vor allem auf der Zeitachse. Ich denke, es ist eine unnötige Streiterei, denn es kann von niemandem hier das Ziel sein, dass man jetzt kurzfristig das Gewerbe verärgert oder vor den Kopf stösst, dass man Anstössern Steinacker, Kleinholz usw. einfach einmal die Strasse wegnimmt. Aber man hat keine einzige Zahl über quantitative, mengenmässige Verkehrsströme gesehen. Man schliesst es einfach einmal. Na ja. Das Verkehrsaufkommen Leberngasse finde ich auch noch einen wichtigen Punkt. Dort haben wir eine Musikschule. Es ist eine schmale Strasse. Es ist der Weg zur Krippe. So wie ich die Stadt Olten einschätze, wird man einfach einmal den Verkehr dorthin kippen und wird nichts machen. Schauen wir einmal. Gleichzeitig wird der Ausbau Olten SüdWest über die Leberngasse betrieben, das Bornfeld wird ausgebaut. Hinten im Kleinholz gibt es erste Projekte. Alles geht durch die Leberngasse. Wer nicht weiss, was ich meine. Ich würde meinen, jemand von den Planern soll sich einmal im November morgens um halb sieben Uhr, wenn es regnet, dort hin stellen und wird dann sehen, was bei diesem Fussgängerstreifen passiert. Das meine ich. Es fehlt an flankierenden Massnahmen und es fehlt an quantitativen Aussagen. Niemand will irgendetwas gegen die Verkehrsberuhigung Zentrum Innenstadt initiieren. Sobald die ERO offen ist, werden wir die Verkehrsflüsse analysieren können, falls dies jemand kann. Man hat zwar zwei Personen auf der Baudirektion, die irgendwelche qualitative Workshops führen, statt die Arbeit zu machen. Ich

sage einfach, was ich von einer Vorlage, einer Analyse und einer Sperrung erwarten würde. Wenn die Fakten vorliegen, können wir den nächsten Schritt tun. Für mich ist mein Antrag in diesem Sinne auch so zu sehen, dass ich erwarten würde – es hat genügend Leute mit planerischem Verständnis – dass die Analysen und Zahlen auf den Tisch kommen. Es ist ein solcher Antrag. Ich habe hier jetzt genug gehört von Leuten, die sagen: Ja, es ist dann vielleicht so und wie ist es dann vielleicht so? Bringt doch einmal diese Zahlen. Bringt die Verlagerung der Verkehrsströme. Wenn dieser Job gemacht ist, können wir den nächsten Schritt tun. Noch einmal: Mein Antrag zielt darauf ab, dass wir die Kirchgasse sofort sperren können, Erfahrung sammeln können, das Gewerbe kann Erfahrung sammeln, Personen, Verkehrsströme können wir messen. Wir haben neue Fakten. Wir eröffnen die ERO, welche die ganze Verkehrssituation in der Stadt Olten umgestalten wird. Man kann es auswerten. Man kann neue Analysen machen und man kann auf Reaktionen dieser Fakten den nächsten Schritt tun.

Dr. Markus Ammann: Ich kann sogar den Ärger von Ernst Zingg verstehen. Aber ich habe das Gefühl, man ist nicht ganz ehrlich, wenn man so argumentiert. Es geht um ganz anderes. Aber das möchte ich gar nicht ausführen. Wenn ich Thomas Pfluger vorher richtig verstanden habe bzw. mir seine Schilderung noch einmal durch den Kopf gehen lasse, geht es hier genau nicht um Zahlen, Fakten und verschieben und wir wollen dann schauen, sondern es geht um ein Erlebnis, das wir in dieser Stadt jetzt haben wollen. Es geht nicht darum, wie es bei der ERO nachher heraus kommt und ob wir dort noch viel oder wenig Verkehr haben, sondern es geht darum, wie er es gesagt hat, wenn man aus dieser Altstadt heraus auf diesen Platz heraus kommt, wollen wir nicht diesen Verkehr haben. Punkt. Darum geht es, und darüber reden wir jetzt an dieser Stelle. An anderer Stelle reden wir über Verkehrszahlen. Aber an dieser Stelle eben gerade nicht. Deshalb finde ich diesen Antrag völlig überflüssig. Ich werde ihn ablehnen.

Beschluss

Mit 27 : 17 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird der Antrag Thomas Rauch abgelehnt.

Beschlüsse

Mit 45 : 1 Stimme bei 2 Enthaltungen wird dem Antrag des Stadtrates, Ziffer I./1. zugestimmt.

Mit 45 : 2 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Antrag des Stadtrates, Ziffer I./2. zugestimmt.

Antrag 4 GPK

Heinz Eng: Ich bezweifle die Wirkung dieses Antrages und es entspricht eigentlich nicht meinem freiheitlichen freisinnigen Geist, hier per Dekret die Karten bei den Anwohnern einzufordern und zwar aus folgenden Gründen: Ich bin heute Nachmittag zufällig mit Alex Capus vor der Baustelle vor dem Kloster zusammen getroffen. Dort entsteht eine Abfallentsorgungsanlage mit Blick auf die Aare. Wunderbar. Einzigartig. Die Videoanlage der Polizei habe ich noch nicht gesehen. Sie muss dann wahrscheinlich auch noch kommen. Ich erinnere hier an das Abfallentsorgungsverhalten des Säliquartiers, Wilerfeld usw. Wenn man sie jetzt einzieht und die erhoffte Wirkung, dass dann hier nachher mehr Kunden kommen und die Parkplätze benutzen, ist wahrscheinlich gleichzeitig wieder vernichtet worden, dadurch dass diese Parkplätze durch Kurzzeitparkierer in Beschlag genommen werden, die dort ihren Abfall kistenweise entsorgen werden. Einer fährt weg und der andere kommt neu. Dort wird ein Kommen und Gehen sein. Ob dies dem Gewerbe dann gross etwas bringt bezweifle ich. Mir geht es gegen den Strich, gewisse Sachen per Dekret zu machen. Sehr wahrscheinlich wird es auch rechtlich noch ein paar Abklärungen geben, inwieweit dies gegen Treu und Glauben verstösst, weil sie die Karten jetzt eigentlich jahrzehntelang hatten. Ich finde, man könnte dies auch ohne diesen Antrag machen, indem man einfach mit einem gewissen gesunden Menschenverstand mit diesen Gewerblern noch einmal redet. Dann würde sich der eine oder andere sicher so überzeugen lassen, dass er vielleicht sein Auto auf die Schützenmatte stellt.

Myriam Frey Schär: Antrag 4 ist für uns in diesem Kontext nicht unterstützbar, weil er eben inhaltlich überhaupt nichts mit der Vorlage zu tun hat. Es ist aber durchaus möglich, dass wenn man dies in diesem Parlament einmal als völlig normalen Vorstoss bringen würde, es bei uns durchaus auch auf gewisse Sympathien stossen könnte. Es ist jetzt einfach so und es wird bei Antrag 5 übrigens das Gleiche sein, dass es sachfremd ist und insofern sehen wir nicht, was es hier zu suchen hat.

Urs Knapp: Es ist klar nicht sachfremd, sondern hängt ganz eng mit der Vorlage zusammen, weil es eine teilweise Kompensation von zentral gelegenen Parkplätzen, die in der Innenstadt dringend nötig sind, ermöglicht. Heinz, ich weiss nicht, ob die Leute so sind, wie Du sagst, dass sie wenn sie hinfahren können, den Abfall hinwerfen. Man soll bei den Leuten mit dem Schlimmsten rechnen. Aber man kann vielleicht auch an den gesunden Menschenverstand denken. Wenn Ihr heute über diesen Platz geht – ich habe dies kürzlich wieder gemacht – dann zählt man. Ich weiss nicht, wie viele Anwohnerkarten draussen sind. Ich würde sagen zwischen 20 und 30. Wenn man dort zählt, wie viele Leute das Auto stehen lassen, sind es 20 bis 30. Wenn man am Abend mit den Restaurantbesitzern spricht, sagen sie: Meine Kunden können nicht mehr parkieren, weil es Leute gibt, die tage- oder zum Teil auch wochenlang ihr Auto dort stehen lassen. Dafür ist dieser Platz einfach nicht da. Dafür haben wir die Schützenmatte, die praktisch gleich weit weg ist, einfach auf der anderen Seite der Altstadt. Dort kann man diesen Leuten Parkplätze geben. Sie haben dort Anwohnerbevorzugung. Das Gleiche gilt auch für das Gewerbe. Es gibt offensichtlich Gewerbetreibende, die ihr Auto auf Parkplätze stellen, wo sonst ihre Kunden kommen könnten. Es gibt eben eine Mehrheit von Gewerbetreibenden, die sich aufregen und sagen: Meine Kunden finden keinen Parkplatz mehr und das heisst, meine Kunden kommen nicht mehr zu mir. Es gibt sogar andere Dienstleister, um nicht zu sagen Ärzte, und das haben wir in der Fraktion gehört, welche die Patienten nicht mehr empfangen können, weil sie sagen: Ich finde keinen Parkplatz auf dem Klosterplatz und vielleicht keinen auf dem Munzingerplatz. Dann müssen sie irgendwohin gehen und dort ist es noch viel dramatischer. Natürlich ist diese Massnahme schmerzhaft für diejenigen, die bis jetzt diese Privilegien hatten. Aber im Interesse des Gesamten, das wir ja ansprechen wollen, wäre dies ein Akt, der vor allem dafür sorgen würde, dass wir einen Teil dieser Parkplätze kompensieren können, die auf der anderen Seite wegfallen. Von daher möchte ich Euch beliebt machen, dass Ihr diesen Antrag unterstützt.

Dr. Arnold Uebelhart: Urs, ich danke Dir, dass Du so für die Ärzte schaust. Die Leute, die kommen müssen, kommen eigentlich schon. Sonst machen wir ab und zu einen Hausbesuch. Du hast eigentlich gesagt, mit dem A.1. – Du hast immer von 1 gesprochen – sei dann fertig. Du sprichst jetzt eigentlich hier von Baustein G, Klosterplatz, Amthausquai, Römerstrasse. Das ist eigentlich etwas völlig Sachfremdes zum Baustein A.1. Wie Du gesagt hast, bin ich nicht sicher, ob wir hier etwas Sinnvolles so bestimmen. Ich bin hier absolut dagegen. Du musst also den Antrag stellen, dass man Baustein G vorzieht.

Daniel Schneider: Eigentlich wollte ich nur fragen, ob die Gewerbler jetzt auch eine Anwohnerkarte oder ob sie eine andere Karte haben oder ob diese Karte für beides gilt. Urs, manchmal passt es Dir, über alles zu reden, und manchmal passt es Dir nicht. Und dann ist der imperative Ton fast schon wie bei den Kollegen nebenan. Aber Du bist mir sympathisch.

Beschluss

Mit 20 : 19 Stimmen bei 9 Enthaltungen wird Antrag 4 der GPK zugestimmt.

Antrag 5 GPK

Urs Knapp: Ich versuche sanftmütig zu sein, wie ich ja meistens bin, damit die Erwartungen von Daniel Schneider einmal nicht erfüllt werden. Das ist wahrscheinlich der zentrale Antrag der GPK. Ihr alle oder mindestens die Fraktionschefs, die Parteipräsidenten – ich nehme an, es ist den Fraktionen weiter gegeben worden – habt die Briefe von Bernheim Mode, Coop

und Gewerbeverband erhalten. Sie haben sich nicht grundsätzlich gegen den Baustein A.1 ausgesprochen, haben aber gesagt: Wir haben im letzten November ganz andere Sachen gehört. Wir haben einen Bericht gelesen, wo steht, der Munzingerplatz werde nur vorläufig gesperrt, und wir haben keine Planungssicherheit mehr, und ohne Planungssicherheit können wir auch nicht mehr investieren. Coop City und Bernheim haben gesagt: Wir stellen Investitionen zurück. Bernheim hat gesagt: Der in der Altstadt geplante Umbau wird nicht im September ausgelöst. Coop City hat gesagt: Wir lösen die Investitionen - und das sind hohe Investitionen – die wir in diesem Jahr machen wollten, jetzt nicht aus, weil wir keine Planungssicherheit haben. Dieser Antrag gibt dem Gewerbe Planungssicherheit, damit sie sagen können: Wir bekommen eine schöne Kirchgasse, können eine Aufwertung der Innenstadt haben, und haben aber trotzdem die Sicherheit, dass das Parlament nicht in drei oder zwei Monaten, der Stadtrat oder irgendjemand einfach wieder weitere Parkplätze macht. Aus diesem Grunde ist dies ein zentraler und ganz wichtiger Antrag, damit wir dem Gewerbe Sicherheit geben.

Dr. Markus Ammann: Spätestens bei diesem Antrag muss ich Myriam recht geben. Er hat nämlich jetzt gar nichts mehr mit dem Projekt zu tun. Definitiv nicht. Noch dazu kommt, dass dieser Antrag, selbst wenn wir ihn hier annehmen würden, bei jedem weiteren Baustein wieder widerrufen und anders interpretiert werden könnte. Rechtssicherheit besteht gar nicht. Man weiss nicht mehr. Es ist ein politisches Statement, wo wir ja kritisiert haben, dass die GPK hier irgendwelche politischen Statements macht. Ich bin der Meinung, den können wir jetzt effektiv nicht mehr annehmen.

