**5. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Donnerstag, 28. Januar 2010,
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 19.00 Uhr – 23.05 Uhr**

Anwesend sind: 47 Ratsmitglieder (von 50 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Heinz Eng, 2. Daniel Dähler, 3. Nadja Fleischli, 4. Alexandra Kämpf, 5. Urs Knapp,
6. Stefan Nünlist, 7. Dr. Max Pfenninger, 8. Daniel Probst, 9. Andreas Schibli,
10. René Wernli, 11. Christian Wüthrich, 12. Nico Zila

Sozialdemokratische Partei:

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

Christlichdemokratische Volkspartei:

1. Georg Dinkel, 2. Heidi Ehram, 3. Antonia Hagmann, 4. Patrick Kissling,
5. Roland Rudolf von Rohr, 6. Marcel Steffen, 7. Armand Weissen

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Stephan Hodonou, 2. René Steiner

Grünliberale Partei:

1. Simon Haller

Schweizerische Volkspartei:

1. Markus Flury, 2. André Kappeler, 3. André Köstli, 4. Christian Werner, 5. Marc Winistörfer,
6. Gert Winter

Grüne Olten:

1. Anna Engeler, 2. Myriam Frey Schär, 3. Stephan Fröhlicher, 4. Anita Huber,
5. Theo Schöni, 6. Patrick Weibel, 7. Felix Wettstein

Stadtrat:

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

Ferner anwesend:

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

Entschuldigt abwesend:

Thomas Frey
Corinne Bader
Marcel Buck

Vorsitz: Roland Rudolf von Rohr

Protokollführerin: Erika Brunner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Aufnahme und Vereidigung eines neuen Parlamentsmitglieds
- * 2a Dringliche Motion Daniel Schneider (SP) und Luzia Stocker (SP) betr. Sperrung Tannwaldstrasse-Süd/Frage der Dringlichkeit
- * 2b Dringliche Motion Luzia Stocker (SP) betr. Sperrung der Kirchgasse Olten per 1. Mai 2010/Frage der Dringlichkeit
- * 2c Dringliche Motion Stefan Nünlist (FdP) und Mitunterzeichnende zur Governance sbo/Frage der Dringlichkeit
3. Fusionsvorvertrag mit Trimbach, Hauenstein-Ifenthal und Wisen/Genehmigung
4. Bahnhofsbereich Ost, Umgestaltung/Projekt- und Kreditgenehmigung
- 5a Dringliche Motion Stefan Nünlist (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Governance sbo/Beantwortung
- ** 5. Attraktivierung Aareraum/Zwischenbericht
6. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung
 - 6.1 Motion Stephan Hodonou (CVP/EVP) und Mitunterzeichnende betr. Fairen Ortsbildschutz für alle (eingereicht am 29.01.2009/erstmalig traktandiert)
 - ** 6.2 Motion Brigitte Kissling (SP), Andreas Schibli (FdP), Armand Weissen (CVP/EVP) und Felix Wettstein (GO/JA) betr. Schulraumplanung (eingereicht am 26.03.2009/erstmalig traktandiert)
 - ** 6.3 Interpellation Andreas Schibli (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Integration auf der Oberstufe (eingereicht am 28.05.2009/erstmalig traktandiert)
- * Ergänzung der Traktandenliste
- ** aus Zeitgründen nicht behandelt

* * *

Parlamentspräsident Rudolf von Rohr begrüsst die Gäste, Medienvertreter, die Stadträtin und Stadträte und die Mitglieder des Gemeindeparlamentes herzlich zur reich befrachteten Sitzung und bittet um Voten, die sich im Rahmen halten, damit die vielen Geschäfte alle beraten werden können.

* * *

Mitteilungen

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr:

Information Parlamentsbüro durch die sbo

Ich hatte diese aufgrund der Leserbriefe in der Zeitung angefordert. Die erhaltenen Antworten haben uns soweit befriedigt. Es wird heute aber im Zusammenhang mit dem dringlichen Vorstoss eventuell noch einmal zur Sprache kommen.

* * *

Allfällige zusätzliche Parlamentssitzung von Mittwoch, 24. März 2010

Wir erwarten eine grosse Traktandenliste mit verschiedenen Geschäften. Der Entscheid, ob wir diesen Termin brauchen, wird an der Bürositzung anfangs März fallen und Ihr werdet dann definitiv informiert.

* * *

Totenehrung

Peter Baschong, geboren am 26. Juni 1941, ist am 18. Januar 2010 verstorben. Nach seiner Tätigkeit als Polizist wurde er 1963 als Sekretär Amtsvormundschaft gewählt, anschliessend Bausekretär. 1978 wurde er Vorsteher des Vormundschafts- und Fürsorgeamtes. Im Jahre 2003 erfolgte die Pensionierung.

Die Anwesenden erheben sich zu Ehren des Verstorbenen von ihren Sitzen.

* * *

Referendumsvorlage/Rechtskraft

Das Gemeindeparlament hat am 18. und 19. November 2009 folgenden Geschäften zugestimmt:

- Friedhof Meisenhard, Kolumbarium, Erstellen der letzten Etappe/Nachtragskredit
(*Beschluss Ziffer I./1.*)
- Budget 2010/Genehmigung
(*Beschluss Ziffern I./1. bis I./9.*)
- Jugendbibliothek Olten, Erhöhung Stellenetat um 35 Stellenprozent/Genehmigung
(*Beschluss Ziffer 5.1.*)
- Sälschulhaus, Sanierung Fassade Trakt 1 und 2/Kreditbewilligung
(*Beschluss Ziffer I./1.*)
- Friedhof, Krematorium, Einbau Rauchgasreinigungsanlage/Projekt- und Kreditbewilligung
(*Beschluss Ziffer I./2.*)

Die Publikation über diese Vorlagen erfolgte am 24. November 2009 und die Referendumsfrist ist am 24. Dezember 2009 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 Daniel Dähler (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Klimaneutrale Stadtverwaltung bis 2025
- Interpellation Christian Werner (SVP) und Mitunterzeichnende betr. Burka
- Motion Christian Werner (SVP) und Mitunterzeichnende betr. 200'00.— Franken sind genug
- Postulat Dr. Markus Ammann (SP) für einen Masterplan im Gebiet zwischen Bifang und Innenstadt
- Postulat Patrick Weibel (GO) und Mitunterzeichnende betr. Steigerung der energetischen Grüngutnutzung

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 57/11

Prot.-Nr. 62

Aufnahme und Vereidigung eines neuen Parlamentmitgliedes

Gemäss Art. 18 der Gemeindeordnung ist ein frei werdender Parlamentssitze durch Nachrücken ab der Proporzliste neu zu besetzen. Durch den Rücktritt von Brigitte Kissling ist ein Sitz der Sozialdemokratischen Partei frei geworden. Frau Huguette Meyer Derungs hat sich bereit erklärt, das Mandat als ordentliches Mitglied des Gemeindeparlamentes anzunehmen.

Zur Vereidigung erhebt sich das Parlament von den Sitzen. Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr begrüsst Frau Huguette Meyer Derungs. 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.“

Frau Huguette Meyer Derungs legt hierauf mit den Worten „ich gelobe“ das Gelöbnis ab. Damit ist sie vereidigt. Es folgt Applaus.

