

# BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES

## AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

### Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO) / Genehmigung Verpflichtungskredit für Projektierung

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat von Olten unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

**Die umfassende Sanierung und Neukonzeption des Bahnhofplatzes inklusive der Zugänge und den angrenzenden Strassenräumen ist dringend erforderlich. Nach Abschluss des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und der Durchführung einer Mitwirkung ist nun für die weitere Bearbeitung des Vorhabens NBO ein Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 2'700'000.00 für die Projektierung sicherzustellen.**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

#### **1. Ausgangslage**

Der Bahnhof Olten ist einer der meist frequentierten Bahnknotenpunkte der Schweiz und die ÖV-Drehscheibe für die Region Olten. Der Bahnhofplatz ist eine wichtige Visitenkarte für die Stadt. Der heute unattraktive und schlecht funktionierende Verkehrsknotenpunkt wird der hochrangigen Bedeutung einer attraktiven ÖV-Drehscheibe schon seit Jahrzehnten nicht mehr gerecht.

Der Mobilitätsplan Olten (MPO) zeigt, dass künftig vor allem der ÖV und der Fuss- und Radverkehr deutlich grössere Bedeutung erlangen. Dies wird zu einer weiter steigenden Frequentierung der multimodalen Verkehrs-Drehscheibe Bahnhofplatz führen.

Die Stadt Olten hat zusammen mit dem Kanton Solothurn und den SBB-Divisionen (Immobilien und Infrastruktur) ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Neuen Bahnhofplatz Olten (nbo) mit den folgenden Anschlussbereichen an das Umfeld erarbeitet:

- auf Stadtebene an die Kantonsstrasse, Bahnhofstrasse und das Areal Bahnhof Nord (ABN);
- auf Ebene Passagen an die Bahnhofterrasse und den Aareraum;
- auf beiden Ebenen an den Bahnhof Olten (Perron Gleis 1).

Hinzu kommen Entwicklungen, die unmittelbaren Einfluss auf den Bahnhofplatz haben werden. Das unmittelbar im Norden angrenzende Entwicklungsareal ABN erstreckt sich bis in den Bereich der bestehenden P+R-Anlage hinein; die dichte Arealüberbauung bringt auch Anforderungen für die umliegenden Strassen mit. Die mittelfristigen Entwicklungsabsichten des Bahnhofs Olten (Verbesserung Bahnzugang, Ausbau Gleis-, Perron- und Publikumsanlagen) werden im nordwestlichen Bereich des Bahnhofs bzw. des Gleisfeldes mehr Raum benötigen. Aus dem Buskonzept OGG und der Verkehrsorganisation auf der Kantonsstrasse resultieren weitere Ansprüche.

Somit resultieren für den Bahnhofplatz steigende funktionale Anforderungen auf engem Raum. Die Ausgangslage und die kommenden Entwicklungen verdeutlichen die Dringlichkeit einer

umfassenden Sanierung und Neukonzeption des Bahnhofplatzes inklusive angrenzende Strassen und Anlagen.

Die Lage des Bahnhofs direkt an der Aare ist sowohl für die Verbindung Stadt – Bahnhof als auch für umsteigende Bahnkunden ein schweizweit einzigartiges Merkmal, welches aufgrund des überalterten Zustandes der Aare-Terrasse jedoch nicht zeitgemäss in Wert gesetzt wird. Die Aufwertung des rechten Aareufers ist darum integraler Bestandteil des NBO-Projekts, welche in den separaten Vorhaben Attraktivierung Ländiweg und „Baustein Ruderclub“ nahtlos weitergeführt wird. Der in NBO enthaltene Aaresteg bildet ein zentrales Element für die Uferaufwertung ebenso wie für die Abwicklung und Entflechtung der Verkehrsströme.

Für den nächsten Schritt ist der Beschluss des Parlamentes zum Investitionskredit für die Erarbeitung des Vorprojekts sowie des Bau- und Auflageprojekts (SIA-Teilphasen 31, 32 und 33) erforderlich.