Felix Wettstein: Ich möchte Euch ebenfalls beliebt machen, diesen Antrag abzulehnen und zwar ist es auch ganz wichtig, dass wir die Formulierung präzise anschauen. Es heisst Innenstadt. Wir können davon ausgehen, dass aufgrund verschiedener Unterlagen definiert ist, wie weit dies geht, auch wenn es die präzise Definition nirgends rechtssicher gibt. Dann heisst es insbesondere. Insbesondere schliesst aber die anderen Gebiete ausserhalb des Munzingerplatzes und Klosterplatz/Amthausquai nicht aus. Das würde im konkreten Fall bedeuten, dass wir an der Hübelistrasse zwischen der vorletzten und letzten Vorlage von der Situation der frei verteilten Parkplätze eine ganz kleine Änderung haben, nämlich, dass ein oder zwei Parkplätze gleich hinter dem Stadthaus auf dieser Seite zur Aufhebung vorgesehen sind. Warum? Weil man gemerkt hat, dass es ein Vorteil ist, wenn Marius Studer und Leute des Astoria auf die Seite gegen die Hübelistrasse etwas mehr Raum haben können und wenn sie in gleichwohl noch in eine Richtung befahren werden können muss, muss man zwei Parkplätze aufheben. Ich finde diese Überlegung sehr gescheit. Wenn wir dem zustimmen, was wir hier haben, blockieren wir auch jegliche kurzfristige Situationsveränderung an einem Parkplatz, der nichts kostet, aber tatsächlich wieder aus betrieblichen Überlegungen an einer ganz konkreten Strassenecke oder in einem ganz konkreten öffentlichen Bereich einen Vorteil erweisen würde. So wie wir hier innerhalb von zwei Monaten mit der Aufhebung von einem, zwei Parkplätzen eine gescheite Lösung gefunden haben. Solche Situationen wird es in den nächsten Monaten immer wieder geben, und wir würden uns mit diesem Zusatzantrag wirklich einen Klotz an das Bein binden.

Roland Rudolf von Rohr: Ich bitte Euch, diesen Antrag anzunehmen, weil es für das Gewerbe wirklich ein wichtiger Punkt ist, und ich glaube, man steht jetzt hinter dieser Sache. Aber es gehört hinein. Solche kleinen Sachen, Felix Wettstein, da wird man sicher, wenn man nur zwei Parkplätze wegnehmen muss, irgendwo zwei Parkplätze schaffen können. Wenn es halt nur einen gibt, wird ja niemand gleich auf die Barrikaden gehen. Aber das Zentrale ist, dass dieser Antrag enthalten ist, damit die Innenstadtgeschäfte, gerade auch derjenige, den Du erwähnt hast, auch dafür sind. Sonst droht natürlich noch das Referendum, das wir ja alle nicht wollen.

Daniel Probst: Markus Ammann hat bei diesem Antrag die Frage nach der Einheit der Materie gestellt. Mich würde interessieren, was der Rechtskonsulent dazu sagt. Ist es zulässig, dass man diesen Antrag so stellt? Geht dies oder ist es nicht möglich? Wenn es Zweifler gibt, die finden, es geht nicht, kann man dies jetzt beantworten. Wenn es nicht so ist, kann dem bedenkenlos zugestimmt werden.

Stefan Hagmann: Diese Frage ist im Zusammenhang mit der Vorlage Bahnhof Ost schon einmal gekommen und dort eingehend diskutiert worden. Die Einheit der Materie will eigentlich, dass was zusammen gehört zusammen gehören soll und was geteilt werden soll, weil es sachlich nicht zusammen gehört, soll auch geteilt werden. So sagt es das Bundesgericht, das bekanntlich immer recht hat, weil es zuoberst ist. Bei dieser Frage, und das sagt auch das Bundesgericht, dürfen nicht bloss künstlich oder subjektiv oder rein politisch irgendwelche Sachen miteinander verwürfelt werden. Es braucht sachliche Gründe. Aber, und das sagt auch wieder das Bundesgericht, die Einheit der Materie sei von relativer Natur und die Gewichtung der einzelnen Teile einer Vorlage respektive das Verhältnis untereinander sei vorab eine politische Frage. Das Problem der Einheit der Materie stellt sich vor allem dort, insbesondere bei finanzpolitischen Vorlagen, wo man an die Grenzen der Kompetenzen der jeweiligen Spruchkörper kommt. Das ist vor allem einer der Hauptpunkte.

Parlamentspräsident Marcel Buck: Wenn ich dies richtig verstanden habe, gehört dieser Antrag zur Einheit der Materie oder eben auch nicht.

Heidi Ehrsam: Für mich gehört dies eigentlich auch in die Vorlage. Für mich hat es einen Zusammenhang. Vor allem finde ich es wichtig, weil der Realersatz nicht definiert ist. Was ist Realersatz bei innerstädtischen Parkplätzen? Für mich ist hier sehr wichtig, dass man sich, wenn man einen oder zwei Parkplätze aufhebt, dem Wort Realersatz stellen muss, auch von der Planung her. Wenn wir jetzt hier fragen: Was ist Realersatz? Links sagen sie: In der Schützenmatte, Rötzmatt ist Realersatz für einen an der Konradstrasse. Andere vielleicht mehr rechts sagen: Es muss viel näher sein. Mir geht es darum, dass man wirklich sorgfältig mit Aufhebung, aber auch mit Realersatz sein muss und zwar nicht einfach für junge dynamische Leute, sondern auch für ältere Leute und für Frauen, die aus Sicherheitsgründen nicht nachts um zwölf in der ganzen Stadt sprich Schützenmatte herum spazieren und den Realersatzparkplatz dort suchen. Das muss ich klar sagen. Ich bin hier die älteste Parlamentarierin und spiele das Alter 55 + an.

Parlamentspräsident Marcel Buck: Aber auch Du wirst keinen privaten Parkplatz erhalten.

Myriam Frey Schär: Zur Einheit der Materie: Das Bundesgericht ist offenbar manchmal wirklich etwas kompliziert. Für mich greifen wir hier auf weitere Bausteine vor. Wir torpedieren jetzt eigentlich genau das, dass wir sagen: Wir sprechen jetzt nur vom Baustein A.1. Das machen wir damit nicht mehr. Es ist geradezu erpresserisch, und wir schaffen ein Präjudiz, wenn wir jetzt dazu ja sagen. Das heisst quasi, wir knüpfen ein Abstimmungsverhalten an eine Forderung, ein zukünftiges Verhalten, so nach dem Motto: Okay, das können wir machen. Aber nur unter der Bedingung, dass Ihr bei kommenden Bausteinen, von denen wir nun jetzt wirklich noch nicht sprechen, Parkplätze kompensiert usw. Nachher finde ich die unmittelbare Nähe auch etwas sehr Interessantes. Was ist denn das? Ich war in meinem Leben bisher zwei Mal im Gäupark. Dann bin ich dort parkiert worden und bin rund zwölf Minuten gegangen, bis wir beim Geschäft waren. Offenbar ist es sehr entscheidend, ob ein Dach darauf ist oder nicht. In der Stadt ist unmittelbare Nähe – in dieser Zeit hätte ich etwa vier Mal in die Schützenmatte hinunter gehen können – völlig anders definiert. Wenn ich zu irgendetwas mit unmittelbarer Nähe ja sage, wer hat dann die Deutungshoheit darüber, was die unmittelbare Nähe ist? Ich will doch nicht zu etwas ja sagen, wo ich eigentlich gar nicht weiss, worum es geht und das nichts mit der Sache zu tun hat.

Dr. Markus Ammann: Ich möchte nicht auf dem Begriff Einheit der Materie herum reiten. Aber es stört mich echt, dass wir jetzt hier, wie es Myriam sagt, etwas hinein schmuggeln, das mit diesem Projekt nichts, aber gerade gar nichts zu tun hat. Wir stimmen über einen Objektkredit Baustein A.1 ab und genehmigen ihn oder genehmigen ihn nicht. Punkt. Wir reden nicht über Baustein B, C, D und auch nicht über die Umgebung. Über nichts anderes. Aber damit wollen wir irgendwelches Recht schaffen, das plötzlich allgemein in der Innenstadt gelten soll. Ich verstehe nicht, dass man dies so machen kann. Ich fände es höchst seltsam, wenn dies rechtlich zulässig wäre. Meiner Meinung nach ist dies ganz klar ein Vorstoss. Wenn dies jemand will, darf er diese Meinung haben. Da habe ich kein

Problem damit. Aber dann er soll gefälligst einen Vorstoss machen, der dies postuliert. Dann reden wir über diesen Vorstoss und dieses Thema und nicht über einen Objektkredit.

Thomas Frey: Ich möchte Euch bitten, die Aufrufe aus dem Gewerbe ernst zu nehmen. Das ist fundiert, und ich möchte Euch auch bitten, diesem Antrag zuzustimmen, weil das Gewerbe in unserer Stadt der Anziehungspunkt, der Motor ist, dass Leute mit dem Velo, zu Fuss und auch mit dem Auto in die Stadt kommen. Wenn wir jetzt hier heute Abend Fehler machen, sieht unsere Innenstadt nachher wie auf dem Bild aus. Ihr könnt Euch vielleicht erinnern. Ich sehe auf diesem Bild keinen einzigen Menschen, und es ist heiterheller Tag. Ich bitte Euch, heute Abend vorsichtig zu sein, und belastet unser Gewerbe nicht unnötig.

Christian Werner: Ich finde, Du hast es richtig gesagt. Jetzt müssen wir dann langsam aber sicher abstimmen, und es wird eigentlich viel geredet und manchmal relativ wenig gesagt, vor allem immer wieder von den Gleichen. Ich meine, wir sind das Parlament. Schliesslich müssen wir uns immer wieder politisch ausdrücken, politische Gewichtungen vornehmen und uns nicht selber politische Fesseln anlegen. Es ist doch legitim zu sagen: Wir nehmen den Baustein A.1. Wir wollen dies. Aber wir sind gegen die ersatzlose Streichung von zentrumsnahen Parkplätzen. Das war die Stimmung und Haltung in der GPK, und das können wir auch als Parlament sagen. Aus dieser Stimmung in der GPK hat der Antrag resultiert. Wenn man jetzt von politischen Vorstössen spricht: Ein Antrag einer GPK ist doch gerade so viel wert wie eine Motion oder ein Postulat aus der SP-Fraktion. Ich mache Euch wirklich auch beliebt, dass man dem zustimmt. Für uns ist es etwas, das unbedingt notwendig ist. Roland Rudolf von Rohr hat es angedroht: Thema Referendum oder was auch immer. Aber ich denke, es ist wirklich entscheidend, dass man dem Antrag zustimmt, dies kompensiert und es hat sehr wohl einen Zusammenhang. Das ist eine politische Gewichtung, die wir machen müssen. Hier können wir die Verantwortung nicht wegschieben.

Dr. Arnold Uebelhart: Ich wage es jetzt trotzdem, dem Juristen zu widersprechen. Es ist nämlich so, dass der Satz lautet: „Wenn vorher ein Realersatz in unmittelbarer Nähe erstellt worden ist“. Realersatz hat immer finanzielle Konsequenzen, die wir in diesem Zusammenhang nicht sehen. Darüber dürfen wir eigentlich gar nicht abstimmen. Aber ich bin ja dagegen. So einfach geht es nicht, Christian.

Beschluss

Mit 23 : 21 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird Antrag 5 der GPK angenommen.

Roland Rudolf von Rohr: Ich ziehe meinen Antrag zurück, weil der derjenige der SVP halt dem Stadtrat und der Planungsbehörde doch einiges mehr an Freiheit lässt, da die Kirchgasse dort nicht enthalten ist. Von mir aus kann man sie auch bald sperren und schon Arbeiten machen. Dagegen hat niemand etwas. Dagegen haben wir eben etwas gegen die Sperrung der Baslerstrasse. Ich habe meine Argumente schon gebracht. Der ganze Verkehr, der von Süden und Osten kommt, wird gehemmt. Ich widerspreche Martin nicht gerne und selten. Du hast gesagt, die Handelshofkreuzung wird mehr belastet und dort kommt sowieso fast nichts weg. Hier gebe ich Dir noch recht. Aber alles was in die Schützenmatte fährt, wo jetzt bei der neuen Brücke ein Linksabbieger ist und nachher die Römerstrasse hinunter geht, muss andere Wege suchen. Es gibt Druck auf die Konradstrasse und es gibt wieder Druck auf die Handelshofkreuzung. Das ist ein guter Weg, den wir erst aufgeben können, wenn das Entscheidende passiert ist. Das ist die Öffnung der Brücke. Lang dauert dies nicht mehr.

Beschluss

Mit 24 : 21 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird der Antrag der SVP abgelehnt.

Gesamtbeschluss

Mit 47 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung fasst das Parlament folgenden Beschluss:

I.

1. Der Objektkredit für die neue Busführung Konradstrasse über Fr. 510'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 45'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung Konto Nr. 620.501.121 bewilligt. Der Objektkredit für die Gestaltung Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West über Fr. 2'640'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 135'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung Konto Nr. 620.501.120 bewilligt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2011, Stand 114.0 Punkte/Basis 01.04.2005, gilt als mit bewilligt.
2. Der Objektkredit für die Instandstellung der Abwasseranlagen im Perimeter Baustein A.1 Kirchgasse, innere Baslerstrasse Süd und Kirchplatz West über Fr. 810'000.00 (inkl. bereits bewilligter Kredit Honorar von Fr. 45'000.00) wird zugunsten der Investitionsrechnung, Spezialfinanzierung Abwasser, Konto Nr. 710.501.120 bewilligt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2011, Stand 114.0 Punkte/Basis 01.04.2005, gilt als mit bewilligt.
3. Damit die Parkplätze auf dem Klosterplatz und am Amthausquai vermehrt den Kunden und Besuchern der Innenstadt zur Verfügung stehen, werden ab 1. Januar 2014 für dieses Gebiet keine Anwohnerkarten mehr ausgestellt. Die Anwohner erhalten im Gebiet Badi/Schützenmatte, nahe der Altstadt, reservierte Parkplätze.
4. Weitere Parkplätze in der Innenstadt, insbesondere in den Gebieten Munzingerplatz und Klosterplatz/Amthausquai, dürfen frühestens aufgehoben werden, wenn vorher ein Realersatz in unmittelbarer Nähe erstellt worden ist.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Die Ziffer I./1. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 38

Parkleitsystem (PLS), Objektkredit/Genehmigung

Zusammenfassung

In der Stadt Olten soll ein Parkleitsystem die Parkplatzsuchenden über die aktuelle Belegungssituation in den Parkhäusern orientieren, ihnen den Weg dahin weisen und den Parksuchverkehr reduzieren. Das System umfasst vorderhand die Parkierungsanlagen im Gebiet der Innenstadt und ist erweiterbar.