- - - - -

Mitteilung an:

Frau Huguette Meyer Derungs, Felsenstrasse 50, 4600 Olten (gilt als Wahlanzeige)
Oberamt Olten-Gösgen, Amthausquai 23, 4600 Olten
Kommissionenverzeichnis
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 63

Dringliche Motion Daniel Schneider (SP) und Luzia Stocker (SP) betr. Sperrung Tannwaldstrasse Süd/Frage der Dringlichkeit

Daniel Schneider: Die Dringlichkeit ist eigentlich entstanden, bevor wir die Vorlage bei uns hatten. Nichts desto trotz möchten wir darüber befinden, ob es Informationen sind, die wir brauchen können, um sie nachher im Geschäft behandeln zu können. Die zahlreichen Anträge zeigen deutlich, dass unsere dringliche Motion richtig ist und doch noch ein paar Punkte zum Thema Tannwaldstrasse, Bahnhofabgang und unterirdische Veloanlage diskutiert werden müssen. Die vorliegende Motion spricht ein zentrales Thema an und kann uns unter Umständen Antworten für das Geschäft geben. Wir müssen mit Martin Wey noch prüfen, ob wir einen Ordnungsantrag wegen des Beantwortungszeitpunkts stellen müssen. Natürlich hoffen wir, dass bald schon möglichst viel von den 2'000 Studierenden und Hunderten von Dozenten das öffentliche Verkehrsmittel zur Erreichung der Fachhochschule nutzen, weil sich die Geografie ja bekanntlich nicht verleugnen lässt. Olten liegt jetzt einfach einmal gut, und der ÖV ist unsere Trumpfkarte. Das bedeutet aber, dass zu mehreren Tagesmomenten Hundertschaften von Personen zur Fachhochschule, ins Säliquarier oder umgekehrt zum Bahnhof hinunter wollen. Das heisst, alle oder der grösste Teil frequentieren die Tannwaldstrasse. Ich möchte auf einen speziellen Punkt, der fast etwas den Ausschlag für diese Motion gegeben hat, hinweisen. Stellt Euch vor, ausnahmsweise alle im Auto: Ihr steht an der Kreuzung alte Aarauerstrasse-von Rollstrasse und möchtet gerne zur Unterführungsstrasse hinunter fahren.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Gehört dies noch zur Dringlichkeit?

Daniel Schneider: Leider. Schlechte Vorlage, lange Dringlichkeit. Wer am Samstag versucht, mit dem Auto dort hinunter zu gelangen, merkt heute schon, dass es einen rechten Rückstau gibt. Wenn wir den Coop-Neubau haben, der wiederum in die Riggbachstrasse erschlossen worden ist, ist anzunehmen, dass es an dieser Kreuzung noch viel schwieriger und einen noch grösseren Rückstau geben wird. Dazu kommen auch noch die zahlreichen neuen Studenten. Der sensible Bereich ist, dass die Tannwaldstrasse als Umfahrung benützt wird. Ob dies Sinn macht oder nicht, kann man nicht immer sagen. Ich gehöre manchmal auch zur Gattung „fauler Autofahrer“. Wir denken, dass der Punkt bei der Tannwaldstrasse extrem belastet wird, und möchten eigentlich aus diesem Grunde anregen, diesen Teil verkehrsfrei zu behalten. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir die Antwort vor der Behandlung dieses Geschäftes erhalten, und ich bitte Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, der Dringlichkeit zur Motion zuzustimmen. Wir können nachher noch einmal darüber reden.

Urs Knapp, FdP-Fraktion: Ich äussere mich nicht inhaltlich. Eigentlich ist es nicht eine dringliche Motion, sondern ein Rückweisungsantrag zur Vorlage. Man kann nicht beides gleichzeitig behandeln. Wenn man der Motion zustimmt, verändern sich die Grundannahmen der Vorlage so stark, dass wir die Vorlage heute nicht behandeln können. Das Verkehrsregime ist ein zentraler Punkt der Vorlage. Wir haben keine Ahnung, was in dieser Vorlage passieren würde, wenn die Sperrung gemacht würde. Man müsste neue Verkehrszählungen und neue Konzepte haben. Wenn heute der Dringlichkeit der Motion zugestimmt und sie überwiesen wird, würden wir erstens beantragen, dass sie vor der Vorlage behandelt wird. Zweitens: Wenn der Motion zugestimmt wird, ist dies für uns die Rückweisung des Projektes Bahnhof Ost, bis geklärt ist, welche Auswirkungen es hat.

Daniel Schneider: Wir sehen es nicht ganz so eng wie Du in diesem Fall. Wir glauben durchaus, dass man die ganzen Planungen weiterführen kann. Es ist sogar ein grosses Anliegen von uns, dass wir dem unangenehmen Zeitdruck nachgeben. Aber ich glaube, dass es für die Ausgestaltung dieser Strasse nicht so relevant ist. Es sind übergeordnete Sachen wie Verkehrsregime. Hier haben wir leider im Vorstoss keine Erklärungen erhalten. Wir denken, dass es sehr gut möglich ist, die Tannwaldstrasse verkehrsfrei zu halten.

Armand Weissen: Die CVP/EVP/GLP-Fraktion war eigentlich für Eintreten, weil man darüber diskutieren soll, da sehr viel unklar ist. Wir müssen aber sagen, dass der Antrag von Urs Knapp schon etwas an sich hat. Plötzlich zerschneiden wir derart viel, dass wir den ganzen Kuchen neu berechnen können. Wir werden die Motion auf jeden Fall ablehnen.

André Köstli: Die SVP-Fraktion ist gleicher Meinung wie Urs Knapp, weil wir wegen dieser Verzögerung einfach das Gefühl haben, dass es nicht gut kommt. Deshalb lehnen wir es ab.

Stefan Nünlist: Ich habe eine Frage an den Stadtrat. Ist es nicht ein dringliches Postulat und keine Motion?

Stadtrat Dr. Martin Wey: Ich möchte mich jetzt zur Frage der Dringlichkeit äussern. Die Dringlichkeit ist seitens des Stadtrates gegeben, weil es einen Zusammenhang mit der Vorlage hat. Ob es ein Postulat oder eine Motion ist, wird dann Gegenstand der Behandlung sein. Ich möchte noch eine Meinung zum Vorgehen abgeben und kann noch etwas Verwirrung stiften. Wenn Sie die Vorlage betreffend Bahnhof Ost genau gelesen haben, ist ja ein Hauptteil natürlich auch das Verkehrsregime und die Verkehrsführung. Bei anderen Vorlagen hat man sonst die Motion zusammen mit der Vorlage behandelt und sie dann entsprechend abgeschrieben bzw. nicht abgeschrieben. Ich denke, die Dringlichkeit ist gegeben, die Verknüpfung mit dem Geschäft ist auch gegeben, und ich muss es der Ratsleitung und Ihnen überlassen, zu welchem Zeitpunkt die Motion behandelt werden soll. Klar ist, dass es einen Zusammenhang mit der Vorlage hat. Je nachdem wie beim Vorstoss abgestimmt wird, hat dies natürlich einen entscheidenden Einfluss auf die Vorlage.

Beschluss

Mit 21 : 25 Stimmen wird die Dringlichkeit abgelehnt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 64

Dringliche Motion Luzia Stocker (SP) betr. Sperrung der Kirchgasse Olten per 1. Mai 2010/Frage der Dringlichkeit

Luzia Stocker: Ich fasse mich kürzer als Daniel Schneider, muss aber trotzdem noch einige Ausführungen machen, damit Ihr unsere Überlegungen nachvollziehen könnt. Das hat einen Einfluss auf die Entscheidung der Dringlichkeit. Sie begründet sich ja eigentlich aus zeitlichen Gründen. Das ist klar. Wir fordern die Sperrung der Kirchgasse für den motorisierten Individualverkehr per 1. Mai oder so rasch als möglich. Allenfalls ist es aus verkehrstechnischen Gründen nicht so schnell möglich. Aber wir möchten, dass es spätestens im Sommer möglich sein wird, auf der Kirchgasse zu flanieren. Es geht auch darum, einen wichtigen Impuls für die Abstimmung zu geben. Die Bevölkerung soll eine Ahnung haben, wie eine beruhigte Innenstadt erlebt werden könnte und was es bedeutet. So könnte sie auch positiv auf eine Begegnungszone eingestimmt werden. Es ist eine relativ unkomplizierte, sympathische Massnahme, wo wir wirklich auch positive Zeichen setzen können. Zudem wurden die Grundlagen für die Sperrung der Kirchgasse bereits 2002 erarbeitet und stehen zur Verfügung. Das heisst, dass eine Einführung relativ rasch vollzogen werden könnte. Zudem könnte eine sofortige Sperrung auch für die weitere Planung der Begegnungszone wichtige Hinweise geben. Ein letzter wichtiger Punkt ist aus unserer Sicht natürlich, dass wir seit 2006 erste Massnahmen zur Innenstadtberuhigung fordern und immer wieder gefordert haben, das letzte Mal am 27. August, als wir zu diesem Thema einen bisher unbeantworteten Vorstoss eingereicht haben. Wir denken, es ist jetzt Zeit, endlich erste Schritte in diese Richtung zu machen, ein Zeichen zu setzen und damit auch das Signal zu geben, dass die Stadt wirklich handeln will. In diesem Sinne bitten wir Euch, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Der Stadtrat lehnt die Dringlichkeit ab, unter anderem auch, weil eine Vorlage unmittelbar bevorsteht, wo die ganze Thematik der Begegnungszone bzw. Sperrungen entsprechender Strassen ein Thema ist. Abgesehen davon, dass das dringliche Anliegen jetzt rein technisch auch noch die eine oder andere Schwierigkeit mit sich bringt. Die Meinung des Stadtrates ist, die Dringlichkeit solle abgelehnt und die Thematik im Zusammenhang mit der Vorlage, was das Parkhaus mit Begegnungszone anbelangt, diskutiert werden.