## **2. Betriebs- und Gestaltungskonzept**

### **2.1. Verfahrensablauf**

Der bisherige Planungsprozess lässt sich in folgende drei Phasen gliedern:

- Phase Betriebskonzept und Referenzprojekt (2008 – 2012)
- Phase Testplanung und Synthese (2012 bis 2014)
- Phase Betriebs- und Gestaltungskonzept (2015 bis 2019)

In den folgenden Abschnitten sind die Inhalte der drei Phasen kurz beschrieben.

#### Phase Betriebskonzept und Referenzprojekt

Im Rahmen eines Betriebskonzeptes wurden die Nutzungs- und Erschliessungsanforderungen an den Perimeter zukunftsgerichtet definiert. Mittels der Ausarbeitung eines Referenzprojektes wurde ein exemplarischer Lösungsansatz erarbeitet und auf diese Weise die Machbarkeit der definierten Nutzungs- und Erschliessungsansprüche geklärt. Bereits in dieser Phase wurde das Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten als Massnahme ins Agglomerationsprogramm des Bundes eingegeben.

#### Phase Testplanung und Synthese

Im Übergang zur Testplanung wurden die Entwicklungsabsichten der SBB ins Projekt integriert. Der Perimeter nbo wurde entsprechend um die Anschlüsse zur Bahn erweitert. Auf der Organisationsebene manifestierte sich dieser Schritt durch Gründung der Bauherrngemeinschaft nbo. Im Zuge dessen wurde neu zwischen der mittelfristigen (Planungshorizont Z1, ab 2022) und langfristigen Entwicklung (Z2, ab 2030) differenziert. Im Rahmen der Testplanung als qualitätssicherndes Verfahren wurden vier interdisziplinäre Fachteams mit der Ausarbeitung von Lösungsansätzen beauftragt. Eine breit abgestützte Jury wählte aus dem Verfahren den Lösungsansatz zur Weiterbearbeitung aus.

#### Phase Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) konkretisiert den im Synthesebericht formulierten Lösungsansatz und stellt die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen und den relevanten Drittprojekten sicher. Parallel zur Erarbeitung des BGK wurde im Auftrag der SBB eine Objektstudie zur Planung der Bahnzugänge inklusive Dachlösung vertieft bearbeitet, sowie auch die benötigten Flächen für die verschiedenen Nutzungen in der Passageebene (Niveau -1) eruiert und angeordnet. Mit der Erarbeitung des BGK wie auch der Objektstudie SBB

wurde das siegreiche Team aus der Testplanung (Team Van de Wetering Atelier für Städtebau) beauftragt.

Im Dezember 2016 wurde der damalige BGK-Entwurf bei den Fachstellen und Fachverbänden in Vernehmlassung gegeben. Aufgrund zum Teil kritischer Stellungnahmen wurden vom Herbst 2017 bis Februar 2018 auf Stadtebene funktionelle Abklärungen getroffen. Ein Kernthema war die Funktionalität des Bushofs. Aber auch die Kosten wurden vertieft und optimiert und die Kostenteiler intensiv verhandelt. Die damit einhergehende funktionale Überarbeitung hatte mitunter eine Neukonzeption der Dachlösung zur Folge. Die Gestaltung, sprichwörtlich das „G“ im BGK, musste im Rahmen eines Studienauftrages entsprechend überarbeitet werden.

Das finalisierte Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde ebenso wie der hart verhandelte Kostenteiler vom Steuerungsausschuss (STASS) nbo, zusammengesetzt aus Vertretungen von Stadt, Kanton, SBB Immobilien und SBB Infrastruktur, genehmigt. Anschliessend wurde im Herbst 2019 die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Die Ergebnisse sind im ebenfalls vom STASS genehmigten Mitwirkungsbericht von März 2020 dokumentiert. Das Gesamtvorhaben nbo wird von der Oltnen Bevölkerung und den interessierten Kreisen grossmehrheitlich unterstützt.

Der Stadtrat hat in der Folge nach den Sommerferien das Vorhaben am 2. Disteli-Gespräch Vertretungen der Fraktionen im Gemeindeparlament ausführlich vorgestellt. Diskutiert wurde dabei insbesondere die Diskrepanz zwischen den in der Mitwirkung geäusserten Erwartungen und der Realität eines in hartem Ringen von vier Verhandlungspartnern erzielten Kompromisses.