Die Investitionskosten betragen für die Einführung des Systems CHF 1'453'000.00 und für die entsprechend notwendige Umrüstung und Gestaltung der Parkierungsanlagen in der Schützenmatte CHF 367'000.00. Sie werden zu 100% durch die Stadt Olten getragen. Die jährlich anfallenden Kosten für den Betrieb und Unterhalt von ca. CHF 50'000.00 teilen sich die am System beteiligten Betreiber der Parkierungsanlagen im Verhältnis der gelösten Parktickets. Die administrative Leitung mit Verwaltung, Fakturierung, Buchhaltung usw. wird von der Direktion Öffentliche Sicherheit übernommen, für die technische Leitung ist die Baudirektion, Abteilung Tiefbau, zuständig.

Um die Wirksamkeit des Systems zu verbessern bzw. den Parksuchverkehr möglichst gering zu halten, wird der Tarif für die nicht in das System integrierten öffentlichen oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt von CHF 1.00/h auf CHF 2.00/h erhöht. Er ist damit vergleichbar mit demjenigen ähnlich gelagerter Städte wie Solothurn und Zofingen. Die günstigen Tarife in der Schützenmatte verändern sich vorerst nicht. Sie sollen insbesondere für die Parkplatzsuchenden ab ERO attraktiv sein und so zum Parkieren in der Schützenmatte motivieren.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Die Reduktion des unnötigen Parksuchverkehrs in der Innenstadt ist in Olten ein langjähriges Anliegen. Der konkrete Auftrag zur Umsetzung eines Parkleitsystems (PLS) erfolgte im November 2008 im Rahmen der Parlamentsdebatte zur «Attraktivierung Innenstadt mit Begegnungszone». Das Gemeindeparlament forderte damals die Ausarbeitung eines Projektes für ein PLS. Gleichzeitig wurde die Motion Iris Schelbert-Widmer (GO) und Mitunterzeichnende betreffend die zeitlich vorgezogene Erstellung eines PLS unabhängig vom Bau eines Parkhauses überwiesen. Ebenso wurde zwei Jahre später der Vorstoss Daniel Schneider und Mitunterzeichnende betreffend die sofortige Umsetzung eines PLS als Postulat überwiesen.

Nach der Ablehnung des Projektes Attraktivierung Innenstadt durch das Oltnere Stimmvolk ist das Anliegen einer räumlichen Aufwertung und teilweisen Verkehrsentslastung der Innenstadt unter dem Titel «Strategie Innenstadt 2012» neu aufgerollt worden. Das PLS ist dabei integrierender Bestandteil und soll durch gezielte Parkrauminformationen zur Verkehrsentslastung der Innenstadt beitragen.

Abgestützt auf die parlamentarischen Beschlüsse ist das Ingenieurbüro Kontextplan AG, Solothurn, mit der Ausarbeitung der konzeptionellen Grundlagen für die Inbetriebnahme eines PLS beauftragt worden. Diese wurden unter Einbezug aller Parkhausbetreibenden erarbeitet. In ihrem umfassenden Konzeptbericht empfiehlt die Kontextplan AG, in Olten ein auf die Innenstadt begrenztes PLS einzuführen.

Sämtliche Parkplätze (PP) in den Parkhäusern von Olten sind privat bewirtschaftet und an eine Nutzung gebunden. Sofern sie öffentlich zugänglich sein dürfen, können die Parkhausbetreibenden diese in ein PLS einbringen. Die Beteiligung am PLS ist aber freiwillig, es besteht keine Möglichkeit, die Teilnahme rechtlich durchzusetzen. So haben die Eigentümerschaft bzw. die Betreiber der Parkhäuser Oltime und Neuhard sowie Aarecity kein Interesse an einem solchen System beteiligt zu werden.

Ein PLS gehört zweifellos zu einer modernen Verkehrsinfrastruktur einer Stadt. Einerseits ermöglicht es die rasche Auffindbarkeit von freien PP und andererseits vermag es dadurch den innerstädtischen Parksuchverkehr zu reduzieren. Mit der Umsetzung gewinnt die Stadt an Attraktivität für ihre Besucher/-innen und damit auch als Ziel, insbesondere für den Einkauf des täglichen wie auch periodischen Bedarfes. Genau das ist denn auch der Grund, wieso die Parkhausbetreibenden die Umsetzung eines Parkleitsystems als Aufgabe der Stadt definieren und eine finanzielle Beteiligung an den Investitionskosten ablehnen. In ihren Überlegungen berücksichtigen sie auch die Tatsache, dass die Parkhäuser ohne finanzielle Beteiligung der Stadt realisiert wurden. Ebenso wenig unterstützen sie die Erhebung einer nutzungsgebundenen Gebühr von ca. CHF 0.20 pro bezahltes Ticket für die Refinanzierung. In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Stadt die Investitionen für die Realisierung eines PLS alleine tragen muss und die Parkhausbetreibenden lediglich an den Betriebskosten anteilmässig beteiligt werden.

Demnach betreibt und unterhält die Stadt als Eigentümerin das PLS. Dabei ist vorgesehen, dass für die administrative Leitung (Verwaltung, Fakturierung usw.) die Direktion Öffentliche Sicherheit zuständig ist und die technische Leitung für Störungsbehebungen usw. der Bau- und Tiefbauverwaltung übergeben wird.

2. Funktion, Wirkung und Nutzen eines PLS

Ein PLS ist ein zentralgesteuertes Verkehrslenkungssystem, welches die Verkehrsteilnehmenden mittels speziellen Hinweistafeln rechtzeitig über das aktuelle Parkplatzangebot in den angeschlossenen Parkieranlagen orientiert und ihnen den direkten Weg dahin weist. Es bezweckt die optimale Nutzung der PP und die Vermeidung unnötiger Fahrleistungen des Parksuchverkehrs. Der Parkieranverkehr wird entlang gewünschter Routen gebündelt und das innerstädtische Strassennetz entsprechend entlastet. Seine Wirksamkeit ist am grössten, wenn die Anzahl dispers verteilter öffentlicher Autoabstellplätze gering ist.

Die Daten für die Belegungserfassung werden direkt in den Anlagen erhoben und über eine Kommunikationsinfrastruktur aktuell an die Hinweistafeln weitergeleitet. Unter Berücksichtigung der topographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten bietet sich für die Datenübertragung von der Zentrale an die einzelnen Signalstandorte ein Funksystem an.

Sowohl für Kunden als auch die Betreibenden der Parkieranlagen und die Allgemeinheit kann ein klarer Nutzen ausgewiesen werden:

- Für die Kunden wird ein Komfortgewinn erreicht, indem die freien PP rasch auffindbar sind und damit weniger Zeitaufwand und Kilometerleistung für die Parkplatzsuche aufgewendet werden muss.
- Der Vorteil für die Betreibenden der Parkieranlagen wird in der verbesserten Auslastung der Anlagen gesehen.
- Die Allgemeinheit profitiert durch die Reduktion der Lärm- und Luftemissionen und von einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

3. Perimeter

Ein PLS soll den Weg zu freien PP innerhalb eines Zielgebietes weisen, welches durch eine heterogene Nutzungsstruktur gekennzeichnet ist. Es zeigt damit nicht den Weg zum Parkraum einer einzelnen spezifischen Nutzung, sondern zu PP welche verschiedene Nutzungen abdecken. Suchen Kundinnen oder Kunden eine ganz bestimmte Dienstleistung, so z.B. das Einkaufszentrum Sälipark / Sälihof, werden sie sich nicht vom PLS leiten lassen, sondern direkt das entsprechende Parkhaus aufsuchen. Möchten sie aber Dienstleistungen beanspruchen welche im Umfeld eines Parkhauses aufzufinden sind, suchen sie einen Parkplatz, der möglichst nah an den entsprechenden Nutzungen liegt und werden deshalb das PLS berücksichtigen.

Östlich der Aare können die erwähnten Parkhäuser Sälipark / Sälihof einer bestimmten Nutzung (Einkaufszentrum) zugeordnet werden und decken in ihrer Umgebung keine für ein PLS relevante Nutzungsstruktur ab (Wohnen / Bildung). Die beiden Parkhäuser sind deshalb für die Wirksamkeit eines PLS nicht von grosser Bedeutung. Der Sälipark ist zudem bereits heute ab der Hauptverkehrsachse (Aarburgerstrasse) mit dem aktuellen Belegungsgrad signalisiert. Die Parkhäuser Oltime und Neuhard hingegen eignen sich gut für den Einbezug in ein PLS. Die Eigentümerschaft bzw. die Parkhausbetreibenden lehnen aber eine Beteiligung ab. Immerhin ist das Parkhaus Oltime ebenfalls ab der Hauptverkehrsachse (Aarauerstrasse) mit dem aktuellen Belegungsgrad signalisiert. Unter den gegebenen Umständen wäre der Nutzen eines PLS im Gebiet östlich der Aare also gering, da das Ziel für die Benutzer vorgegeben ist und keine alternativen signalisierten Parkierungsstandorte in Frage kommen. Die Ausnahme bildet das Parkhaus Winkel, welches durch die Langsamverkehrsachse Winkelunterführung - alte Brücke mit dem Bifang respektive der Innenstadt verbunden ist.

Die Innenstadt von Olten hingegen weist eine heterogene Nutzung mit verschiedenen Parkierungsmöglichkeiten auf. Für die Benutzer/-innen besteht damit der Bedarf, einen Überblick über das freie Parkplatzangebot zu erhalten und in kurzer Zeit und ohne unnötige Kilometerleistungen den bestmöglichen Parkplatz zu erreichen. In diesem Gebiet trägt die Allgemeinheit ein grosser Nutzen von einem PLS.

Aufgrund der Interessenlage der Parkhausbetreibenden sowie der Lage der Parkhäuser und den damit verbundenen Nutzungen, konzentriert sich das zukünftige PLS unter Einbezug des Parkhauses Winkel auf den Bereich der Innenstadt. Es kann aber bei Bedarf und mit den entsprechenden Kostenfolgen erweitert werden.

4. Angeschlossene Parkieranlagen

In das PLS können nur öffentlich zugängliche PP integriert werden. Die PP sollten in Anlagen zusammengefasst sein, welche über kontrollierbare Zu- und Wegfahrten verfügen. Nur so kann eine zweckmässige Wegweisung vorgenommen und die bestehende Anzahl der noch verfügbaren PP verlässlich erhoben und angezeigt werden. Wie nachfolgend dargelegt, können deshalb von den gesamthaft 1'210 im Innenstadtbereich öffentlich zugänglichen Parkfeldern nicht alle in das PLS integriert werden, sondern voraussichtlich deren 835. Abbildung 1 zeigt die zugehörigen Anlagen.

Parkierungsanlage	Anzahl öffentlich nutzbarer Parkfelder	
Bornblick	56 PP	privat, öffentlich zugänglich
Hammer 1+2 (2 Anlagen, 141 PP+ 46PP)	187 PP	privat, öffentlich zugänglich
Ringstrasse	32 PP	privat, öffentlich zugänglich
Hübeli	42 PP	privat, öffentlich zugänglich
OL 10	79 PP	privat, öffentlich zugänglich
Winkel	50 PP	privat, öffentlich zugänglich
Schützenmatte	389 PP	öffentlich
Total	835 PP	

Abbildung 1: In das PLS eingebundene Parkierungsanlagen

Parkplätze (PP), welche ausschliesslich der öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen, sind in Olten und damit auch in der Innenstadt nur oberirdisch im öffentlichen Strassenraum zu finden. Alle übrigen in den Parkhäusern untergebrachten PP sind an eine Nutzung gebunden. Wie bereits erwähnt, ist aus diesem Grund die Beteiligung der Parkhausbetreibenden an einem PLS freiwillig.

4.1 Oberirdische öffentliche Parkplätze

In der Innenstadt, zwischen der Kantonsstrasse im Norden, der Aare im Osten, der Dünnern im Süden und der Ringstrasse - Hammerallee im Westen, existieren insgesamt 309 öffentlich zugängliche Parkfelder im Strassenraum. Davon sind 57 PP auf dem Munzingerplatz und rund 60 PP entlang dem Amthausquai Süd (ab Römerstrasse und inkl. Klosterplatz) zusammengefasst. Die restlichen PP sind in kleinen Gruppen dispers über die Innenstadt verteilt. Die erlaubte Höchstparkdauer beträgt mit wenigen Ausnahmen 2 Stunden. Die Parkgebühren betragen 1.00 CHF pro Stunde.

Der Einbezug dieser PP in das PLS ist mit erheblichen Nachteilen verbunden und wird aus fachlicher Sicht in Frage gestellt. So müssten die dispers verteilten PP z.B. mittels in den Boden verlegten Detektorschlaufen einzeln überwacht werden, was mit einem unverhältnismässigen Kostenaufwand verbunden wäre. Zudem entstünde mit der zugehörigen Signalisation ein in jeder Hinsicht störender und schwer überschaubarer Wald von Hinweisschildern und Anzeigetafeln.