Daniel Probst: Die FdP-Fraktion ist gegen die Dringlichkeit. Ergänzend zu den Äusserungen des Stadtrates sind wir der Meinung, dass dieser Versuch eben gerade nicht geeignet ist, um die Begegnungszone erlebbar zu machen, weil Begegnungszone nämlich nicht verkehrsfrei, sondern Verkehr vorhanden ist. Es würde ein falsches Bild abgegeben. Materiell wissen wir ja, dass auch Silvia Forster immer gesagt hat, diese Strasse könne allenfalls erst gesperrt werden, wenn die Umfahrung stehe.

Armand Weissen: Es ist ein Vorstoss der SP. Wollt Ihr einen neuen Werbeslogan einführen, wo es heisst: Olten die Begegnungszone? Aber ich glaube, irgendwie diskutieren wir so weiter, dass wir eines Tages zwar viele Begegnungszonen haben, aber keine Leute, die sich dort aufhalten. Absolut keine Dringlichkeit, die neue Begegnungszone so lange voraus zu schaffen, nachdem man sie bei der Umfahrung ERO bereits vorgesehen hat.

Beschluss

Grossmehrheitlich (30 : 16 Stimmen) wird die Dringlichkeit abgelehnt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 15/0

Prot.-Nr. 65

Dringliche Motion Stefan Nünlist (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Governance sbo/Frage der Dringlichkeit

Am 26. Januar 2010 hat Stefan Nünlist eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

„Gestützt auf das Urteil des Bundesgerichtes vom 19. November 2009 wird der Stadtrat beauftragt, bis Ende April ein unabhängiges Rechtsgutachten zur Governance der sbo erstellen zu lassen und dem Gemeinderat vorzulegen. Im Gutachten sind die folgenden Fragen zu klären:

- *Kann die Rückwirkung des Urteils des BGer auf andere sbo Kunden ausgeschlossen werden oder sind die sbo gegenüber allen Kunden rückerstattungspflichtig?*
- *Falls die Rückwirkung nicht ausgeschlossen werden kann, sollen Rückstellungen zu Lasten des Geschäftsjahrs 2009 vorgenommen werden?*
- *In welchen Punkten weicht die heutige Governance der sbo von den gesetzlichen Erfordernissen ab?*
- *Welche Änderungen in Bezug auf die Governance sind einzuleiten, um den gesetzlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen?*

Begründung:

1. Dringlichkeit

Das Bundesgericht hebt in seiner Entscheidung vom 19. November 2009 die Preisanpassung der sbo für Wasserbezug ab 1. Januar 2005 auf. Es ist vermittels Rechtsgutachten vor Erstellung der Jahresrechnung 2009 zu klären, ob die zuviel erhobenen Gebühren in der Jahresrechnung 2009 zurückzustellen sind oder nicht.

2. Materielles

Gemäss Statut der sbo §7 legt das Gemeindeparlament die Grundsätze und die Gebührengestaltung im Tarifreglement fest; gemäss §17 verabschiedet der VR sbo das Tarifreglement zuhanden der Gemeindebehörden (darf sie also nicht direkt dem Regierungsrat zur Genehmigung senden, da das Reglement gemäss Gemeindegesetz durch das Parlament zu beschliessen ist). Die Übergangsbestimmungen in §28 des sbo Statutes, wonach dem VR sbo sämtliche Befugnisse des Parlamentes zustehen, sind gemäss Bundesgericht gestützt § 92 Gemeindegesetz rechtswidrig: die Übertragung von nicht übertragbaren Befugnissen ist verboten.

Gestützt auf diese Rechtssprechung des Bundesgerichtes muss der Gemeinderat als Aufsichts- und Genehmigungsorgan die obgenannten Fragen durch einen unabhängigen Rechtsgutachter klären lassen. Zu klären sind dabei insbesondere a) die Frage der Drittwirkung, b) die Notwendigkeit der Bildung von Rückstellungen, c) die Überprüfung der heutigen Governance der sbo und d) das Einholen von Empfehlungen in Bezug auf mögliche Änderungen der Governance sbo.“

- - - - -

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

1. Zur Frage der Dringlichkeit

Im Sinne einer raschen Klärung der aufgeworfenen Fragen wird die dringliche Behandlung bejaht.

2. Zum Inhaltlichen

Der Motionär möchte die Governance der Städtischen Betriebe Olten, sbo, durch ein unabhängiges Rechtsgutachten geprüft wissen. Eine eindeutige, klar umgrenzbare Definition des Begriffes Governance gibt es nicht. Governance wird meist als Sammelbegriff für Steuerungs- und Regelungssystemen von Organisation, insbesondere der öffentlichen Hand verwendet.

Die sbo sind als selbständige öffentlich-rechtliche Unternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelegt. Aufbau und Organisation der sbo stützen sich im Wesentlichen auf die Statuten vom 23. März 2000 (genehmigt durch den Regierungsrat am 19. Juni 2000). Die sbo erfüllen durch diese Rechtsstruktur die ihr statutarisch übertragenen öffentlichen Aufgaben mit einem grossen Mass an administrativer Selbständigkeit; sie können ihre Verwaltungsaufgaben autonom wahrnehmen (vgl. etwa die dem Verwaltungsrat unentziehbar übertragenen Aufgaben und Befugnisse nach § 17 der Statuten).

Aufsichtsrechtlich sind die Kompetenzen gegenüber der sbo wie folgt gegliedert: Laut § 9 der Statuten übt das Gemeindeparlament die Oberaufsicht aus. Dies beinhaltet gemäss § 7 Abs. 2 der Statuten insbesondere die Genehmigung und Prüfung der Erfolgsrechnung und der Bilanz. Demgegenüber wählt der Stadtrat insbesondere den Verwaltungsrat der sbo und dessen Präsidentin oder Präsidenten (vgl. § 13 Statuten). Gleichfalls ist es Sache des Stadtrates im Bedarfsfall Mitglieder des Verwaltungsrates oder die Revisionsstelle abberufen zu können. Die Verantwortlichkeiten sind somit zweigeteilt. Die stärker auf den strategisch-operativen Bereich ausgerichtete Aufsicht obliegt dem Stadtrat, diejenige für die Überwachung der formellen Regelmässigkeit (generelle Finanzaufsicht, Festlegung der Grundsätze der Gebührengestaltung usw.) jedoch dem Gemeindeparlament. Letzteres hat klar keine direkte Eingriffsmöglichkeiten in die eigentliche Geschäftstätigkeit der sbo. Der Oberaufsichtsbegriff gemäss § 9 der Statuten ist also eng zu fassen. Wäre dem nicht so, so würde die aufgezeigte Zweiteilung der Aufsichtsrechte resp. die rechtliche Ausgestaltung der sbo als autonome Unternehmung jeglichen Inhaltes entleert.

Unter dem Blickwinkel dieser Kompetenzaufteilung ist es fraglich, ob der vorliegende Vorstoss überhaupt als Motion entgegengenommen werden kann.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, kann dies jedoch offen bleiben. Der Motionär greift in seinem Vorstoss den Bundesgerichtsentscheid vom 19. November 2009 auf. In diesem hat das Bundesgericht gerügt, dass eine im Jahre 2004 beschlossene Erhöhung des Wassertarifes nicht explizit vom Regierungsrat genehmigt worden ist. Die vorangehenden gegenteiligen Entscheide der Schätzungskommission und des Verwaltungsgerichts wurden aufgehoben und festgehalten, dass im Bereich der Wasserversorgung eine explizite Genehmigung der Tarife durch den Regierungsrat erfolgen müsse. Das Bundesgericht hat es nicht als genügend erachtet, dass der entsprechende Art. 24 (bzw. nach der Totalrevision Art. 28) des Tarifreglements nach der Tarifierfassung 2004 mehrmals wegen anderer Änderungen genehmigt worden ist.