Abbildung 1: Visualisierung Bahnhofterrasse

## 2.2. Vorliegendes Konzept

Folgende Projektziele sollen mit dem vorliegenden BGK – in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation erreicht werden:

- Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als intermodale ÖV-Drehscheibe von überregionaler Bedeutung.
- Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger.
- Ergänzung und Neugestaltung des Platzbereiches (Busbahnhof) inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofes Olten, um damit die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können.
- Insbesondere wesentliche Verbesserung der betrieblichen Abläufe und die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV: Busbahnhof, Erschliessung Gäu, Niederamt, Stadt Olten.
- Ebenfalls Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit und der Gebrauchstauglichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV.
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern Bahn, Bus, MIV, Velo, Fussweg.
- Erhöhung Aufenthaltsqualität, Definition städtebaulicher Rahmenbedingungen.

## 2.3. Projektinhalte und Module

Die einzelnen Module sind im Folgenden kurz beschrieben. Die Details sind dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu entnehmen.

### Module auf Ebene Stadt – Niveau 0

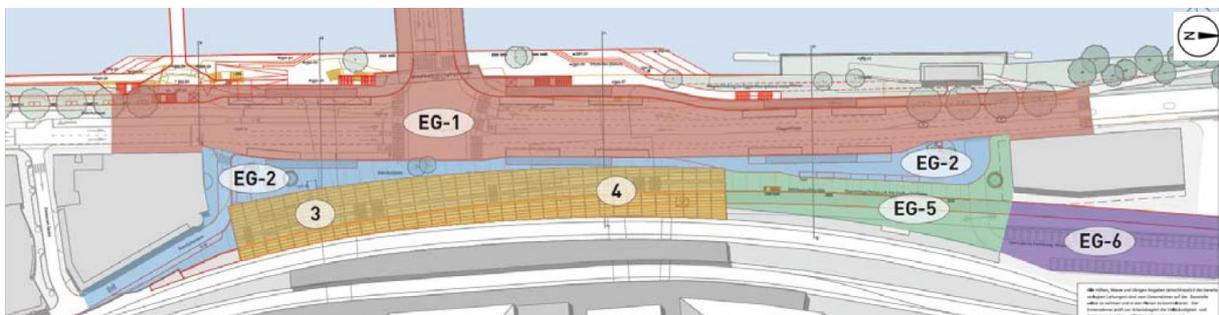


Abbildung 1: Übersicht Projektmodule auf Stadt Ebene

#### Modul EG-1 «Kantonsstrasse»:

- Verbesserung Infrastruktur für den Veloverkehr mittels eigener Spuren und Alternativrouten
- Verbesserung Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr auf Niveau 0 (=Stadtebene)
- Sicherstellung Kapazität für den motorisierten Verkehr
- Anordnung hindernisfreier Bushaltestellen auf Busspuren

### Modul EG-2 «Bahnhofplatz»:

- Zwischen Perron und Bahnhofquai bzw. Gösgerstrasse weitgehend vom Verkehr befreiter Bahnhofvorplatz
- Im Norden 7 Taxistellplätze bzw. eine Reservebushaltestelle für Bahnersatz
- Bahnhofstrasse: Einführung Einbahnregime und Begegnungszone; 2 rollstuhlgerechte Parkfelder sowie eine K+R-Bucht

### Modul 3 «Bahnzugang zur PU Martin-Disteli»:

- Auf EG-Niveau hindernisfreier, witterungsgeschützter und leistungsfähigerer Zugang zu Niveau -1 und PU Martin-Disteli

### Modul 4 «Bahnzugang zur PU Hardegg»:

- Auf EG-Niveau hindernisfreier, witterungsgeschützter und leistungsfähigerer Zugang zu Niveau -1 und PU Hardegg

### Modul EG-5 «Velo- und Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und ABN-Areal sowie die Fläche bis zum heutigen Perron»:

- Fuss- und Veloverbindung zwischen Zugang PU Hardegg und ABN-Areal
- 7 Taxistände
- Fläche für geplanten Bahnersatz

### Modul EG-6 «oberirdische Parking für das P+R»:

- 50 P+R-Parkfelder (Zustand vor Z1)