Die erwähnten PP entlang des Amthausquais Süd müssten ebenfalls mit einer Einzelplatzüberwachung versehen werden. Ansonsten wäre aufgrund der verschiedenen für die Altstadt geltenden Zufahrtsberechtigungen keine zuverlässige Zählung der Parkplatzbelegung möglich. Auch der Munzingerplatz könnte rein technisch in das PLS integriert werden. Dazu müsste die Anlage baulich von der Konradstrasse abgegrenzt und die Ein- und Ausfahrtsbereiche speziell ausgestaltet werden. Dies ist aber aus städtebaulichen Überlegungen nicht erwünscht und würde die Nutzungsflexibilität des Munzingerplatzes einschränken. Zudem müssten ca. 5 PP aufgehoben werden. Der Kostenaufwand für den Munzingerplatz wird mit CHF 170'000.00 geschätzt.

Aus diesen Gründen sollen diese 309 oberirdischen öffentlichen PP nicht in das PLS aufgenommen werden.

Auf der Schützenmatte bestehen in vier Parkieranlagen insgesamt 399 öffentlich zugängliche Parkfelder. Die maximale Parkzeit schwankt zwischen 4 Stunden und 7 Tagen. Die Parkgebühren betragen in der ersten Stunde 0.50 CHF und 1.00 CHF ab der zweiten Stunde.

Bevor die Anlagen in das PLS integriert werden können, müssen sie entsprechend umgestaltet (Zufahrten und Abgrenzungen) werden. Dabei wäre es wünschbar, an den jeweiligen Ein- und Ausfahrten ein für die Bewirtschaftung und Zählung der PP optimales Schrankensystem anzubringen. Davon muss aber abgesehen werden, weil die mit den Schranken verbundenen baulichen Massnahmen die freie Bespielung der Anlagen im Rahmen z.B. der Chilbi oder des Zirkus Knie behindern könnten. Aus diesem Grund müssen für die Zufahrtskontrollen sogenannte Laserscanner eingesetzt und die Parkgebühren über Parkscheinautomaten erhoben werden. Die gestalterischen Vorgaben werden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Schützenmatte erarbeitet. Der entsprechende Kredit hat das Gemeindeparlament im Rahmen der Budgetdebatte im November 2009 genehmigt. Durch die Umgestaltungsmassnahmen gehen gegenüber dem heutigen Bestand einige Parkplätze verloren, wie viele genau ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

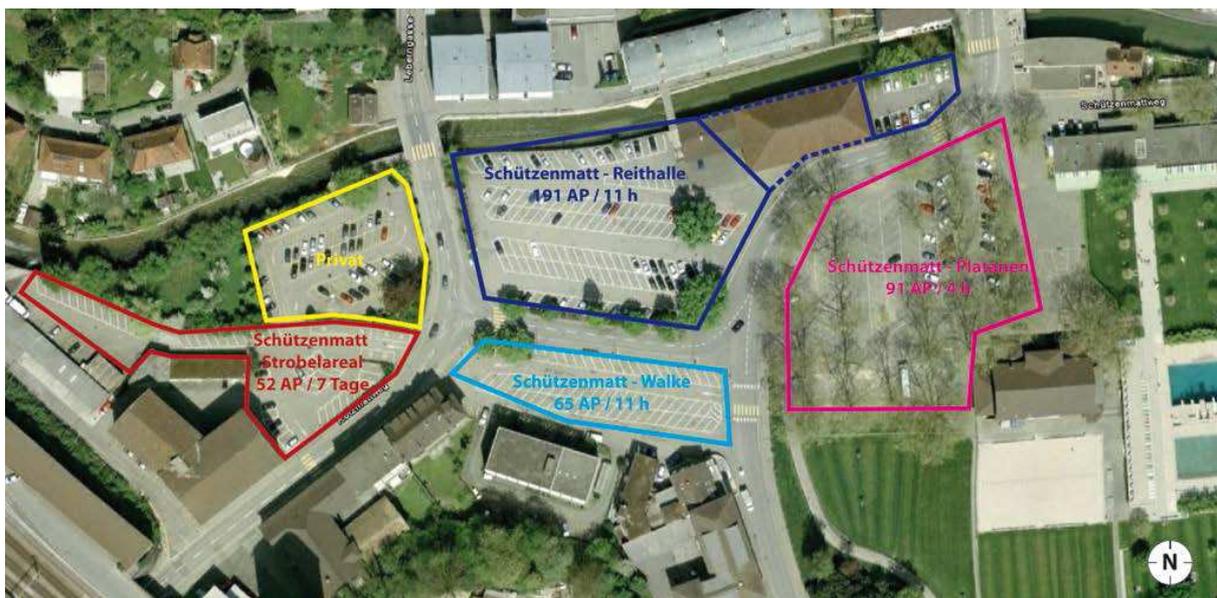


Abbildung 2: Situation Parkieranlagen Schützenmatte

4.2 Private, öffentlich zugängliche Parkplätze in Parkhäusern

Die Parkhäuser in der Innenstadt weisen alle einen Bezug zur heterogenen Nutzungen auf und eignen sich deshalb bestens für die Integration in ein PLS. Eine Ausnahme davon bildet das Parkhaus Aarecity, welches nur sehr wenige PP zur Verfügung stellen könnte. Die übrigen Parkhäuser weisen insgesamt eine Kapazität von 502 öffentlich zugänglichen Parkfeldern auf. Die Parkgebühren betragen im Mittel zwischen 0.50 CHF und 1.- CHF pro Stunde. Die maximale Parkzeit schwankt zwischen 12 Stunden und einer unbegrenzten Parkdauer.

5. Verkehrsführung

Die Signalisation des PLS erfolgt linear, so wie z.B. in Solothurn und Biel. Den Anzeigetafeln und Schildern folgend werden die Autofahrenden auf den Einfallachsen an das

nächstliegende Parkhaus verwiesen. Für den weiterfahrenden Verkehr wird lediglich die Richtung der restlichen Parkhäuser angegeben. Auf diese Art lassen sich die Parkieranlagen verhältnismässig einfach beschildern: «Abbieger» weisen auf spezifische Parkieranlagen, «Schilder geradeaus» deuten auf «weitere Parkplätze» hin.

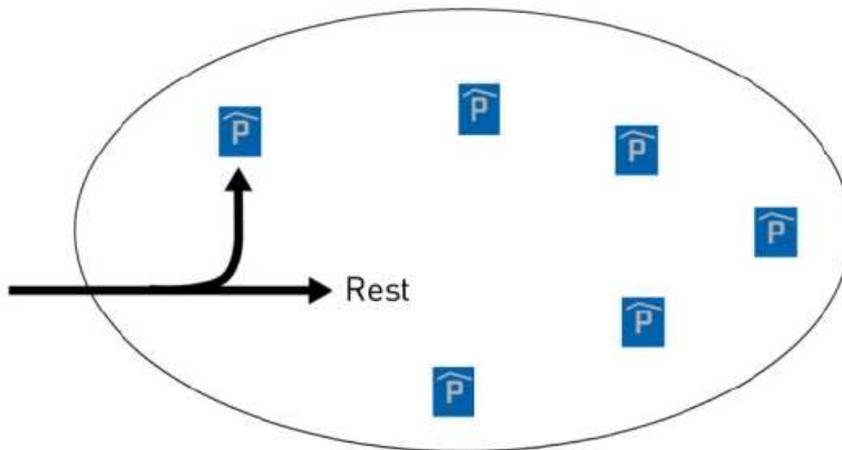


Abbildung 3: Prinzip lineares PLS-Konzept



Abbildung 4: Lineares Beschilderungssystem, Beispiel der Anzeigetafeln

6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenermittlung erfolgte unter Einbezug von Erfahrungswerten und Unternehmer-Richtofferten. Die gesamten Kosten für das PLS setzen sich wie folgt zusammen:

6.1 Einmalige Kosten:

Kostenschätzung PLS Olten

Preisstand 1.04.2011 Zürcher Baukostenindex 114.0 Punkte / Basis 1.04.2005

Zentralenausrüstung	200'000.00 CHF
Dynamische Tafeln	400'000.00 CHF
Statische Tafeln	46'000.00 CHF
Masten	58'000.00 CHF
Tiefbauarbeiten	207'000.00 CHF
Technische Ausrüstung	148'000.00 CHF
Projekt + Bauleitung	111'000.00 CHF
Unvorhergesehenes 15 %	175'000.00 CHF
Zwischentotal 1	1'345'000.00 CHF
MwSt. 8.0% (abgerundet)	107'600.00 CHF
Total (inkl. MWST)	1'452'600.00 CHF
Total (inkl. MWST) aufgerundet	1'453'000.00 CHF

Da sich die Betreiber der Parkierungsanlagen nicht an den Kosten der Investition beteiligen, gehen im Jahr der Realisierung die Investitionskosten voll zu Lasten der Stadt.

Kostenschätzung für die Umrüstung der vier Parkierungsanlagen in der Schützenmatte (siehe 4.1) Preisstand 1.04.2011 Zürcher Baukostenindex 114.0 Punkte / Basis 1.04.2005

Lieferung, Montage & Inbetriebnahme Lasersystem	190'000.00 CHF
Abschrankung Parkplätze (Tiefbau und Material)	65'000.00 CHF
Projekt + Bauleitung	29'000.00 CHF
Unvorhergesehenes 15.0%	43'000.00 CHF
Umprogrammierung der Ticketautomaten	13'000.00 CHF
Zwischentotal 1	340'000.00 CHF
MwSt. 8.0%	27'200.00 CHF
Total (inkl. MWST)	367'200.00 CHF
Total (inkl. MWST) abgerundet	367'000.00 CHF

Zu bewilligender Kredit total **1'820'000.00 CHF**

6.2 Betriebliche Folgekosten

Schätzung der jährlichen Betriebskosten PLS Olten, (Kostengenauigkeit \pm 15 %)

Stromkosten	10'000.00 CHF
Jährlicher Unterhalt der Aussenanlagen (Masten, Tafeln)	15'000.00 CHF
Betriebskosten (Administration, Systembetreuung, Internet)	15'000.00 CHF
Behebung von Schäden durch unbekannte Dritte	10'000.00 CHF
Total (inkl. MWST)	50'000.00 CHF

Alle Betreiber der an das PLS angeschlossenen Parkierungsanlagen beteiligen sich anteilmässig an den Betriebskosten und zwar im Verhältnis der bezahlten Parktickets. Für eine ausgeglichene Rechnung sind dazu ca. 10-15 Rappen pro Parkticket notwendig. Die genauen Betriebskosten werden von der Direktion Öffentliche Sicherheit ermittelt und den Parkhausbetreibern in Rechnung gestellt. Die entsprechenden Modalitäten müssen zwischen der Stadt Olten und den Parkhausbetreibern noch vertraglich geregelt werden. Der städtische Anteil an die jährlichen Betriebskosten geht zu Lasten der Laufenden Rechnung.

7. Parkierungstarife

Damit das PLS eine gute bzw. erwünschte Wirkung erzielt, muss der Tarif für die in der Innenstadt nicht ins PLS integrierten öffentlichen oberirdischen PP höher sein, als derjenige für PP in systembeteiligten Parkierungsanlagen.

Heute betragen die Parkgebühren in der Innenstadt respektive der sogenannten Kernzone (gem. PP-Konzept 1994: Gebiet zwischen der Kantonsstrasse im Norden, der Aare im Osten, der Dünnern im Süden und der Ringstrasse- Hammerallee im Westen) CHF 1.00 pro Stunde (max. 2 Stunden) und in der Kernrandzone (u.a. Schützenmatte) CHF 0.50 in der ersten Stunde, CHF 1.00 ab der zweiten Stunde (von max. 4 Stunden bis max. 7 Tage).

Die aktuellen Tarife für Parkhäuser in Olten liegen zwischen CHF 0.50 und CHF 1.00 pro Stunde. Laut Aussagen der Parkhausbetreiber können die Parkhäuser erst ab einem Tarif von ca. CHF 1.50 pro Stunde kostendeckend betrieben werden. Wird von einem solchen Tarif ausgegangen, müsste der Tarif für die öffentlichen oberirdischen PP in der Kernzone höher liegen. Der Stadtrat hat deshalb einer Tarifierhöhung für die oberirdischen öffentlichen PP auf der linken Aareseite in der Kernzone von aktuell CHF 1.00 auf neu CHF 2.00 pro Stunde zugestimmt und beantragt dem Parlament die entsprechende Anpassung vorzunehmen. Der Tarif von CHF 2.00 pro Stunde kann mit denjenigen von öffentlichen PP ähnlich gelagerter Städte wie Solothurn und Zofingen verglichen werden.

Die Tarife für die PP in der Schützenmatte sollen hingegen vorläufig unverändert bleiben. Die Parkflächen in der Schützenmatte werden vom Parkleitsystem erfasst und deshalb sollte sich ihr Tarif an denjenigen der systembeteiligten Parkhäuser anlehnen. Da aber eine grössere Wegdistanz zum «Zentrum» wie auch die Interessen der Badi-Besucher zu berücksichtigen sind, bleiben die Tarife in der Schützenmatte vorläufig unangetastet.

8. Organisation / Zuständigkeiten / Termine

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

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

Das PLS wird mit der Eröffnung der ERO im Mai 2013 in Betrieb genommen. Die Bauprojektierungs- und Realisierungsphase des PLS dauert rund 12 Monate.

9. Kommissionen

Die Stadtentwicklungskommission hat an ihren Sitzungen vom 22.12.2011 und 12.01.2012 das Geschäft behandelt und unterstützt mehrheitlich die Umsetzung des Parkleitsystems (mit oder ohne Beteiligung der Parkhausbetreiber an den Investitionskosten).

Die Stabsstellen wurden in die Ausarbeitung dieser Vorlage einbezogen.

Beschlussesantrag:

I.