Entgegen dem Motionär sagt das Bundesgericht jedoch gar nichts zu den Übergangsbestimmungen in § 28 der Statuten. Es äussert sich auch nicht zu angeblichen Befugnissen des Parlaments, von § 92 des kantonalen Gemeindegesetzes ist nirgends die Rede. Das Bundesgericht sagt lediglich, dass die Wassertarife immer explizit durch den Regierungsrat zu genehmigen sind. Im Übrigen

erwähnt das Bundesgericht selber die Delegation der fraglichen Gebührenkompetenzen an den Verwaltungsrat der sbo, ohne diese in irgend einer Form zu rügen. Das Bundesgericht hätte sich wohl kaum die Mühe genommen, ausführlich den Genehmigungsvorbehalt nach § 209 Gemeindegesetz aufzuzeigen, wenn es bereits die Übertragung der Rechtsetzungsbefugnis an eine Untereinheit des Gemeinwesens als rechtswidrig erachtet hätte.

Die sbo haben nach dem Entscheid des Bundesgerichts beim Regierungsrat umgehend die explizite Genehmigung der Wassertarife beantragt. Der Regierungsrat hat die Wassertarife denn auch ohne Weiteres bereits genehmigt (RRB 2010/80 vom 19.1.2010). Zur Sicherheit haben die sbo die Frage nach der Rückwirkung bereits durch anerkannte Abgaben-Experten (Prof. Dr. U. Behnisch und Dr. A. Marantelli) umfassend prüfen lassen. Dem Bundesgericht folgend erachten diese die fraglichen Abgabeverfügungen als lediglich anfechtbar, jedoch nicht als nichtig. Die Gutachter heben weiter hervor, dass „die Verfügungen/Rechnungen, die von Dritten innerhalb der Rechtsmittelfrist von 10 Tagen nicht mittels eines ordentlichen Rechtsmittels angefochten wurden, rechtsbeständig sind.“ Zudem heben die Gutachter abschliessend hervor, dass gleichfalls keine Wiedererwägungs- oder Widerrufskonstellationen vorliegen würden. Rückforderungen über einen grossen Zeitraum resp. in einem erheblichen finanziellen Umfang sind somit auszuschliessen.

Zur Beantwortung der einzelnen Fragen:

1) Kann die Rückwirkung des Urteils des BGer auf andere sbo Kunden ausgeschlossen werden oder sind die sbo gegenüber allen Kunden rückerstattungspflichtig?

Eine gänzliche Rückerstattungspflicht wird durch das Gutachten Behnisch ausgeschlossen. Das Bundesgericht erklärt die Verfügungen/Rechnungen ausdrücklich als anfechtbar, jedoch nicht als nichtig.

2) Falls die Rückwirkung nicht ausgeschlossen werden kann, sollen Rückstellungen zu Lasten des Geschäftsjahrs 2009 vorgenommen werden?

Auf Grund der Antwort auf Frage 1 erübrigt sich die Beantwortung dieser Frage.

3) In welchen Punkten weicht die heutige Governance der sbo von den gesetzlichen Erfordernissen ab?

An den Strukturen der sbo ist nichts zu ändern. Die unterbliebene Genehmigung der Wassertarife wurde im Vorverfahren selbst durch die kantonalen Instanzen nicht gerügt. Zwischenzeitlich wurde die Genehmigung der Wassertarife aufgrund des höchstrichterlichen Entscheides durch den Regierungsrat eingeholt.

4) Welche Änderungen in Bezug auf die Governance sind einzuleiten, um den gesetzlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen?

Auf Grund der allgemeinen Feststellungen und der Aussagen der Gutachter braucht es keine Änderungen.

Auf Grund der Erwägungen empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, die Motion abzulehnen.

- - - - -

Stefan Nünlist: Es geht hier nicht um ein politisches Anliegen, sondern um ein rein rechtliches. Das heisst, wir müssen die Verantwortlichkeit von Stadtrat und

Gemeindeparlament klären, um zu sehen, ob wir etwas falsch gemacht haben und welches genau unsere Verantwortung in dieser Geschichte ist. Ihr habt es vielleicht in den Medien verfolgt, und ich habe es auch kurz geschrieben: Ende November 2009 hat das Bundesgericht eigentlich die heutige Regelung, die wir haben, zwischen Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat sbo und Gemeindeparlament aufgehoben. Das heisst: Was wir gemacht haben, ist nicht gültig. Hier stellen sich verschiedene Fragen. Bei einer geht es um die Rückerstattungspflicht. Haben die anderen Kunden der sbo auch einen Anspruch darauf, dass die zuviel gezahlten Gebühren zurück bezahlt werden, ja oder nein? Die Sache ist dringlich, weil man dies, wenn der Anspruch bestehen würde, wenn immer möglich noch auf die Rechnung 2009 nehmen, das heisst, bevor die Rechnung 2009 abgeschlossen ist, in Form einer Rückstellung vornehmen können müsste. Aus diesem Grunde finde ich, dass wir den Vorstoss heute behandeln sollten. Es geht nicht um eine politische Wertung, sondern darum festzulegen, ob wir als Gemeindeparlament und als Stadtrat die Hausaufgaben gemacht haben und wenn nein, wie es weiter geht. Hier nützt uns leider die Meinung der sbo nichts. Wir brauchen meiner Ansicht nach ein unabhängiges Gutachten, aufgrund dessen wir nachher auch die richtigen Schlussfolgerungen ziehen können.

Christian Werner: Die SP-Fraktion unterstützt die Dringlichkeit, weil wir ebenfalls der Überzeugung sind, dass wir, die wir die Aufsicht über die sbo ausüben müssen, die Fragen, die von öffentlichem Interesse sind und sicher auch weitere Kunden interessieren dürfte, klären müssen. Es handelt sich um ein Verantwortlichkeitsthema. Nach unserem Dafürhalten ist es unsere Pflicht, dies durch einen externen Gutachter klären zu lassen. Die Dringlichkeit ist klar. Aufgrund der Erstellung der Rechnung würde es Sinn machen, sie jetzt zu behandeln. Sonst reicht es nicht mehr, weil man die Rückerstattungen in der Periode der Rechnung 2009 machen müsste. Deshalb werden wir die Dringlichkeit unterstützen.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich kann es in einem Satz kurz und bündig sagen. Im Sinne einer raschen Klärung der aufgeworfenen Fragen bejaht der Stadtrat die Dringlichkeit und ist auch in der Lage, die Antwort zu geben.

Beschluss

Einstimmig (45 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung) wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an:
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 53/16

Prot.-Nr. 66

Fusionsvorvertrag mit Trimbach, Hauenstein-Ilfenthal und Wisen/Genehmigung

Nachdem die Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ilfenthal und Wisen dem vorliegenden Fusionsvorvertrag bereits zugestimmt haben, hat nun das Gemeindeparlament der Stadt Olten darüber zu befinden, ob den vier Gemeindeexekutiven der Auftrag erteilt wird, einen detaillierten Fusionsvertrag auszuarbeiten. Der Fusions-Vorvertrag enthält keinerlei Verpflichtungen für eine Fusion; das letzte Wort werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der beteiligten Gemeinden voraussichtlich im Herbst 2011 an der Urne haben.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

1.1 Bisherige Situation

Die Thematik überkommunale Zusammenarbeit ist nicht neu für die Stadt Olten: Schon seit Jahren setzt die Stadt Olten auf die Kooperation auf verschiedenen Gebieten mit ihren Nachbargemeinden und weiteren Kommunen der Region.