### Module auf Ebene Passage – Niveau -1

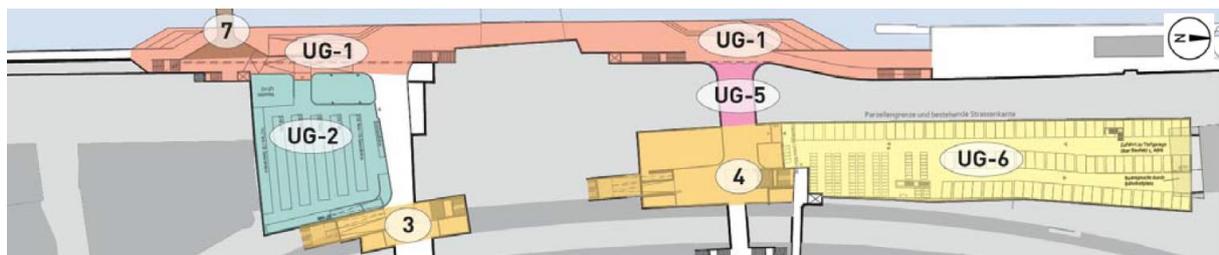


Abbildung 5: Übersicht Projektmodule auf Passage Ebene (Niveau -1)

### Modul UG-1 «Aareufer»:

- Zugang zur Velostation
- Ankunftsplattform von Aaresteg
- Zugang zu PU Martin-Disteli und PU Hardegg
- Terrasse und Sitzstufen zum Verweilen
- Möglichkeit für Veloverbindung mit Anschluss Richtung Ruderhaus und Ländiweg

#### Modul UG-2 «PU Martin - Disteli; Velostation»:

- Velostation mit einer Kapazität von mind. 1000 Abstellplätzen für Velo inkl. Werkstatt
- Zugang vom Aareufer über Lift und Aaresteg sowie vom Bahnhofplatz über die Rampe
- Raum für ein Café

#### Modul 3 «PU Martin - Disteli; Verbindung von Niveau 0 auf Niveau -1».

- Hindernisfreier Zugang zu Niveau 0, den Geleisen und der Aare
- Kundeninformation im Zugangsbereich Bahn
- Zugang zur Velostation

#### Modul 4 «Bahnzugang Hardegg; Zugangsbereich Bahn»:

- Hindernisfreier Zugang zu Niveau 0, den Geleisen und der Aare
- Kundeninformation im Zugangsbereich Bahn und kommerzielle Nutzung

#### Modul UG-5 «Verlängerung der PU Hardegg»:

- Neue direkte Verbindung zur Aare ab Zugangsbereich Bahn
- Aufenthaltsraum für die Transportunternehmer
- Cafeteria

#### Modul UG-6 «Bahnhofparking»:

- Parking mit 12 Mobility-, 16 Kurzzeit- und 58 P+R-Parkfelder
- Erschliessung über ABN, Baufeld 1

#### Modul 7 «Aaresteg»:

- Fuss- und Veloverkehrsverbindung

### **3. Projektkosten**

#### **3.1. Investitionsplanung**

Im Finanzplan 2021-2027 sind im Konto Nr. 6150.5010.001 für das Bauvorhaben folgende Mittel vorgesehen:

<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Total</b>
870	1'800	200	2'100	5'000	7'000	6'000	22'970

Die Mittel für die Vorprojekt- und Bauprojektphase (2020 bis 2023) sind im Finanzplan abgebildet. Die Mittel für das Ausführungsprojekt und die Bauphasen sind soweit erfasst, wie dies möglich war. Aufgrund der Planungs- und Bauzeit liegt ein Investitionsanteil ausserhalb der abgebildeten Periode.

### 3.2. Schätzung der Gesamtkosten nbo

Auf der Grundlage des Betriebs- und Gestaltung werden die Gesamtkosten des nbo wie folgt abgeschätzt (Angaben in Fr. Mio.; Kostengenauigkeit +/- 30%):