1. Der Objektkredit für die Realisierung des Parkleitsystems und die notwendigen Umrüstungen der vier Parkieranlagen in der Schützenmatte im Betrag von CHF 1'820'000.00 wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 620.501.098 bewilligt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2011, Stand 114.0 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
2. Die jährlich wiederkehrenden betrieblichen Folgekosten von CHF 50'000.00 werden zu Gunsten der Laufenden Rechnung Kto. Nr. 621.314.02 bewilligt.
3. Für die öffentlichen oberirdischen Parkplätze in der Kernzone (Gebiet zwischen der Kantonsstrasse im Norden, der Aare im Osten, der Dünern im Süden und der Ringstrasse- Hammerallee im Westen) werden die Parkgebühren mit der Inbetriebnahme des Parkleitsystems auf Fr. 2.00 pro Stunde angehoben.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
5. Die Motion Iris Schelbert-Widmer (GO) und Mitunterzeichnende betr. zeitlich vorgezogene Erstellung eines Parkleitsystems unabhängig vom Bau eines Parkhauses, vom Gemeindeparlament überwiesen am 20. November 2008, sowie das Postulat Daniel Schneider und Mitunterzeichnende betreffend sofortige Umsetzung eines Parkleitsystems, vom Gemeindeparlament überwiesen am 20. November 2010, werden als erfüllt abgeschrieben.

II.

Ziffer I.1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

- - - - -

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

Beschluss

Mit 39 : 0 Stimmen wird Eintreten beschlossen.

Rückweisungsantrag GPK

Marcel Steffen, GPK: Nach einem Auftrag von November 2008 im Rahmen einer Parlamentsdebatte, einer Motion des gleichen Datums, dem Postulat von 2010, einem zerzausten Kleeblatt Innenstadt und weiter einer gescheiterten Volksinitiative kommt jetzt der Vorschlag des Stadtrates zu diesem lang ersehnten und glücksbringende Parkleitsystem. Ein Parkleitsystem sollte den Parkplatzsuchenden über die aktuelle Parkplatzsituation orientieren, ihn genau dort hin leiten, wo dann noch einer frei ist und den Suchverkehr eliminieren. Eine ganz einfache Gleichung aus der Theorie. Die Innenstadt erhält so automatisch eine Aufwertung, weil weniger herum fahren, und das ist so das, was es sein soll. In der GPK sind wir auf das Geschäft eingetreten und haben es zurück gewiesen. Die Details dieser Vorlage haben wir somit gar nicht behandelt. Die Rückweisung begründen wir von der GPK damit, dass die Praxis anders aussehen wird. Das Parkleitsystem wird nicht das Allerweltheilmittel sein, wie wir uns erhofft haben. Und Hand aufs Herz, alle Parlamentarier hier: Welche Parkplätze in der Innenstadt lösen den von uns allen nicht gewünschten Suchverkehr aus? Das sind jetzt nämlich genau die, welche im Parkleitsystem nicht enthalten sind. Nun sehen wir zu allem anderen auch noch die Kosten. Aufgrund dieser Kosten und dessen, dass die Parkplätze ja gar nicht alle im System enthalten sind, ist dies einfach schlichtweg zu hoch. Wir können in der Vorlage nachlesen, was es kosten würde, wenn wir diese gleichwohl noch drin haben möchten und wissen mittlerweile auch, dass sogar einige Anträge bestehen, die eben genau diese im Parkleitsystem haben wollen. Somit wird es noch teurer und zudem wissen wir dann gar nicht, wie teuer diese Geschichte wird, weil es nur eine Kostenschätzung „Munzinger“ enthalten ist und nicht mehr. Dazu kommt auch noch die vorgestellte Technik. Sie ist erprobt und hat Anrecht darauf. Der Innovationsgedanken an eine neue Technologie fehlt aber in dieser Vorlage. Wir haben kürzlich aus der Presse erfahren, dass es in der Schweiz über 3 Millionen Smartphones gibt. Ein innovatives System wäre jetzt mindestens ein Gedankengang an ein App, das irgendwie die Technologien miteinander knüpfen kann. Es wäre es wert gewesen, wenn es auch enthalten gewesen wäre. Zum Schluss noch ein kleiner Gedankenexkurs: Woher kommen die Verkehrsströme, wenn die ERO offen ist? Muss ein Oltner von der rechten Aareseite wirklich noch via Bahnhofbrücke in die Stadt hinein fahren? Löst sich der Suchverkehr vielleicht nicht von selber oder betrifft zumindest nur noch einen Bruchteil diesen Suchverkehr? Der Grossteil der Parkplatzsuchenden wird wahrscheinlich automatisch in der Schützenmatte landen. 2 Millionen Franken in etwas investieren, was das Problem nicht löst, nicht alle Parkplätze beinhaltet und für den Hauptteil der angeschlossenen Betreiber auch noch freiwillig ist. Das lässt uns in der Funktion der Geschäftsprüfungskommission zum Entschluss kommen, das Geschäft zurück zu weisen und die geplante Investition somit vorläufig nicht zu tätigen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Der GPK-Sprecher hat versucht, die Geschichte aufzurollen. Wesentlich ist, dass wir einen Auftrag hatten, diese Vorlage zu bringen, nicht einfach, damit wir sie gebracht haben, sondern weil der Stadtrat tatsächlich auch überzeugt ist, dass mit einem Parkleitsystem der Suchverkehr in diesem Sinne eliminiert werden kann. Der Stadtrat bedauert den Rückweisungsantrag auch und hält an seinem Antrag fest. Zur Ausgangslage als solche: Es sind schon die verschiedenen Geschäfte, die politischen Agendas gewesen, die man schliesslich auf dem Weg bis hierher hatte, dass man das Parkleitsystem nicht installieren konnte. Es hat verschiedene Szenarien gegeben. Von kein Verkehr mehr in der Innenstadt bis zu einem Parkhaus. Je nachdem wäre auch das Parkleitsystem anders

ausgestaltet worden. Was wir aber in der Zwischenzeit auch klar festigen konnten, ist die Haltung der Parkhausbesitzer, weil dies zentral wichtig ist. Die Stadt Olten hat kein eigenes öffentliches Parkhaus. Wir haben aber Parkraum, den wir bewirtschaften. Von daher war auch das Gespräch mit den Parkhausbesitzern sehr zentral, wo insbesondere auch ihr Mitwirken, auch die Beteiligung, was die Bedingungen sind und wie viele Parkplätze überhaupt öffentlich zur Verfügung standen, intensiv diskutiert wurde. Das konnte man sauber analysieren, und man ist zum Schluss gekommen, dass man insgesamt in den verschiedenen Parkieranlagen, inklusive Schützenmatte, die 835 Parkplätze lenken, letztlich den Autofahrer auf diese Parkplätze zuführen lassen könnte. Wichtig war auch, im Zusammenhang mit den Parkhausbesitzern überhaupt zu diskutieren, ob sie sich finanziell an der Erstellung beteiligen. Der GPK-Sprecher hat die Kosten angesprochen. Es ist doch eine relativ hohe Zahl mit einer Investition von 1,8 Millionen Franken. Dort haben die Diskussionen aber schnell gezeigt, dass das Interesse der privaten Parkhausbesitzer, dies selber investieren zu wollen, nicht vorhanden ist. Wo sie aber bereit sind, Parkplätze zur Verfügung zu stellen und sich an den entsprechenden Betriebskosten auch anteilmässig zu beteiligen. In diesem Zusammenhang war im Gespräch mit den Parkhausbesitzern auch wichtig, dass man für die öffentlichen Parkplätze im Obergrund, überall wo sie verstreut sind, eine Tarifpolitik macht, welche den Suchverkehr effektiv eingrenzt und man auch mit günstigeren Konditionen in den Parkhäusern die Motivation steigern kann, dass man ins Parkhaus geht. Das heisst konkret, dass wir im Parlament auch beantragen, die oberirdischen Parkieranlagen vom Tarif her herauf zu setzen, mit Ausnahme der Schützenmatte. Zur Verkehrsführung und Installation: Ich möchte hier auch gleich den Kritikpunkt der GPK aufnehmen, welche die Rückweisung begründet, man sei hier mit unserer Anlage im letzten Jahrhundert gelandet. Ich denke, der Ansatz ist, und so habe ich es von der GPK auch verstanden, dass man ein modernes System auf ein solches laden kann. Aber man muss dieses System zuerst haben. Das ist ein ganz einfaches Parkleitsystem, so wie es jetzt mit Funk ausgestaltet ist, wo man dann tatsächlich moderne Apps drauf laden kann. Ich glaube auch ein wenig daran, dass dies zwischendurch funktioniert. Man muss aber sagen, dass es ein Drittanbieter ist. Die Stadt Olten muss an und für sich mit dem Parkleitsystem die Grundinfrastrukturen zur Verfügung stellen, damit nachher Apps darauf appliziert werden können. Dies zur Technologie und natürlich ist die Frage berechtigt, und wir haben versucht, in der Vorlage zu beantworten, weshalb der Munzinger- und Klosterplatz nicht enthalten sind. Beim Munzingerplatz haben wir uns vor allem den Kosten-/Nutzeneffekt überlegt, nämlich dass für die über 50 Parkplätze Fr. 170'000.— doch relativ hoch sind und man den Parkplatz doch noch normal bewirtschaftet haben will. Man könnte es aber machen, und es ist tatsächlich auch eine wichtige Frage, was überhaupt technisch gemacht werden kann. Es ist technisch möglich, den Parkplatz Munzingerplatz auszurüsten. Neben den finanziellen, Kosten-/Nutzen- waren es auch städtebauliche und ästhetische Überlegungen, wo man das Gefühl hatte, man möchte dies nicht mit den sogenannten Lasern, grossen Lampen, eine Verunstaltung dieses Platzes machen. Etwas komplizierter und technisch muss ich hier klar sagen, sind der Klosterplatz und der Amthausquai schwieriger zu bewirtschaften. Wenn dies ein geschlossener Parkplatz wäre, könnte man sich dies sicher noch mit einer Schranke, die hinauf und hinunter geht, überlegen. Aber wir haben noch Altstadtzufahrtsmöglichkeiten, wo auch die Anwohner und auch Lieferanten, die ihre Ware hinein fügen müssen, durch gehen dürfen. Das kompliziert es insofern, dass es möglich ist, dass sogenannte Detektoren, Schlaufen quasi in den Boden gelegt werden müssen, die dann feststellen sollen, ob ein Parkplatz besetzt ist oder nicht. Die technischen Anforderungen sind am Amthausquai und auf dem Klosterplatz wirklich viel anspruchsvoller, insbesondere wegen der Durchfahrtsituation. Deshalb können wir zur technischen Machbarkeit, was Klosterplatz und auch den Amthausquai betrifft, nicht präzise Angaben machen. Wir haben trotzdem gerechnet, weil diese Frage ja kommen könnte, was es kosten würde, wenn wir dort die entsprechenden Detektoren einschalten würden. Hier sprechen wir nicht nur von Fr. 170'000.—, sondern aufgrund der technischen Situation sind es dann bald Fr. 200'000.— bis Fr. 300'000.—. Beim Munzingerplatz wie auch beim Kloster-

platz besteht ja auch die Möglichkeit und Option, dass man dies in einer späteren Phase, wenn man allenfalls diese Kosten genauer hat und auch Erfahrungen gesammelt hat, entsprechend nachrüstet. Die Termine sind auch wieder ein Thema. Wir möchten das Parkleitsystem gerne pünktlich auf die ERO-Eröffnung in Betrieb nehmen, um schliesslich auch die Verkehrsströme kanalisieren zu können, damit es in diesem Sinne auch eine Wertsteigerung für die Attraktivierung Innenstadt darstellt. Die politische Frage, die noch kommen könnte, ist inwiefern man quasi mit Steuergeldern eine für reine Personenzüge, Individualverkehr, Steuergelder zur Verfügung stellt. Ist dies gerecht? Müsste man hier eine politische Frage stellen? Von daher sagt auch der Stadtrat, dass man die öffentlichen Gelder, Steuergelder, einsetzen darf, weil es auch dem Langsamverkehr zugute kommen soll. Ich bitte Sie im Namen des Stadtrates, auf die Vorlage einzutreten, was Sie bereits getan haben, den Rückweisungsantrag abzulehnen und den Beschlussesanträgen wie formuliert zuzustimmen.

Dr. Rudolf Moor: Ich muss trotzdem ein paar Worte mehr sagen, weil eine Mehrheit der SP auch für Rückweisung ist, aber nicht mit der ganz gleichen Begründung, und es eben nicht die ganze SP ist. Die SP ist nämlich grundsätzlich nach wie vor für ein Parkleitsystem. Wir stellen nicht das Parkleitsystem als solches in Frage. Aber die Begeisterung für die vorliegende Vorlage ist eher begrenzt. Vor allem der Umstand, dass der Munzingerplatz und der Klosterplatz nicht integriert sind, stösst bei uns nicht gerade auf viel Verständnis. Es liegen zwei Anträge der CVP und FdP für je einen der beiden Parkplätze, die sie integrieren möchten, vor. Eine Mehrheit von uns würde inhaltlich diesen Anträgen eigentlich zustimmen. Wir sind aber der Meinung, dass es nicht seriös ist, wenn man dies einfach über Anträge einbaut, sondern wir würden vorschlagen, dass der Stadtrat eine neue Vorlage bringt, wo sie dabei sind und die Kosten nachher auch sauber berechnet sind und man eigentlich wieder eine Vorlage hat, die stimmt und der man dann zustimmen könnte. Das sind die Hauptargumente, weshalb eine Mehrheit von uns heute die Rückweisung unterstützen würde. Inhaltlich wären wir mit diesen Anträgen an sich einverstanden. Das Argument der GPK wegen der neuen Technologien ist in unserer Fraktion nicht gerade auf sehr viel Verständnis gestossen. Man möchte eigentlich nicht auf die schönen klapprigen Anzeigen verzichten, die es sonst auch überall gibt, und auch nicht die Autofahrer zwingen, an solchen modernen Geräten herum zu fummeln und die Velofahrer nicht mehr zu sehen, sondern man möchte, dass die Leute wirklich vor allem hinaus schauen und möchte keine Motivation, die nicht im Sinne der Verkehrssicherheit ist, leisten. Deshalb ist eine Mehrheit von uns für die Rückweisung. Es gibt aber eine Minderheit, welche dies nicht unterstützt und zwar vor allem auch, weil man erwartet, dass rein die Anzeige, auch wenn es trotzdem noch Suchverkehr gibt, dass viele Parkplätze immer frei sind, dazu beitragen könnte, dass der Suchverkehr reduziert wird. Schon der Umstand, dass die Leute lernen und sehen, dass es ja freie Parkplätze hat, leistet einen Beitrag, den Suchverkehr zu reduzieren, wenn auch die Parkplätze, die sicher einen Teil des Suchverkehrs auslösen, nicht dabei sind.