Diese betrifft u.a. folgende Gebiete:

- Regionale Zivilschutzorganisation (mit Starrkirch-Wil seit ca. 35 Jahren, zusätzlich mit Wangen seit 2001, mit insgesamt neun Regionsgemeinden seit 2003)
- Regionaler Führungsstab (mit Starrkirch-Wil seit 1982, mit Wangen seit 2001, mit insgesamt neun Regionsgemeinden seit 2004)
- Stützpunkt-Feuerwehr
- Vereinbarung über die Zusammenarbeit und Kompetenzabgrenzung zwischen Polizei Kanton Solothurn und den Stadtpolizeien
- Pensionskasse (20 Anschlusskörperschaften, u.a. Trimbach, Niedergösgen, Kirchgemeinden etc.)
- Steuerverwaltung (Inkasso für 3 Kirchgemeinden)
- Informatik (Rechenzentrumslösung Egerkingen, Lostorf, Trimbach und Olten seit 2004; Informatik-Vollservice für Trimbach seit Ende 2005)
- Zweckverband ARA (Zusammenschluss von 13 Gemeinden)
- Krematorium (Zusammenarbeit mit 55 Gemeinden)
- Abfallentsorgung sowie Strassen- und Trottoirreinigung für Starrkirch-Wil
- Kanalisationsreinigungen für den Zweckverband ARA Winznau
- Winterdienst auf der Strasse zum Säli-Schlössli (Gemeindegebiet Starrkirch-Wil)
- Kanalisationskontrollen und -reinigungen für Trimbach
- Reparatur- u. Wartungsarbeiten an Maschinen und Fahrzeugen Trimbach

- Sonderschulung: Heilpädagogisches Sonderschulzentrum, Logopädie (Standortgemeinde)
- Schulabkommen mit Starrkirch-Wil und Boningen auf der Sekundarstufe 1 und im Kleinklassenbereich; Leitgemeindevvertrag als Grundlage für die Umsetzung der Sek-I-Reform (E- und B-Profil) mit den Partnergemeinden Trimbach, Dulliken, Boningen, Starrkirch-Wil, Hauenstein-Ifenthal und Wisen (in Arbeit)
- Betriebskonzept für die drei Schulstandorte Dulliken, Trimbach und Olten (in Arbeit)
- Zusammenschluss der Primarschulen Olten und Boningen und der Musikschulen Olten und Trimbach (in Arbeit)
- Zivilstandsamt Olten-Gösigen
- Massnahmen für Arbeitsintegration wie z.B. Oltech (Tochterfirma des Regionalvereins Olten-Gösigen-Gäu)
- Suchthilfe: Regionalisierung in Form einer Tochterfirma des Regionalvereins Olten-Gösigen-Gäu
- Sozialregion mit den Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ifenthal, Wisen und Winznau
- 2006 Übernahme der Wasserversorgung von Trimbach durch Städtische Betriebe Olten (Tochterfirma der Stadt Olten)

Im November 2003 beauftragte zudem ein vom Parlament überwiesenes Postulat betr. mehr Leistung zu tieferen Kosten durch überkommunale Zusammenarbeit den Stadtrat, die Zusammenarbeit in den kommunalen Aufgabenbereichen Verwaltung, Betrieb und Unterhalt mit den umliegenden Gemeinden zu verstärken und so Synergie- und Grösseneffekte zu nutzen.

1.2. Auslösendes Element

Schon seit längerer Zeit wurde zwischen den beiden Gemeindepräsidien von Olten und Trimbach über ein engeres Zusammengehen bis hin zu einer Fusion diskutiert. Am 16. Januar 2007 wurde dann im Oltner Gemeindeparlament eine Motion von Stephan Hodonou (EVP) betr. Aufnahme von Fusionsgesprächen mit den Nachbargemeinden Olten mit 39:3 Stimmen überwiesen. Der Stadtrat erklärte sich in der Beantwortung ausdrücklich bereit, die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden zu verstärken und auch eine Fusion anzustreben, falls sich diese im konkreten Fall als optimale Lösung erweise. Um hier die nötigen Grundlagen zu schaffen, kündigte der Stadtrat an, zusammen mit Nachbargemeinden eine Studie in Auftrag zu geben, welche unter anderem folgende Fragen klären sollte:

- *Chancen und Risiken von Gemeindefusionen allgemein*
- *Chancen und Risiken für die Stadt Olten im Speziellen*
- *Chancen und Risiken für die Nachbargemeinden*
- *Welche Gemeinde(n) eignet/eignen sich für eine Fusion aus Sicht der Stadt Olten*
- *Alternative Szenarien*
- *Einzuschlagende Strategie*
- *Zeithorizont(e)*

In der Folge beschlossen die beiden Gemeinden Olten und Trimbach im Herbst 2007 zusammen mit der Hochschule Luzern eine Studie über Chancen und Risiken eines Zusammenschlusses durchzuführen. Da ein solcher Schritt Konsequenzen für die gesamte Agglomeration Olten haben würde, gelangten sie in der Folge an die an ihre Gebiete angrenzenden Solothurner Gemeinden mit der Anfrage, ob diese ein Interesse an der gemeinsamen Erarbeitung von Daten im Rahmen einer Vorstudie hätten. Diese Grobanalyse im Frühjahr 2008 ergab, dass die Gemeinden Olten, Trimbach, Dulliken, Wangen, Winznau, Hauenstein-Ifenthal und Wisen eine Aufgaben- und Problemlösungsgemeinschaft bilden, für die sich vertiefende Fusionsabklärungen empfehlen würden. Nach dem Ausscheiden von Wangen, das einen eigenständigen Kurs verfolgt, beschlossen die übrigen sechs Gemeinden eine Fortsetzung der Studie, die aus einer Ist-Analyse der bestehenden Aufgaben und Zusammenarbeiten der Gemeinden sowie dem Aufzeigen der Vor- und Nachteile und der Entwicklungsperspektiven im Falle einer Fusion bestand. Das Resultat wurde im Juni 2009 vorgelegt und bildet die Grundlage für den vorliegenden Fusionsvorvertrag, den – nach dem Ausscheiden von Dulliken und Winznau aus dem Projekt

in der ersten derzeitigen Etappe – in den drei Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ifenthal und Wisen von den jeweiligen Gemeindeversammlungen genehmigt wurde und nun dem Oltnen Gemeinderat vorgelegt wird.

1.3 Vision und Zielsetzung

Die Stadt Olten und ihre Nachbargemeinden arbeiten wie erwähnt schon seit Jahren in den verschiedensten Bereichen erfolgreich zusammen. Und die Lebensräume der Menschen in der Region stimmen auch hier schon seit langem nicht mehr mit den politischen Gemeindegrenzen überein. Langfristige Vision der vom Stadtrat eingeschlagenen Strategie ist deshalb eine handlungsfähige Stadt Olten, indem die Aufgaben- und Problemlösungsgemeinschaft weitgehend mit den politischen Grenzen übereinstimmt und ohne institutionelle Hindernisse in Form von Gemeindegrenzen – gerade auch aus raumplanerischer Sicht – eine (noch) dynamischere Entwicklung möglich wird. Durch eine Fusion soll die Stadt Olten eine kritische Grösse erlangen, um sich noch verstärkt als Zentrum für Dienstleistungen und Wohnen zwischen den grossen Zentren Zürich, Basel und Bern zu positionieren und notwendige Leistungen – nicht zuletzt auch dank gesteigerter Effizienz und Professionalität – auch wirklich tragen und die Standortattraktivität weiter stärken zu können. Zudem verschafft ein Zusammenschluss der Stadt Olten mit Nachbargemeinden der Region Olten mehr Gewicht im Kanton Solothurn und im AareLand. Die jetzt angestrebte Fusion mit drei Gemeinden stellt nach Ansicht des Stadtrates einen ersten Schritt in diese Richtung dar.

Die Zielsetzung der aktuellen Vorlage ist es, mit den drei weiteren Gemeinden einen Fusionsvertrag ausarbeiten zu können, der die Auswirkungen einer allfälligen Fusion im Detail aufzeigt.

1.4 Strategische Grundlage

Der Stadtrat legte im Leitbild der Stadt Olten aus dem Jahr 2008 im Handlungsfeld „Entwicklung Wachstum“ fest, dass die Stadt im Hinblick auf die Entwicklung eines regionalen Lebens- und Wirtschaftsraums mit Lebensqualität die Zusammenarbeit mit den Regionsgemeinden kontinuierlich ausbaue und Fusionsmöglichkeiten prüfe. Im Regierungsprogramm 2009-2013 wurde dann die Fusion mit Nachbargemeinden als Legislaturziel festgehalten mit der dazugehörigen Massnahme „Fusionsverhandlungen mit Zielsetzung einer Fusion mit Nachbargemeinden“.