	Modul	Kosten	Kostentragung			
			Kanton	Stadt	SBB Immobilien	SBB Infrastruktur
EG-1	Kantonsstrasse	9.47	x	x	x	
EG-2	Bahnhofplatz mit Dach	8.61	x	x		
EG-5	Boulevard	1.45	x	x	x	
EG-6	Park + Ride	0.66			x	
7	Aaresteg	8.74	x	x		
UG-1	Aareufer	10.87	x	x		
UG-2	Velostation	10.31	x	x	x	
3	Bahnzugang Martin Disteli	6.93			x	x
4	Bahnzugang Hardegg	15.80			x	x
UG-5	Verlängerung PU Hardegg	4.31	x	x	x	
UG-6	Bahnhofparking	16.38	x	x	x	
UG-7	Anpassung PU M. Disteli	0.79	x	x	x	
<b>Total Gesamtkosten</b>		<b>94.32</b>				

In der Schätzung der Gesamtkosten sind folgende Elemente nicht enthalten, da sie nach heutigem Kenntnisstand nicht relevant sind:

- Grundstückskosten
- Altlastensanierung und Schadstoffe
- Kapitalkosten und Teuerung (Kostenstand April 2019)

### 3.3. Kostenteiler, Vereinbarung der Projektpartner

Das Gesamtvorhaben nbo ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Der Bund beteiligt sich mit Fr. 12.45 Mio. an ausgewiesenen Elementen nbo.

	Kosten
<b>Gesamtkosten über alle Module</b>	<b>94.32</b>
Abzüglich Anteil Bund aus Agglomerationsprogramm an subventionsberechtigten Modulen (Höchstbeitrag)	-12.45
<b>Netto-Betrag der Bauherrengemeinschaft über alle Module</b>	<b>81.87</b>

Für die Bauherrengemeinschaft ergeben sich basierend auf einer «verursacherorientierten» Zuordnung der Module die folgenden Kosten:

		Kosten
<b>Netto-Betrag über alle Module</b>	<b>100.00 %</b>	<b>81.87</b>
Anteil Stadt Olten	29.15 %	23.86
Anteil Kanton Solothurn	29.15 %	23.86
Anteil SBB Immobilien	17.72 %	14.51
Anteil SBB Infrastruktur	23.98 %	19.63

Die Ermittlung des Kostenteilers in den Modulen basiert auf den Planungsgrundlagen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK). Der Kostenschlüssel ist grundsätzlich verbindlich und kann sich insbesondere nur verändern, wenn durch eine Partei eine Mehr- oder Minderbestellung erfolgt. Eine solche Bestellung ist entsprechend auszuweisen und wird durch den Besteller/die Bestellerin finanziert. Die Modalitäten werden in entsprechenden Bauherren-Verträgen phasenweise festgelegt und konkretisiert.

## 4. Kreditantrag

### 4.1. Projektumfang

In den Phasen Vorprojekt (SIA-Phase 31) und Bau- und Auflageprojekt (SIA-Phasen 32 und 33) sind folgende Ziele zu erreichen:

#### Vorprojekt (SIA-Phase 31):

- Das Gesamtvorhaben nbo ist bezüglich Konzeption und Wirtschaftlichkeit optimiert;
- Vernehmlassungen und Vorabklärungen für die Bewilligungen und Genehmigungen sind erfolgt;
- Die Variantenentscheide in den einzelnen Modulen sind gefällt.

#### Bauprojekt (SIA-Phase 32)

- Das Gesamtvorhaben nbo mit Kosten ist optimiert;
- Der Projektablauf mit Terminen und Meilensteinen ist definiert;
- Die Module sind für die Ausschreibung der Ausführungsarbeiten definiert;
- Der Erwerb der Grundstücke, Immobilien und Rechte ist abgeklärt.

#### Auflageprojekt

- Das Gesamtvorhaben nbo ist bewilligt;
- Die Kosten und Termine sind verifiziert;
- Die Baukredite sind genehmigt.

### 4.2. Kostenzusammenstellung Planungs- und Projektierungskosten

Für die nun anstehende Projektierungsphase ist für die Planerhonorare (Phasen Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt) nachstehender Finanzbedarf notwendig:

<b>Gesamtkosten</b>	<b>SIA-Phase 31 Vorprojekt</b>	<b>Phasen 32-33 Bau- und Auflageprojekt</b>	<b>Total</b>
Planerhonorare	1'425'000.00	3'845'000.00	5'270'000.00
Honorare für Grundlagenbeschaffung und Spezialisten	758'000.00	1'053'000.00	1'811'000.00
Projektmanagement *)	363'000.00	297'000.00	660'000.00
Reserve /Rundung	240'000.00	524'000.00	764'000.00
Mehrwertsteuer (7.7 %)	214'000.00	441'000.00	8'505'000.00
<b>Total</b>	<b>3'000'000.00</b>	<b>6'160'000.00</b>	<b>9'160'000.00</b>

\*) Die Grösse und Komplexität des Projektes und die Organisation als Bauherrngemeinschaft bedingt eine professionelle, ständige Bauherrenunterstützung in Person einer externen Projektmanagerin respektive eines Projektmanagers.