Christian Werner: Die SVP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag der GPK einstimmig. Was die Argumentation anbelangt, verweise ich auf den Sprecher der GPK. Wir können uns dem anschliessen, grundsätzlich auch dem, was Ruedi gesagt hat, zumindest was den ersten Teil anbelangt. Vielleicht noch kurz etwas zu den neuen Technologien oder den Smartphones. Es ist ja nicht so, dass man hier irgendwie etwas aus dem Boden stampfen würde, das es so noch nirgends gibt und man hier riesige Risiken eingehen würde und sich von der Verkehrssicherheit in einem problematischen Bereich bewegen würde. Es gibt verschiedene Städte, die dies bereits heute haben. Abgesehen davon gibt es heute für sehr wenig Geld Einrichtungen, wo man dies im Auto festmachen kann. Schliesslich ist es nicht viel Anderes als ein Navigationssystem, das Ihr im Fahrzeug habt und das in gewissem Sinne auch ein wenig ablenkt. Aber ich denke nicht, dass es von der Sicherheit her wirklich ein grosses Problem ist. Noch etwas zu Martin Wey: Es stimmt sicher, dass wenn man jetzt auf einem etwas moderneren System basieren würde, man im Hintergrund gleichwohl ein

Parkleitsystem bräuchte. Aber das ist ja quasi nur die Intelligenz, die man zur Verfügung stellen würde, ohne Signalisation etc. Das behaupte ich jetzt, ohne hier Spezialist zu sein, aber ich behaupte einmal, dass dies nicht 1,8 Millionen Franken kosten würde. Dort können wir Geld sparen bzw. anders umgekehrt ausgedrückt: Für 1,8 Millionen Franken investieren wir in ein System, das wahrscheinlich nicht mehr ganz dem heutigen Stand entspricht oder zumindest nicht sehr innovativ ist. Die SVP-Fraktion ist offenbar hier innovativ und fortschrittlicher als andere, die es immer wieder vorgeben.

Sandro Gervasoni: Die FdP-Fraktion hat sich die Entscheidung mit dem Parkleitsystem nicht einfach gemacht. Ich denke, wir gehen einig, dass es grundsätzlich Sinn macht, die Leute abzuholen und in die Stadt hinein zu führen. Bei der Vorlage hat uns einiges gestört. Vieles ist auch schon erwähnt worden, beispielsweise dass die zwei beliebtesten Parkplätze Munzinger- und Klosterplatz nicht beinhaltet sind. Das stellt aus unserer Sicht schon einmal den Sinn des ganzen Systems in Frage. Entsprechend haben wir dann auch noch einen Antrag eingereicht. Wir können uns gut vorstellen, dass man schliesslich, wie es mein Vorredner gesagt hat, via Apps etwas macht. Es darf auch gerne ein Verkehrsinformationssystem sein. Wir denken, dass die Kundschaft und die Lieferanten der Stadt Olten schon wissen, wo diese Örtlichkeiten sind. In diesem Zusammenhang würden wir es gerne sehen, falls wir mit der Rückweisung durchkommen, wenn der Stadtrat zwei Varianten ausarbeiten würde, möglichst eine schlanke, vielleicht mit Apps und etwas wie gehabt, aber auch modernisiert, mit Beinhaltung Munzinger- und Klosterplatz.

Anita Huber, Fraktion Grüne: In Olten hat es viele Autos, die einen Parkplatz suchen. Es hat aber auch viele Parkplätze, die leer stehen. Ein Parkleitsystem vermittelt zwischen Angebot und Nachfrage. Es führt zu einer win-win-win- Situation. Während beispielsweise in Aarau seit 2010 ein Parkleitsystem den Parkplatzsuchverkehr eindämmt und die Auslastung verbessert, wurde in Olten im Parlament immer wieder darüber geredet, aber es wurde nie was umgesetzt. Unterdessen liegt ein pragmatischer Ansatz vor: Eingesetzt wird eine langjährig bewährte Technik, die jederzeit erweitert werden kann. Geplant ist auch eine marktwirtschaftliche Lösung, welche die begehrten Parkplätze verteuert. Mit der geplanten Verteuerung der begehrten, oberirdischen öffentlichen Parkplätze kommt die unsichtbare Hand der Marktwirtschaft zum Einsatz. Wer auf dem Klosterplatz einen Parkplatz sucht, erhält mit dem vorliegenden Konzept keine Information über freie Parkplätze. Wobei die Wahrscheinlichkeit sehr hoch ist, dass zu begehrten Zeiten kein einziger Parkplatz leer steht. Ganz sicher ist aber, dass die Gebühr auf dem Klosterplatz doppelt so teuer ist wie bei den andern Parkplätzen. Wer sich in Olten auskennt, wird auch ohne Parkleitsystem den Munzinger- und Klosterplatz finden. Anders sieht es aus bei auswärtigen Gästen. Wer kennt nicht diese Situation: Man will – z.B. in Frankreich – den Markt im Stadtzentrum besuchen und ist äusserst dankbar über ein Parkleitsystem, das einem in einer fremden Stadt sicher zu einem freien Parkplatz führt. Unsere Stadt lockt vielleicht nicht gerade Gäste aus dem Ausland für den Markt an, doch wir empfangen ortsfremde Gäste, die Bildungsstätten, Tagungsorte oder Gesundheitsinstitutionen aufsuchen. Mit einem Parkleitsystem signalisieren wir, dass uns auch Gäste mit einem Auto willkommen sind. Deshalb rate ich den Parlamentsmitgliedern, sehr genau zu überlegen, ob das vorliegende System abgelehnt werden soll in der Hoffnung, dass irgendwann irgendein vielleicht innovatives System einmal eingeführt werden soll. Deshalb ist die Grüne Fraktion nicht für Rückweisung dieses Systems, weil wir schon bald Parkleitsystem haben, wie es andere Städte wie zum Beispiel Aarau schon haben.

Roland Rudolf von Rohr: Die CVP/EVP/GLP-Fraktion hat sich mit diesem Geschäft beschäftigt und ist natürlich auch etwas geteilter Meinung gewesen, vor allem, was die Rückweisung betrifft. Man war knapp für die Rückweisung. Es ist dann aber heraus gekommen, dass wenn wesentliche Punkte wie Munzingerplatz und jetzt neuerdings wahrscheinlich auch Klosterplatz, der integriert werden sollte, geändert würden, die meisten

Mitglieder der CVP dafür wären. In diesem Sinne plädiere ich persönlich gegen ein Rückweisen, weil ich für das Parkleitsystem bin. Ich bin schon seit längerer Zeit in diesem Rat wie viele andere auch. Wir hatten schon viele Debatten über das Parkleitsystem, wo vor allem immer bemängelt wurde, dass wir es nicht haben. Die Behörden, der Stadtrat, der Gemeinderat, alle mussten immer wieder hören: Wieso habt Ihr kein Parkleitsystem? Beim Morgenstamm im Allenspach: Ihr braucht ein Parkleitsystem. Weshalb habt Ihr noch keines? Am Abendstamm im Chübel ähnlich, andere Clientèle. Aber auch bei den Martinsbrüdern und an den Weihnachtessen: Alle reden vom Parkleitsystem. Jetzt haben wir eines und Ihr sagt nein, ich glaube, weil es nicht App-tauglich ist. Natürlich gibt es an jedem System etwas zu ändern. Aber das ist modular. Das kann man auch noch ergänzen oder streichen. Deshalb denke ich, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist, mit den beiden Zusatzanträgen, die noch kommen werden, dem zuzustimmen.

Daniel Probst: Ich habe ein Statement, das nur dann relevant ist, wenn wir dies zurück weisen, und zwar möchte ich dem Stadtrat noch etwas mitgeben. Es war vorher viel von Innovation die Rede. Hier bin hier eher skeptisch. Ich glaube, ich bin ja wirklich sehr technologieaffin, glaube aber ehrlich gesagt nicht unbedingt an die App-Lösung. Innovation ist nur dann eine gute Innovation, wenn sie auch wirklich gebraucht wird. Ich glaube, man muss beim Parkleitsystem schon schauen, wenn man in eine Stadt fährt und zuerst wissen muss, welches App man für diese Stadt braucht oder ob es verschiedene Systeme gibt, wird es schnell einmal kompliziert. Wenn man ein einfaches System hat, eben die Anzeigetafeln, ist es einfach für jeden, der Auto fährt, kompatibel. Das ist etwas ein Unterschied. Ich sage jetzt einmal: Schaut und prüft, aber wirklich seriös. Innovation, die nicht gebraucht wird, ist einfach eine gut gemeinte Erfindung. Das ist nicht das Gleiche. Prüft dies gut im Falle, dass es zurück gewiesen wird.

Marcel Steffen: Ich möchte Euch Parlamentariern etwas in Gewissen reden, welche Verantwortung wir hier haben. Bleiben wir doch fair! Ich bin auch nicht gegen das Parkleitsystem. Überlegt, was nach der ERO passiert. Wie könnt Ihr sicher sein, wo die Verkehrsströme durchgehen werden? Meiner Ansicht nach gegen sie über die ERO und dann kommen sie automatisch auf einen Parkplatz. In der Schützenmatte sind es 400 Parkplätze. Ich weiss nicht, ob das Parkleitsystem heissen soll: Es hat freie Parkplätze in der Schützi. Dort hat es in der Regel einen frei. Der Verkehr geht dorthin. Heute haben wir es schon einmal mit Zahlen und Fakten gehört. Wir können noch nicht mit Zahlen und Fakten sagen, wo und wie dies ist. Vielleicht machen wir ein Verkehrsleitsystem für die Winznauer und Trimbacher. Seid Euch hier, wenn Ihr zustimmt, einfach bewusst: Wenn das Geschäft nicht zurück gewiesen wird und wir dann zu den Änderungsanträgen kommen, wird es noch krimineller. Dann fangen wir an, über Sachen zu diskutieren, wo wir bisher eine Hausnummer haben. Das kostet zwischen Fr. 400'000.— und Fr. 500'000.— mehr. Wir wissen es noch nicht genau. Aber diese Hausnummer gibt es. Das können wir hier doch nicht verantworten. Der einzig richtige Weg ist, das Geschäft zurück zu weisen. Der Stadtrat hat jetzt genügend Inputs erhalten und weiss, was er machen muss, um dieses Geschäft noch einmal zu bringen. Bis dann wird die ERO hoffentlich auch offen sein.

Beschluss

Mit 30 : 18 Stimmen wird der Rückweisung zugestimmt.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. März 2012

Akten-Nr. 7/7

Prot.-Nr. 39

Weihnachtsbeleuchtung, Ersatz/Kreditgenehmigung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag

1. Ausgangslage

Die Weihnachtsbeleuchtung in der Oltnen Altstadt ist in die Jahre gekommen und muss insbesondere aus technischen Gründen ersetzt werden (Beschädigungen, fehlende Ersatzteile, Umstellung auf LED). Sie wurde bisher jeweils vom Verband Gewerbe Olten mit finanzieller Unterstützung der Einwohnergemeinde (Kostensenkung) durchgeführt. Gewerbe Olten organisierte und finanzierte gleichzeitig die spezielle Beleuchtung der alten Holzbrücke im Advent. Die Einwohnergemeinde ihrerseits stellt analog zu ihrem Wappen drei beleuchtete Tannen am Aareufer auf und beleuchtet zudem Bäume an einer der Hauptverkehrsachsen (Frohburgstrasse).

Gewerbe Olten hat 2011 (als „Geschenk“ der Einwohnergemeinde zum 125-Jahr-Jubiläum) die Weihnachtsbeleuchtung an die Einwohnergemeinde abgetreten. Zusammen mit dem technischen Bedarf einer Erneuerung gibt dies Gelegenheit für einen Neuanfang. Ziel ist eine Neukonzeption der Weihnachtsbeleuchtung der Oltnen Innenstadt mit modularem Aufbau, was die Art der Beleuchtung, aber auch die zeitliche Umsetzung betrifft: Kern ist die Altstadt, die in der bisherigen Intensität weiterhin beleuchtet werden soll. 2013 wird auch die Kirchgasse vom motorisierten Individualverkehr befreit und könnte anschliessend in die Weihnachtsbeleuchtung aufgenommen werden. Dabei ist auch zu prüfen, ob das Gewerbe in der Innenstadt für einen einheitlichen Weihnachtsschmuck gewonnen werden kann. In einer späteren Etappe ist auch eine Weihnachtsbeleuchtung auf der rechten Aareseite zu prüfen.

Die drei Tannen am Aareufer werden weitergeführt, da sie seit vier Jahren auf gutes Echo stossen. Entsprechend wurden sie 2010/2011 auf LED umgestellt. Die Bäume an der Frohburgstrasse werden auf Zuseher hin mit dem (noch) vorhandenen Ersatzmaterial bestückt.