Diese Zielsetzungen stimmen im Übrigen auch mit denjenigen im Legislaturplan 2009-2013 des Regierungsrates überein, der postuliert, kommunale Verwaltungsstrukturen seien wieder an eine Grösse anzunähern, welche für die Erfüllung der meisten Gemeindeaufgaben sinnvoll sei: „Es wird eine Kongruenz von demokratischen Einflussmöglichkeiten, finanziellen Verhältnissen und Aufgabenerledigung bei den Gemeinden angestrebt.“ In diesem Sinne solle die Kantonale Gesetzgebung von Fusionshindernissen befreit und die Anzahl Gemeindefusionen gesteigert werden.

1.5 Rechtliche Grundlage

Gemäss Art. 13 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 111) unterliegen Veränderungen des Gemeindegebiets dem obligatorischen Referendum. Aktuell geht es jedoch nicht um einen definitiven Fusionsvertrag, sondern um einen Fusionsvorvertrag, der unter anderem die Ausarbeitung eines Fusionsvertrags beinhaltet. Da die finanziellen Auswirkungen einer allfälligen Fusion noch nicht bekannt sind und da es sich auch beim Vorvertrag um eine strategische Absichtserklärung handelt, wird der Entscheid zum Fusionsvorvertrag gemäss Art. 23 lit. c der Gemeindeordnung („Sachgeschäfte, welcher der Zusammenarbeit der Gemeinden dienen“) dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet.

2. Erwägungen

2.1 Fusionen – allgemeine Tendenz

Im europäischen Vergleich gab es in der Schweiz lange Zeit wenig Gemeindefusionen: Von 1953 bis 2003 ging der Gemeindebestand lediglich um 7 % zurück, während er in Deutschland um 59 % und in Österreich um 42 % sank. Die Gründe werden in der grossen Autonomie der Schweizer Gemeinden und in der Zuständigkeit für einen grossen Teil von Aufgaben gesehen. In den letzten Jahren nehmen Gemeindefusionen – Stichwörter Rapperswil-Jona, Luzern-Littau, Aarau-Rohr – aber zu: Zu erwähnen wäre hier beispielsweise der Kanton Aargau, in dem 43 Gemeinden (von 229) mit einer Einwohnerzahl von rund 116'000 (von 587'000) in Zusammenschlussprojekte involviert waren oder sind. Sofern die geplanten Zusammenschlüsse zustande kommen, wird die Gemeindeanzahl im Kanton Aargau um 12 % – von 229 auf 202 Gemeinden – sinken. Im Kanton St. Gallen laufen derzeit rund 45 Projekte, was einem Wegfall von 40 Gemeinden (-9 %) gleich käme. Im Kanton Bern laufen derzeit 22 Fusionsprojekte; die Zielsetzung des bernischen Gemeindefusionsgesetzes lautet: Reduktion von heute 392 Gemeinden (1.1.2009) bis 2017 auf ca. 300 Gemeinden. Gerade unter den Städten in der Grösse von Olten streben mehrere danach, die faktischen Grenzen der Aufgaben- und Problemlösungsgemeinschaft mit den politischen in Einklang zu bringen (vgl. Ziff. 1.3). Beispiele für diesen Trend bei mittelgrossen Städten stellen die Städte Aarau, Brugg, Lenzburg oder Baden dar.

2.2 Chancen und Risiken für die Stadt Olten

Eine Fusion der Stadt Olten mit ihren Nachbargemeinden bringt in praktisch allen Bereichen mehr Vor- als Nachteile, lautet das in Arbeitsgruppen mit Gemeindevertretern erarbeitete Fazit der im Jahr 2007 eingeleiteten Studie „Chancen und Risiken von Fusionen der Stadt Olten mit ihren Nachbargemeinden“. Zurückgeführt wird dies von den Autoren der Studie darauf, dass die Gemeinden in hohem Masse eine Aufgaben- und Problemlösungsgemeinschaft bilden, welche sich mit einer gemeinsamen Strategie ohne institutionelle Hindernisse in Form von Gemeindegrenzen noch dynamischer entwickeln könnte. Insbesondere die Positionierung der Stadtregion Olten als Zentrum für Dienstleistungen und Wohnen zwischen den grossen Zentren Zürich, Basel und Bern würde durch eine Fusion begünstigt: Es wäre nämlich für die Wohnattraktivität der fusionierten Gemeinde von Vorteil, dass sie unterschiedliche Angebote für Wohnen anbieten könnte. Und ein fusioniertes Olten würde eine kritische Grösse erreichen, die es befähigt, notwendige Leistungen auch wirklich zu tragen und seine Standortattraktivität weiter zu stärken. Zudem wächst die heute schon starke Stellung der Stadt Olten im Kanton. Andererseits muss auch der Kanton das Ziel haben, durch starke Zentren gestärkt zu werden und beispielsweise für koordinierte Planungen im Bereich Verkehr starke Ansprechpartner mit einer Stimme zu haben.

Den Vorteilen stehen derzeit aber Nachteile aus finanzieller Sicht entgegen: Ohne eine Änderung der Rahmenbedingungen des Finanzausgleichs ist eine Fusion für die Zentrumsgemeinde Olten – und damit letztlich auch für die künftigen neuen Ortsteile – nicht attraktiv. Da die Einsparungsmöglichkeiten durch die Fusion gering sind, wäre auf Grund des fusionsfeindlichen Finanzausgleichs längerfristig mit Ertragseinbussen von rund 4,5 Mio. Franken bei einer Viererfusion zu rechnen. Die aufgeführten Zahlen in ihrer absoluten Höhe gilt es indessen – sowohl bei den laufenden Rechnungen wie auch bei den Investitionsrechnungen – in einer nächsten Arbeitsphase zu hinterfragen. Zudem gibt es auf kantonaler Ebene Bemühungen, die fusionshemmende Wirkung des Finanzausgleichs einzuschränken (vgl. Ziff. 3.1).

In der aktuellen Vorlage geht es indessen nur um die Genehmigung des Fusionsvorvertrags, der die Ausarbeitung eines konkreten Fusionsvertrags beinhaltet. Ein Abbruch des Fusionsprojekts ist im Fusionsvorvertrag geregelt und nach Erarbeitung des Fusionsvertrags möglich.

3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

3.1 Finanzielle Auswirkungen

Für die externe Begleitung durch die Hochschule Luzern bei der Ausarbeitung des Fusionsvertrags entstehen Kosten in der Höhe von rund CHF 68'000. Gemäss Verteilschlüssel nach Bevölkerungszahl entfallen von diesen Kosten 71,2%, das heisst CHF 48'500 auf die Stadt Olten. Die entsprechenden Kosten sind im Budget 2010 enthalten.

Die finanziellen Auswirkungen einer allfälligen Fusion stehen derzeit noch abschliessend nicht zur Debatte. Die Studie hat aufgezeigt, dass die Einsparungsmöglichkeiten durch die Fusion nicht sehr gross sein dürften und ohne eine Änderung der Rahmenbedingungen des Finanzausgleichs längerfristig mit Ertragseinbussen von rund 4,5 Mio. Franken bei einer Viererfusion zu rechnen wäre. Hier gilt es aber festzuhalten, dass in der vorhergehenden Phase der Studie die Finanzpläne der beteiligten Gemeinden im Wesentlichen „zusammengezählt“ wurden und in der Erarbeitung des Fusionsvertrags noch vertiefte Abklärungen und Gewichtungen vorzunehmen sind.

Zudem hat der Regierungsrat im November des vergangenen Jahres entschieden, wie beim direkten auch beim indirekten Finanzausgleich eine Besitzstandsfrist – hier drei Jahre ab Fusionsdatum – zu gewähren. Dabei kann es sich nach Ansicht des Stadtrates aber lediglich um einen ersten Schritt handeln: Damit der bestehende Finanzausgleich sich nicht fusionshemmend auswirkt, braucht es die Neuregelung bei der Aufgabenteilung und -finanzierung, das heisst beim direkten und indirekten Finanzausgleich, die der Regierungsrat neben der Definition einer Fusionsstrategie in seinen Legislaturplan bis 2013 aufgenommen hat. Die Stadtratsmitglieder, die im Kantonsparlament Einsitz haben, werden sich dort für die Position der Stadt Olten entsprechend einsetzen. Apropos Fusionsstrategie: Dass der Regierungsrat in dieser Hinsicht aktiv werden will, zeigt sein Beschluss vom 18. November 2009, mit gut einer Millionen Franken strukturell schwache Gemeinden bei Fusionen zu unterstützen.