#### 4.3. Kreditantrag der Stadt Olten an den Planungs- und Projektierungskosten

Kostenteiler	Anteil	Projektierungskosten SIA-Phasen 31-33
Kanton Solothurn	29.15 %	2'670'140.00
Stadt Olten	29.15 %	2'670'140.00
SBB Immobilien	17.72 %	1'623'152.00
SBB Infrastruktur	23.98 %	2'196'568.00
<b>Total</b>	<b>100.00 %</b>	<b>9'160'000.00</b>

Die Stadt Olten hat folgenden Anteil an den Planungs- und Projektierungskosten von Fr. 9'160'000.00 zu tragen:

- **Anteil Stadt Olten (29.15 %) Fr. 2'700'000.00 (gerundet)**

#### 5. Projektorganisation

Das nachstehende Organigramm stellt die Ablauforganisation und die verschiedenen Steuerungsebenen dar. Dabei stellt die STASS das strategische Gremium zur Führung des Projekts dar. Die Kerngruppe obliegt die Verantwortung der operativen Projektführung.

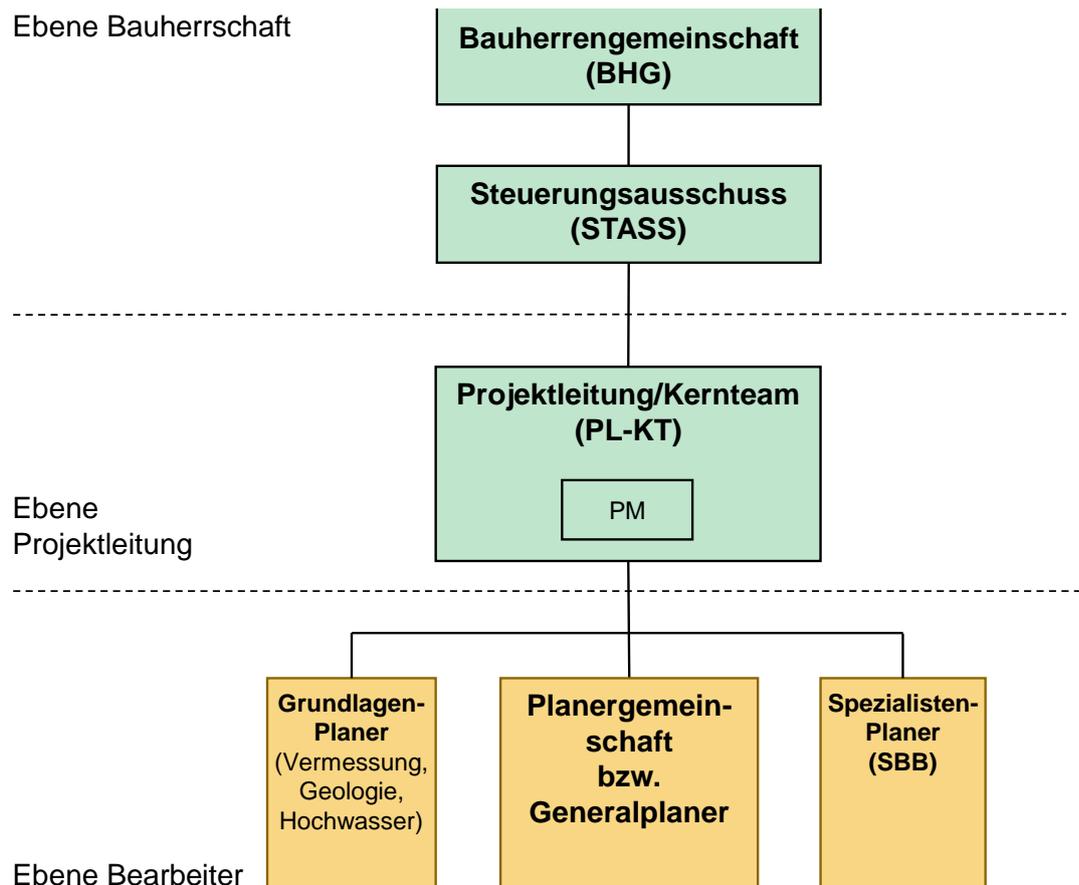


Abbildung 4: Projektorganisation Projektierung und Ausführung (SIA-Phasen 3 bis 5)

## 6. Weiteres Vorgehen, Termine

Nach der Genehmigung des Projektierungskredits soll das Projekt innerhalb der nachstehenden Meilensteine abgewickelt werden:

Meilensteine (Inhalt)	Termin
Beschaffungen Planer	Frühling 2021
Start Vorprojekt	Frühling 2021
Start Bauprojekt	Frühling 2022
Genehmigung Baukredit (Volksabstimmung)	2. Hälfte 2023
Bewilligungsverfahren	2023
Ausschreibung	2024
Realisierung ab	2025
Bezug / Inbetriebsetzung	2028 / 2029

## 7. Fazit

Das Vorhaben „Neuer Bahnhof Olten“ stellt ein wichtiges Generationenprojekt der Stadt Olten dar. Die Stadtgeschichte und -entwicklung ist eng mit der Bahn verbunden und der Raum Bahnhof stellt nebst der Altstadt die wichtigste Visitenkarte der Stadt dar. Es ist sinnvoll, die vielen Themen, die einer Veränderung bedürfen als Ganzes anzupacken. Ohne ein Gesamtprojekt, müssen die Module in Tranchen über einen längeren Zeitraum umgesetzt werden. Damit würde der Bahnhof über eine lange Zeit zu einer Baustelle verkommen, in welcher