Die Umsetzung der neuen Weihnachtsbeleuchtung soll per Weihnachten 2012 erfolgen; die Bestellung des Materials müsste dafür im Frühjahr 2012 erfolgen.

2. Vorgehen

Die Direktion Präsidium hat im Januar 2011 fünf verschiedene Lichtgestalterbüros für eine Vorgehens- und Kostenofferte für ein Vorprojekt zur Definition des geeigneten Beleuchtungskonzeptes und die Begleitung der Umsetzung (Submissionierung, technische Realisierung mit lokalen Partnern etc.) angefragt. Aufgrund der eingegangenen Offerten und

der realisierten Projekte wurde Renato M. de Toffol, Atelier für Lichtgestaltung, in Eggersriet ausgewählt; Die entsprechenden Kosten betragen CHF 21'600. Als Referenzprodukte sind die neue Weihnachtsbeleuchtung in Stein am Rhein oder die Beleuchtungen von Stadttheater und Konzertsaal Olten zu nennen.

Parallel dazu wurde eine Begleitgruppe ins Leben gerufen, um die Arbeiten breit abzustützen. Sie setzte sich aus Markus Dietler (Leitung), Aldo Stoppa (Stadtplanung), Hansueli Lerch (Altstadtkommission), Klaus Kaiser (Gewerbe Olten) und Roland Bolliger (a.en) zusammen. Sie hat ein Lichtkonzept ausgearbeitet, das sie bis Weihnachten 2012 umsetzen möchte.

In einem ersten Schritt ist eine neue Weihnachtsbeleuchtung im Perimeter der Altstadt vorgesehen; auch die Alte Brücke soll ins neue Konzept einbezogen werden. In einem zweiten Schritt soll schwergewichtig die Kirchgasse nach deren Umbau im Jahr 2013 hinzu kommen.

Der Stadtrat hat im vergangenen Juli der von der Begleitgruppe vorgeschlagenen Stossrichtung grundsätzlich zugestimmt. Am 24. November wurde zeitgleich mit dem Einschalten der bisherigen Weihnachtsbeleuchtung ein Probelauf mit der geplanten neuen Beleuchtung vorgenommen (2 Kugeln und 1 kleiner Ast). Diese stiess auf gutes Echo, zeigte aber auch Verbesserungsmöglichkeiten auf, die vom Lichtgestalter in der Folge vor der Ausschreibung geprüft und auch umgesetzt wurden. So werden die aus den Kugeln heraus an die Hauswände und auf den Boden projizierten Sterne wesentlich besser sichtbar sein als im Probelauf. Für einen optimalen Effekt sollen auch Absprachen mit den Gewerbetreibenden betreffend Schaufensterbeleuchtung erfolgen.



Testlauf im Oberen Graben mit zwei Kugeln und einem kleinen Ast (die „richtigen“ Äste reichen von der einen Fassade etwa über zwei Drittel der jeweiligen Gasse)

Die vorgesehene Beleuchtung besteht aus 52 Kugeln, aussen orange-goldig beschichtet und wetter- und kratzfest, innen hochglanzverspiegelt, um die Projektion der Sterne zu

verstärken. Lichtquelle ist eine Hochdruck-Natriumdampfampe mit 50 W; derzeit werden auch Alternativen in LED geprüft. Hinzu kommen 58 Tannäste mit einer Länge zwischen 3,5 und 8 Metern; Lichtquelle sind hier LED 36 V mit einer Leistung von 4,3 W pro Laufmeter.

3. Ausschreibung

Im Januar 2012 ist in den vorgeschriebenen Organen die öffentliche Ausschreibung der Weihnachtsbeleuchtung gemäss Submissionsgesetz erfolgt. Auf die Ausschreibung ist eine Offerteinreichung erfolgt.

4. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die eigentlichen Leuchtkörper liegen gemäss Offerte in der Höhe von CHF 572'200. Die Arbeiten für die Installationen an den Gebäuden, Zuleitungen und Anpassungen an Hausverteilungen sowie die Erstmontage werden durch die sbo getätigt. Zudem muss mit wiederkehrenden Kosten in der Höhe von CHF 7'000 für die Lagerung der Weihnachtsbeleuchtung gerechnet werden, die ab 2013 entsprechend budgetiert werden, sofern nicht stadteigene Lagermöglichkeiten gefunden werden können. Hingegen werden sich die wiederkehrenden Kosten für die Installation und für die Energiekosten gegenüber den heutigen in den Folgejahren wesentlich reduzieren.

In der Investitionsrechnung wurde mit dem Budget 2012 eine Summe von CHF 300'000 für den Ersatz der Weihnachtsbeleuchtung bewilligt. Die Differenz stammt daher, dass zum Zeitpunkt der Finanzplanung noch mit einem „einfachen“, in etwa gleichwertigen Ersatz der bisherigen, veralteten Weihnachtsbeleuchtung gerechnet wurde.

Die Kosten für die neue Weihnachtsbeleuchtung erscheinen auf den ersten Blick beträchtlich. Es ist indessen festzustellen, dass es sich um eine Investition für eine Lebensdauer von rund 20 Jahren handelt, dass die Energiekosten wesentlich reduziert werden können (eine Kugel oder ein Ast haben noch eine Leistung von 50 bis 70 Watt, was einer Glühbirne entspricht) und dass auch ein „Ersatz“ der heutigen Beleuchtung nach Schätzungen der Experten auf rund die Hälfte der veranschlagten Kosten zu stehen kommen dürfte. Von der vorgeschlagenen neuen Beleuchtung ist indessen als „Sehenswürdigkeit“ eine viel stärkere Wirkung nach innen und nach aussen zu erwarten, welche entsprechend auch touristisch vermarktet werden kann und auch für das lokale Gewerbe von Nutzen sein dürfte.

Projektierungskosten	CHF	21'600
<u>Leuchtkörper</u>	CHF	<u>572'200</u>
Bruttokosten Total	CHF	593'800
<u>davon bereits bewilligt (SR 2011 und Budgetvorlage 2012)</u>	CHF	<u>321'600</u>
notwendiger Nachtragskredit	CHF	272'200

Beschlussesantrag:

1. Einem Nachtragskredit in der Höhe von CHF 272'200 zu Gunsten Konto IR 830.506.001 für die Beschaffung einer neuen Weihnachtsbeleuchtung wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - - -

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

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Lukas Derendinger: Die GPK hat auch dieses Geschäft behandelt. Es ist etwas kürzer gegangen als bei den anderen, wie man sich vielleicht denken kann. Unter anderem sind Fragen über die Kompatibilität zur Innenstadt aufgekommen, wie es, wenn dann tatsächlich die Kirchgasse offen ist, dort weiter läuft. Hier haben wir vom Stadtrat kompetent Antwort erhalten. Dann ist auch die Frage gekommen, wer entschieden hat, dass man hier eine teurere Variante, die doch fast doppelt so viel kostet, macht. Wir sind darüber informiert worden, dass verschiedene Geschäftsbesitzer auch bereit wären, ihre Schaufenster abzudunkeln, damit man in der Weihnachtszeit die Beleuchtung tatsächlich so sieht, wie man sie sehen sollte. Nach weiteren verschiedenen positiven Voten zu dieser Beleuchtung sind wir einstimmig darauf eingetreten.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Aufgrund der Zeit ist Effizienz gefordert, und Ihr habt schon zügig begonnen. Ich möchte es im ähnlichen Stil machen. Alte Beleuchtung alt bis uralt, beschädigt. Es fehlen Teile. Nicht auf dem neuesten technischen Stand. Bisher zahlt mehr oder weniger halbiert oder nicht ganz halbiert Gewerbe Olten mit Unterstützung der Einwohnergemeinde. Wir haben etwas mehr gegeben. Gewerbe Olten hatte 125-Jahr-Jubiläum. Sinnvolles Geschenk: Wir übernehmen die Weihnachtsbeleuchtung und entlasten das Gewerbe, damit die Mittel anderweitig zum Wohle der Kundschaft eingesetzt werden können. Wir haben gesagt, wir machen eine neue Beleuchtung und möchten eine, die nicht alle haben, und einfach für Olten etwas Spezielles ist. Beibehalten werden sollen die drei Tannen, das Wahrzeichen, umgestellt auf LED, und auch, solange die Mittel vorhanden sind, in diesem Sinne das Materielle an Gerätschaften, die Frohburgstrasse mit den Bäumen, die dort dekoriert sind. Ich gehe nicht weiter auf das Vorgehen ein. Ihr habt alles nachgelesen, wie man zu diesem Resultat gekommen ist. Ich möchte einfach noch darauf hinweisen, dass wir am 24. November des letzten Jahres einen Versuch gemacht haben. Das sieht man im Bericht und Antrag auf Seite 2 mit dem Bild auf der Höhe der Spittelscheune. Es wurde auf dem Ildefonsplatz durch den Mann, der es geschaffen hat, vorgestellt. Es hatte viele Leute. Transparent: Das Echo war sehr gut und es hatte auch Leute, die sehr grosse Freude am heissen Punsch auf den mit Flammen befruchteten Holzpflocken vor dem „Tiger“ hatten und dies ehrlicherweise zugestehen. Sie haben gesagt: Schön, aber ja. Man hat dort auch gesehen, dass der Stil oder die Art der Beleuchtung durchaus noch verbessert werden kann. Wie sieht dies aus? Wie reflektieren die Sterne, wenn die Schaufenster oder anderen Scheiben in den Altstadthäusern brennen und so weiter und so fort. Das ist verbessert worden. Man hat eine offizielle Submission für die Erarbeitung oder das Schaffen dieses Konstruktes. Das sieht man auch im Bericht und Antrag. Wir haben, und das dürfte klar sein,

wenn der Finanzminister verantwortlich ist, das Geld oder die Finanzen angeschaut. Es ist tatsächlich so, dass in der Investitionsrechnung durch die Abseignung des Budgets 2012 Fr. 300'000.— bewilligt wurden. Das ist ungefähr der Ersatz der hängenden Fäden, auf den neuesten Stand gebracht. Aber dann haben wir einfach das Gleiche, das wir schon hatten und nichts Spezielles. Der Stadtrat hat gesagt: Wir machen etwas Spezielles und hat dadurch auch dem Kredit, der einen Nachtragskredit nach sich zieht – das ist ja der Grund, weshalb wir heute darüber abstimmen – zugestimmt. Diese Beleuchtung gibt es wirklich noch nirgends und ist im Moment nur für uns, und ich hoffe, es bleibt so. In diesem Sinne möchten wir Euch bitten, dem zuzustimmen und zum Wohle von uns allen, der Kunden und auch des Gewerbes, etwas Spezielles zu schaffen.

Anna Engeler, Fraktion Grüne: Ich möchte jetzt einfach ganz kurz auf etwas reagieren, das Ernst Zingg gesagt hat, die hängenden Fäden seien nichts Spezielles. Ich arbeite in Zürich und sie haben erst gerade „Lucy“ gekauft. Das ist nichts anderes als hängende Fäden, und ich glaube, ich habe noch nie so viele Leute gesehen und gehört, die dies anschauen gegangen sind, weil es einfach schön ist. Ich möchte jetzt trotzdem noch die Fraktionsmeinung vertreten. Über Geschmack lässt sich nicht streiten. Aber es ist bei uns schliesslich trotzdem etwas auf das heraus gelaufen und wir sind uns nicht wirklich ganz einig, ob wir dies so eine tolle Weihnachtsbeleuchtung finden oder nicht. Ich möchte es auch nicht vertiefen, sondern etwas auf die Fakten eingehen, was wir diskutiert haben. Erstens ist uns aufgefallen, dass wir es gerade bei einem solchen Geschäft extrem schade finden, dass uns nur eine Variante vorgelegt wird. Ich denke, gerade bei einem solchen Geschäft wäre es schön, wenn man zwei Sachen miteinander vergleichen könnte und sich nachher für die bessere Variante, vielleicht auch für diejenige, die besser gefällt, entscheiden könnte. Ein einziger Vorschlag macht das Ganze etwas schwierig. Es ist uns auch klar, dass die alte Weihnachtsbeleuchtung ersetzt werden muss. Das ist offensichtlich. Wir begrüßen natürlich auch, dass man einen Ersatz mit LED-Beleuchtung sucht. Alles andere wäre auch nicht zeitgemäss. Etwas Bedenken haben wir bei der Projektion der Sterne. Du hast gesagt, es ist verstärkt worden. Aber in der Vorlage besteht auch die Möglichkeit, dass eine solche Weihnachtsbeleuchtung auf eine Kirchgasse oder sogar auf die andere Stadtseite ausgeweitet würde. Dort hat man nicht die Situation von eng stehenden Häusern und dort, in einer etwas offeneren Umgebung wäre nachher diese Projektion relativ ineffektiv. Es würde auch darum gehen, dass man in der ganzen Stadt eine einheitliche Beleuchtung hat. Wir sind nicht überzeugt, dass dieses Konzept auch an anderen Orten funktionieren würde. Ein weiterer Punkt ist so etwas die Abhängigkeit vom Gewerbe, in die man sich begibt. Damit man den vollen Effekt dieser Beleuchtung erzielen kann, muss man mit dem Gewerbe verhandeln. Wir haben nicht wenige Male die Erfahrung gemacht, dass es in Olten nicht immer das Einfachste ist, mit dem Gewerbe zu verhandeln. Ein weiterer Punkt ist, dass wenn man sieht, dass eine solche Weihnachtsbeleuchtung eine Lebensdauer von 20 Jahren hat und gerade, wenn man etwas Spezielles wählt – die Geschmäcker ändern sich – und etwas Schlichtes, wie wir es bis jetzt hatten, vielleicht auf einen Zeitraum von 20 Jahren eine bessere Lösung wäre. Wir finden auch, dass mit all diesen Negativpunkten, die wir jetzt bei uns in der Fraktion diskutiert haben, eigentlich die Ausweitung dieses Kredites nicht gerechtfertigt ist. Wir würden uns eigentlich dafür aussprechen, dass man im Rahmen des Kredites bei Fr. 300'000.— bleibt und man halt dann für die Kosten, die wir schon bewilligt haben, eine schlichtere Lösung sucht, eine die eben auch in 20 Jahren noch gefallen wird, eine, die nicht so viel kostet und würden deshalb den Antrag stellen, das Geschäft zurück zu weisen mit dem klaren Auftrag, eine schlichtere Lösung zu suchen.