3.2 Personelle Auswirkungen

Personelle Auswirkungen ergeben sich in Form eines hohen erforderlichen Engagements der Fachleute der städtischen Verwaltung im Rahmen der Erarbeitung des Fusionsvertrags in Fachgruppen im kommenden Jahr (vgl. Ziff. 4.1 und 4.3).

Wie die finanziellen, so sind auch die personellen Auswirkungen einer allfälligen Fusion derzeit hingegen noch nicht definitiv absehbar und nicht Gegenstand dieser Vorlage. Während „an der Front“ die Arbeit durch eine Fusion nicht geringer wird und sogar Angebote flächendeckend auf den teilweise höheren Standard der Stadt Olten gebracht werden könnten, könnten sich im Overheadbereich Einsparungen ergeben. Auch hier aber mit der Einschränkung, dass gerade in den kleinen Gemeinden bisher viel Arbeit auf ehrenamtlicher Basis durch Milizpersonen erfolgt und andererseits Gemeindeglieder vermehrt auch Frontaufgaben innehaben.

3.3 Mittelrückfluss

Was die Ausgaben für die Erarbeitung des Fusionsvertrags angeht, so ist festzuhalten, dass auch bei einer allfälligen späteren Ablehnung des Fusionsvorhabens daraus Erkenntnisse für eine verstärkte Zusammenarbeit gewonnen werden können.

Der erwartete Mittelrückfluss aus einer Fusion ist zu einem späteren Zeitpunkt zu behandeln.

4. Realisierung

4.1 Organisation/Zuständigkeiten

- Die **Exekutiven** der einzelnen Gemeinden sind die Auftraggeber.
- Der **Projektrat**, bestehend aus den Mitgliedern des Stadtrats und der Gemeinderäte mit den Stadt- bzw. Gemeindegliedern als Beisitzern, bildet das oberste Gremium für Entscheidungen, die im Laufe der Erarbeitung des Fusionsvertrags gemeinsam zu treffen sind. Der Stadtpräsident von Olten und der Gemeindepräsident von Trimbach bilden das Co-Präsidium.
- Die **Steuerungsgruppe** besteht aus den Gemeindepräsidenten sowie einem Kantonsvertreter, dem externen Projektleiter und dem Stadtschreiber von Olten als Beisitzer. Der Stadtpräsident von Olten und der Gemeindepräsident von Trimbach bilden das Co-Präsidium.

Die Steuerungsgruppe

- o verfügt die notwendigen Massnahmen zur Erarbeitung des Fusionsvertrags.
- o erstellt das Projektbudget zu Handen der einzelnen Gemeinden.
- o erteilt die Aufträge an die Fachgruppen.
- o schliesst Verträge mit der externen Projektleitung und allfälligen weiteren externen Beratern.
- o erstellt die Abstimmungsvorlage.
- o bestimmt die Kommunikationsmassnahmen, die der Stadtschreiber von Olten gemäss Kommunikationskonzept vollzieht.
- Die externe **Projektleitung** wird durch die Hochschule Luzern/Wirtschaft wahrgenommen. Sie
 - o überwacht den Terminplan.
 - o führt die Projektrechnung.
 - o erstellt die Traktandenliste für die Sitzungen der Steuerungsgruppe.
- Die **Fachgruppen** bestehen aus Exekutivmitgliedern und Fachleuten aus den Verwaltungen der beteiligten Gemeinden. Fachgruppen werden zu folgenden Themen gebildet:
 - o Behörden und Verwaltung
 - o Recht
 - o Finanzen
 - o Bildung
 - o Raumplanung und Infrastruktur
 - o Ver- und Entsorgung
 - o Gesundheit und Soziales
 - o Öffentliche Sicherheit

4.2 Bevölkerungsbeteiligung

Der Einbezug der Bevölkerung umfasst drei Phasen:

1. In den einzelnen Gemeinden werden zu Beginn des Projekts die zentralen, spezifischen Bedürfnisse der Bevölkerung in einem öffentlichen Workshop aufgenommen.
2. Zum Start der Vernehmlassung zur Fusionsvorlage werden in den Gemeinden Infoanlässe für die Bevölkerung durchgeführt.
3. Anschliessend folgt die Vernehmlassung bei Parteien, Organisationen und Haushalten.

Die Öffentlichkeit wird regelmässig gemäss dem Kommunikationskonzept der Steuerungsgruppe via Medien über den Stand der Arbeiten informiert.

4.3 Terminraster

Bei der nachfolgenden Aufstellung handelt es sich um den angestrebten Zeitplan. Heute nicht voraussehbare Unwägbarkeiten und zwischenzeitliche Entwicklungen können allenfalls zu zeitlichen Verzögerungen führen.

Kick-off-Veranstaltung	Februar 2010
Orientierung der Mitarbeitenden	Februar 2010
Kommunikationskonzept beschliessen	Februar 2010
Bedürfnisse der Bevölkerung erheben und Charakteristika der fusionierten Gemeinden beschreiben	März/April 2010
Festlegen der Rahmenbedingungen und Aufträge der Arbeitsgruppen	Mai 2010
Arbeit in den Fachgruppen	Juni bis September 2010
Entscheid über die Inhalte des Entwurfs der Fusionsvorlage	Oktober 2010
Entwurf der Fusionsvorlage	November 2010
Entscheid über die Vernehmlassungsunterlagen	Dezember 2010
Vernehmlassung	Januar 2011 bis März 2011
Entscheid über Anpassung der Fusionsvorlage und Durchführung der Abstimmung	März 2011
Erstellung der definitiven, abstimmungsreifen Fusionsvorlage	April/Mai 2011
Erstellung der Abstimmungsunterlagen und Versand	Juni 2011/Ende August 2011
Fusionsabstimmung	Oktober 2011
Umsetzung des Fusionsvertrags	2012
Inkrafttreten der Fusion	2013

5. Stellungnahmen

5.1 Kommission für Stadtentwicklung

Die Kommission für Stadtentwicklung hat an ihrer Sitzung vom 26. November 2009 den vorliegenden Beschlussesanträgen mit 6:1 Stimme zugestimmt. Vorbehalte machte sie insbesondere im Finanzbereich, wo für den Erfolg des Fusionsvorhabens rechtzeitig ein neuer Finanzausgleich vorliegen müsse. Es könne nicht angehen, so der Tenor der Kommission, dass der Kanton auf Kosten fusionswilliger Gemeinden spare.

6. Beschlussesanträge:

6.1 Dem Fusionsvorvertrag mit den Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ifenthal und Wisen wird zugestimmt.

6.2 Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - - -

Der vorliegende Bericht und Antrag wurde den Parlamentsmitgliedern zusammen mit der Zustimmungserklärung des Parlamentbüros und dem Ergänzungsantrag der Geschäftsprüfungskommission zugestellt.