nur Insellösungen entstehen. Dies wäre nicht nur riskant, indem eine Gesamtentwicklung auf die lange Bank geschoben und der beengte Raum weiter unter Nutzungsdruck geraten würde, sondern letztendlich auch zeit- und kostenintensiver und mit viel länger anhaltenden Unannehmlichkeiten für die Nutzer dieser Infrastruktur verbunden. Und das sind alle Oltnerrinnen und Oltnern, sei es als Reisende mit Bahn oder Bus, unterwegs mit dem Personenwagen, zu Fuss, mit dem Velo und anderen Transportmitteln, als Pendlerin oder Besucherin und Konsumentin des vielfältigen Angebotes auf den Wegen rund um den Bahnhofplatz. Nicht zu vergessen die Bedeutung des Bahnhofplatzes als Visitenkarte für die Stadt als Ganzes, für den Tourismus, fürs Gewerbe und als Standortfaktor für Firmenansiedlungen. Der vorliegende, im Betriebs- und Gestaltungskonzept abgebildete Konsens zwischen Kanton, Stadt und der SBB wurde lange und hart erarbeitet. Das Konzept ist im Wesentlichen austariert, Optimierungen, basierend auf den Ergebnissen des Mitwirkungsverfahrens, sind Gegenstand der Projektierungsphase. Aus diesem Gründen empfiehlt der Stadtrat, das Vorhaben als Gesamtprojekt zu konkretisieren und den städtischen Anteil an den Projektierungskosten zu genehmigen.



Abbildung 4: Visualisierung Aaresteg mit Blickrichtung Bahnhof

## 8. Aktenverzeichnis

- Planbeilagen BGK
- Mitwirkungsbericht

### Beschlussesantrag:

#### I.

1. Der Kredit von Fr. 2'700'000.00 (inkl. MwSt.) zur Projektierung (Vorprojekt sowie Bau- und Auflageprojekt) des Gesamtvorhabens Neuer Bahnhofplatz Olten NBO wird zu Gunsten Konto Nr. 6150.5010.001 bewilligt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

#### II.

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

**NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN**  
Der Stadtpräsident    Der Stadtschreiber

Dr. Martin Wey                      Markus Dietler

Olten, 26. August 2020