Beschluss

Mit 36 : 8 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird der Rückweisungsantrag der Fraktion Grüne abgelehnt.

Doris Känzig, SVP-Fraktion: Schon allein die erwartete Energie und die daraus folgende Betriebskostenreduktion spricht für die vorliegende neue Weihnachtsbeleuchtung. Dass diese Investition für die nächsten 20 Jahre energietechnisch Bestand haben wird, ist eventuell etwas weit gegriffen, weil es kaum 20 Jahre dauern wird, bis auf dem Elektromarkt eine Beleuchtung vorhanden ist, die noch ausgereifter ist. Als Beispiel gibt es eben die Bahnhofstrasse Zürich, welche die Weihnachtsbeleuchtung bekanntlich fleissig auswechselt. Aber die geplante Beleuchtung für die Stadt Olten mit den grossen Weihnachtskugeln ist originell, attraktiv und publikumswirksam. Die Stadt Olten braucht eine solche Attraktion, schon weil es, wie Ernst Zingg gesagt hat, in dieser Art noch keine in einer anderen Schweizer Stadt gibt. Wenn in der nächsten Adventszeit das Fernsehen DRS einmal über Olten statt über Zürich berichtet, bringt dies zahlreiche Touristen in die Altstadt und hat sich deswegen schon gelohnt. Man kann sich jetzt schon auf solche Kugeln in kleiner Form aus Schoggi freuen, ebenfalls aus der Altstadt. Aus all diesen Gründen deshalb einstimmige Befürwortung der SVP-Fraktion zum Nachtragskredit und zur neuen Weihnachtsbeleuchtung.

Werner Good, SP-Fraktion: Grundsätzlich und mehrheitlich sind wir für den Antrag des Stadtrates. Wir begrüssen auch, dass die Weihnachtsbeleuchtung erneuert wird. Wie die beiliegenden Bilder zeigen, ist sie für die Altstadt auch schön, auch wenn man darüber geteilter Meinung sein kann. Wir haben ähnliche Bemerkungen zu den Bruttokosten von mehr als einer halben Million Franken. Der Bericht zeigt eben nicht, ob mehrere Offerten vorlagen und die beste, günstigste und aus einem anderen Grund ausgewählt wurde. Bei so hohen Kosten erachten wir es auch als opportun, dass verschiedene Offerten geprüft werden. Noch eine Bemerkung zu den Fotos, die dem Antrag beiliegen: Sie entsprechen wieder einmal nicht ganz der Realität. Es sind Tagesfotos und im Sommer aufgenommen. Das ginge ja noch. Aber wie sieht es in der Nacht aus, wenn die Schaufenster beleuchtet sind oder sonst Licht brennt? Wir glauben nicht daran, dass dann alle Läden bei ihren Schaufenstern mit der Beleuchtung ganz zurück gehen. Etwas hat mich persönlich noch gestört. In der Begleitgruppe waren nur Männer. Das ist nur so eine Nebenbemerkung. Noch eine Frage: In St. Gallen hat es auch Kugeln von Pippi Lotti Rist. Diese mussten beheizt werden, weil Schnee darauf lag und sie dann zu schwer wurden. Sie sind etwas grösser. Ist dies überprüft worden?

Dr. Max Pfenninger: Die neue Weihnachtsbeleuchtung ist in der FdP-Fraktion grossmehrheitlich sehr gut angekommen. Wir finden sie auch schön, originell und einmal etwas anderes als wir in den letzten 20 Jahren hatten. Den Rahmen der entstehenden Mehrkosten finden wir vertretbar. Wir werden grossmehrheitlich zustimmen.

Antonia Hagmann, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Ein Ersatz der heutigen Weihnachtsbeleuchtung ist auch in unserer Fraktion unbestritten gewesen. Betreffend gefallen hat es auch keine grosse Diskussion ausgelöst. Einzig die Kosten fanden bei uns einige doch sehr hoch, wie wir auch von Vorrednern schon gehört haben, und fanden, es wäre gut gewesen, man hätte einen Vergleich mit einer günstigeren Variante. Es ist auch nicht ganz einfach, dieses Geschäft im Frühling zu behandeln und die weihnachtliche Stimmung fehlt auch für emotionale Begeisterung. Auch anhand der Bilder kann man natürlich den Effekt der neuen Beleuchtung nicht so nachvollziehen, wie es die Beleuchtung eigentlich verdient hat. Hier kommt etwas mein Kritikpunkt an Euch Parlamentarier. Im vergangenen November konnten wir einen Probelauf anschauen. Es gab auch eine Vorstellung durch die Fachleute und von den Personen, welche dies entworfen haben. Wir wurden alle eingeladen, und ich war die Einzige aus dem Parlament, die an diesem Probelauf dabei war. Ich denke, dort wäre wirklich der Zeitpunkt gewesen, wo wir darüber hätten diskutieren können, und wir hätten auch gesehen, wie der Effekt ist und müssten nicht diese Bilder kritisieren. Dort hat man gesehen, dass es keine Rolle spielt, ob die Beleuchtung in den Schaufenstern brennt oder nicht, weil die Sterne auch auf den Asphalt, auf den Boden herunter leuchten. Es war wirklich

wunderschön, obwohl es jetzt noch nachgebessert wird und der Effekt noch besser sein soll. Ich finde es jeweils schade, wenn wir hier über etwas diskutieren, das wir gar nicht gesehen haben, und wir hatten die Möglichkeit dazu. Ich war jedenfalls damals schon ganz begeistert und bin auch heute überzeugt, dass diese Beleuchtung einer Mehrheit der Bevölkerung gefallen würde. Die Weihnachtskugeln sind wirklich speziell und sehen nicht nur in der Nacht schön aus, sondern sind auch tagsüber schön anzusehen. Hier gehe ich auch mit dem Stadtrat einig, dass diese Beleuchtung eine weitere Oltnen Sehenswürdigkeit werden kann, neben dem klösterlichen Adventsmarkt auch eine zusätzliche Attraktion, dass man in dieser Jahreszeit Olten besuchen würde. Es ist unbestritten eine nicht ganz günstige Beleuchtung. Aber in Anbetracht der Einsparungen im Energieverbrauch und der Montage sowie der hoffentlich auch langen Lebensdauer durchaus vertretbar. Auch finden wir positiv, dass die Beleuchtung in mehreren Schritten auf das Stadtgebiet ausgedehnt und angepasst werden kann. Wir werden dem Beschlussesantrag des Stadtrates einstimmig zustimmen.

André Köstli: Ich habe nur eine rein technische Frage. Vielleicht ein neues Wort: Lichtmobbing sage ich dem. Entlang dieser Strassen hat es ja viele Schlafzimmer. Man befindet sich im Schlafzimmer und die ganze Nacht zünden die Sterne in dieses Zimmer. Wie ist dies? Ich weiss es nicht.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Wenn die Kugel hin- und her geht, macht Du wahrscheinlich mit dem Kopf das Gleiche und machst in diesem Bewegungsablauf mit. Spass beiseite: Es ist technisch ausgereift geprüft. Solche Sachen hat man angeschaut. Man weiss, dass man nicht einfach in Wänden ist, wo sich niemand befindet, sondern man hat Wohnzimmer, Schlafzimmer, Ladengeschäfte, Coiffeursalons oder irgendetwas in der gleichen Höhe. Das wurde geprüft. Nimm es zur Kenntnis. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, zwei, drei Sachen zu sagen. Wenn man die Beleuchtung will, sieht sie so aus, wenn man sie nicht will, sieht sie so aus. Zu den Unterlagen: Wenn man die Unterlagen kritisiert, kritisiert man die Sache nicht. Das finde ich etwas Grossartiges. Der Stadtrat hat entschieden, dies zu machen und legt es dem Parlament vor. Zu Anna Engeler möchte ich etwas sagen. Ich staune etwas über die technischen Angaben von Dir und den Grünen. Wir hatten den Fachmann, den Schöpfer, der einen nationalen Ruf hat. Er hat einfach etwas anderes gesagt als Du jetzt heute Abend sagst. Aber vielleicht gibt es auch in Euren Kreisen solche Fachleute. Zur Gewerbeabhängigkeit: Wir denken, es ist gerade das Gegenteil. Jetzt haben wir die Beleuchtung. Wir haben sie jetzt in unseren Händen und bestimmen. Vorher waren wir immer etwas abhängig. Jetzt muss ich Euch einfach sagen, dass die nötigen Geldmittel beim Gewerbe Olten nicht vorhanden sind, um irgendetwas selber zu machen. In anderen Städten – das dürfen wir auch noch festhalten – ist das Gewerbe beteiligt oder übernimmt sogar die ganzen Kosten. Das ist bei uns nicht der Fall, und wir haben dies als Geschenk für unser Gewerbe gedacht, um ihm auch etwas die Unterstützung zu geben. Dann bestimmen wir halt auch, wenn wir schon zahlen. Auf den Kredit gehe ich nicht weiter ein. Ich habe ja selber eine kritische Bemerkung zur Höhe der Kosten gemacht. Aber es kostet einfach so viel. Jetzt kommt der Punkt der Offerte. Ich möchte Sie bitten, kurz in den Bericht und Antrag, Punkt 3, Seite 2 unten, zu schauen. Wir haben es öffentlich ausgeschrieben, und es hat sich einfach nur eine Person gemeldet. Man kann es noch hundertmal ausschreiben, europaweit ausschreiben. Damit hatten wir eine Offerte, nicht mehrere, sondern nur diese. Nehmen Sie es so, wie ich es sage. Zürich ist ein gutes Thema. Vielen Dank an Doris Känzig. Der Oltnen Weihnachtsmarkt ist schon einmal im Fernsehen gekommen. Jetzt kommt die Beleuchtung dazu, der Weihnachtsmarkt und dann macht Lindt noch ein passendes Schöggeli dazu. Dann sind wir ganz sicher im Fernsehen. Das war ein guter Werbespot. Zu Werner Good und den Kugeln in St. Gallen – danke Daniel Schneider, dass Du mir in der Pause den Tipp gegeben hast – die in der Dimension tatsächlich viel grösser ist. Es stimmt, dass in St. Gallen der Schnee liegen blieb und es vereist war. Dann musste man sie beheizen. Das passiert hier nicht. Es wurde auch geprüft. Sogar die Stossfestigkeit dieser Kugel ist speziell. Es ist nämlich nicht Glas oder wie Weihnachtskugeln, sondern ein Material, das einen

Schneeball oder einen Gegenstand aushalten kann. Im Übrigen kauft man auch nicht die Katze im Sack, sondern noch zwei, drei Kugeln in Reserve. Zürich hat einmal Schlagzeilen während rund drei Jahren mit irgendwelchen Stäben gemacht. Dann wurde es abgeschafft und man ist zu den ganz normalen Fäden zurück gekehrt. Jetzt sind wir etwas speziell und gehen vielleicht nicht zu den Fäden, sondern zu den anderen Kugeln zurück. Merci vielmals für die guten Kommentare. Ich bitte Sie, dem ganzen Geschäft zuzustimmen.

Daniel Schneider: Ich muss erklären, weshalb ich der Einzige in unserer Fraktion bin, der dagegen ist. Jedoch spreche ich nicht über die Gestaltung. Das wäre jetzt wirklich sehr vermessen. Ich kenne Renato de Toffol gut. Er kann dies. Das ist gar kein Thema. Trotzdem habe ich mich daran gestört, dass kein erkennbarer Evaluationsweg vorhanden war. Man hat eigentlich verschiedene Planer eingeladen, den günstigsten oder die beste Referenz hat man genommen, aber nicht aufgrund einer Idee – das stört mich natürlich als Gestalter immer – und man hat dann etwas damit entwickelt. Zweitens stört mich, dass in diesem Fachgremium keine künstlerisch tätige Person gewesen. Aus meiner Sicht wäre dies für diese Betrachtung noch gut. Obwohl ein Mitglied der Altstadtkommission dabei war, fehlt hier die Stellungnahme der Altstadtkommission. Das ist eigentlich die Kommission, die solche Sachen anschauen müsste. Diese Stellungnahme vermisse ich etwas. Wenn Ihr schon jemanden in der Kommission habt, wäre es doch schön, wenn dies in dieser Kommission reflektiert würde. Dass es nur ein Angebot von einem Unternehmer gibt, ist extrem störend. Das bringt einen jeweils in die Bredouille. Es hat verschiedene Gründe. Einige haben zu viel zu tun, das Projekt ist zu kompliziert oder es findet sich einfach niemand, der gerade rechnen will. Trotzdem wäre es halt schon schön, wenn man es so breit ausschreibt, dass man zwei, drei Offerten hätte. Ich finde diese Summe wirklich sehr, sehr gross. Das stört mich. Jetzt kommt gleichwohl noch der gestalterische Teil. Ich finde nämlich die Fäden durchaus auch in Ordnung. Luzern hat dies bei der Brücke auch. Das gefällt mir gut. Es ist der Grund, weshalb ich eigentlich für ein Rückweisen zu diesem Antrag war und auch nicht zustimmen werde.

Beschluss

Mit 40 : 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Einem Nachtragskredit in der Höhe von CHF 272'200 zu Gunsten Konto IR 830.506.001 für die Beschaffung einer neuen Weihnachtsbeleuchtung wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an:
Direktion Präsidium/Herr Markus Dietler
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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