Daniel Dähler: Ich möchte die Diskussion in der GPK unter das Zitat eines österreichischen Schriftstellers stellen. „Bereit sein ist viel, warten zu können ist mehr, doch erst den rechten Augenblick nützen ist alles“. Wenn man den ersten Teil „bereit sein ist viel“ nimmt, kann man sagen, dass grundsätzlich ein Konsens innerhalb der GPK bestanden hat, bezüglich Fusionen offen zu sein. Hier haben wir uns relativ rasch gefunden, sofern wirklich auch eine Win-win-Situation entsteht. Dort hat es dann im Detail teilweise Differenzen gegeben. Die Zusammenarbeit mit fusionswilligen und anderen umliegenden Gemeinden ist jetzt schon sehr vorbildlich und recht intensiv. Hier kann dann auch rasch einmal das Votum aufkommen, ob es noch eine Fusion braucht, wenn man schon so eng und gut mit diesen Gemeinden zusammen arbeiten kann. Wenn wir weiter gehen: „Warten können ist mehr“ sind wir uns eigentlich einig gewesen, dass die heutige Daten- und Faktenlage nicht ausreichend ist, um einen Grundsatzentscheid zu treffen und deshalb auch gewünscht wird, dass zusätzliche Daten vertieft werden und man nicht nur aufgrund einer konsolidierten Gemeinderechnung heute schon Schlüsse zieht, die allfällig über einen Vorvertrag hinaus gehen. Es hat sich auch gezeigt, dass im Zentrum und als Erfolgsfaktor eigentlich die ganze Steuerthematik im Raum steht. Bei der Diskussion um den Mehrwert bei einer Fusion ging es auch um die Qualitäten der Gemeinden, mit denen man die Partnerschaft jetzt eingeht. Da sind sicher Themen wie Sozialgefülle und Ausländerthematik aufgekommen und auch die Wohnqualität, welche diese Gemeinden teilweise mit sich bringen, im Positiven wie im Negativen. Ob Hauenstein und Wisen dann wirklich die Wohntopplage ist, sei dahingestellt. Es stellt sich auch die Frage, ob der Kanton es dann auch wirklich zulässt, die Flächen in diesen Gemeinden entwickeln zu können. Auch das freistehende Industriegebiet in Trimbach, das so angepriesen wird, ist sicher ein Vorteil. Aber wir sind uns alle nicht ganz einig gewesen, ob es wirklich so eine Win-win-Situation ist. Jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt kann man auch auf den heutigen OT-Bericht verweisen, wo man vielleicht sagt, man sei noch nicht gerade verliebt. Aber möglicherweise ist es nachher die „Liebe auf den zweiten Blick“. Die Grösse ist sicher auch ein Argument, vor allem auch im nationalen Kontext, wobei im Kanton die Grösse natürlich auch nicht immer nur positiv ausgelegt werden kann. Es könnten auch Lasten zum grossen Partner im anderen Kantonsteil verlagert werden. Der Aufwand der Verwaltung wird sicher relativ stark werden. Sie wird ziemlich stark gefordert werden und in den ganzen Prozess involviert sein neben den hohen Zielen, die sonst noch verfolgt werden. Ich denke, dass der finanzielle Aufwand eher klein ist. Wenn man mit den Bauprojekten vergleicht, die heute wieder auf dem Tisch liegen, ist es prozentual zu den Planungssummen eigentlich ein eher kleiner Betrag, was auch schön ist. Wenn man dann zum Schluss kommt, „den rechten Augenblick zu nützen ist alles“ muss man sagen, dass die Faktenlage heute nicht ausreicht. Wir wollen letztlich in eine weitere Vertiefung hinein gehen. Hier ist die GPK im Konsens bis auf eine negative Meldung dahinter gestanden. Das heisst, wir brauchen mehr Informationen, damit wir die Variablen und Hypothesen, die heute im Raum stehen, entflechten können, um so wirklich zu einer endgültigen Entscheidung zu kommen und allenfalls die Verliebtheit auf den zweiten Blick entdecken zu können. Man muss auch sagen, dass über allem die Gemeindeordnung steht. Der Ausstieg ist eigentlich jederzeit möglich. Somit denke ich, dass man sich bis zu einem gewissen Grad bindet, aber nicht endlich, jedenfalls nicht zum heutigen Zeitpunkt. Deshalb hat sich die GPK mit 7 : 1 Stimme dafür entschieden, das ganze Geschäft mit dem Zusatzbeschlussesantrag weiter zu verfolgen, bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Aufträge der Arbeitsgruppe den aktuellen Steuerfuss der Stadt Olten als Zielsetzung vorzunehmen.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Das Parlamentsbüro hat dem Vorvertrag nach ausführlicher Diskussion mit 4 : 1 Stimme zugestimmt.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Einer Fusion, von wem sie auch immer angestrebt oder verlangt wird bzw. realisiert werden soll, ob zwischen Vereinen, Interessengemeinschaften, der Wirtschaft oder eben zum Beispiel im Bereich der öffentlichen Hand, sprich unter Gemeinden und Städten, muss eine sorgfältige Planung voraus gehen. Es braucht Vorbereitungsarbeit und Abklärungen. Überstürzte Aktionen hinterlassen Ungutes und führen

zu Misserfolgen oder es werden zumindest Verzögerungen eingefangen. Fusionen hinterlassen vielfach auch einen etwas bitteren Nachgeschmack, insbesondere diejenigen in der Wirtschaft. Es kommt die Frage auf, wer eigentlich gewinnt. Es gibt eine Aussage, die im Raum steht, dass es bei einer Fusion immer auch Verlierer gibt. Dafür gibt es sehr viele Beispiele. Gerade deshalb haben Trimbach, Hauenstein-Ifenthal, Wisen, die drei geschätzten Nachbargemeinden, zusammen mit der Stadt Olten einen Weg beschritten, der schrittweise und umfassend ist und dementsprechend auch umfassende Grundlagen für die Entscheidungen liefern soll. Wir haben auf diesem Weg nicht das Rad neu erfunden, sondern von sehr grossen Erfahrungen und Kompetenzen profitieren können, sprich zum Beispiel Hochschule Luzern. Angestrebt im Sinne des GPK-Sprechers wird klar die berühmte Win-win-Situation. Ich verzichte heute Abend darauf, noch einmal die ganze Vorgeschichte zu erläutern. Das Gemeindeparlament kennt sie. Heute geht es um die Zustimmung zu einem weiteren Schritt im Gesamtprojekt, wo das Ziel nach allseitiger Zustimmung und zwar nach den Kompetenzen und bestimmten Gremien, die in der Gesetzgebung vorgesehen sind, schliesslich die Befragung sprich Abstimmung durch die Stimmberechtigten aller vier Partner sein wird. Es geht um einen sogenannten Fusionsvorvertrag und nicht um einen Vertrag. Ziel und Zweck ist die Erarbeitung einer Abstimmungsvorlage und einem eigentlichen Fusionsvertrag. Die Festlegung der Zusammenarbeit ist heute das Thema, die Projektorganisation dazu, die Kompetenzen, der Einbezug der Bevölkerung, also praktisch die Mitwirkung, der Terminplan und schliesslich tatsächlich noch das Budget und die Bestreitung der anfallenden Kosten. Etwas volkstümlicher ausgedrückt könnte man sagen: Der Fusionsvorvertrag gibt eigentlich allen vier Parteien oder Partnerinnen die Legitimation für den nächsten Schritt, nämlich die sehr vertiefte Detailarbeit bei und mit allen vier beteiligten Partnerinnen vorzunehmen. Im Bericht und Antrag ist in den einzelnen Kapiteln die bisherige Situation der Zusammenarbeit dargelegt, die tatsächlich in einzelnen Projekten schon auf einem hohen Niveau ist und immer wieder ineinander greift, aber nicht über das Gesamte geht. Das auslösende Moment zum heutigen Fusionsprojekt und wie es zur Zusammensetzung der vier Partnerinnen kam, ist festgehalten. Die grob umschriebene Aussage, weshalb überhaupt eine Fusion angestrebt werden soll und die strategischen Grundlagen sind festgelegt. Wir haben hier ein Leitbild und ein Regierungsprogramm zur Kenntnis genommen. Auf die rechtliche Grundlage komme ich noch speziell zu sprechen. Das Thema Fusion unter Gemeinden und Städten ist seit Jahren in der ganzen Schweiz präsent, zahlreiche Fusionen sind erfolgreich abgeschlossen worden und werden erfolgreich gelebt. Im Bericht und Antrag sind auch Beispiele zu finden. Ich hatte zum Teil die Möglichkeit, bei einzelnen Projekten, die sehr erfolgreich angelaufen sind und schon laufen, dabei sein zu können. Heute morgen am Radio und heute in den Zeitungen Baden und Neuenhof und im solothurnischen Bereich Niederholz, Niederwil und Riedholz, die den Namen schon zusammen gelegt haben. Für unser Projekt liegt die gemeinsam erarbeitete Studie Chancen und Risiken vor. Sie steht dem Parlament zur Verfügung. Sie wurde auch in den Medien mehrfach vorgestellt und kommentiert. Darin sind von allen Partnerinnen gemeinsam mit der Hochschule Luzern Vor- und Nachteile erarbeitet worden. Allerdings – das ist wichtig – sind gerade im Bereich Finanzen, der dieses Parlament wahrscheinlich sehr stark beschäftigt, die Zahlen nicht konsolidiert oder noch etwas eindeutiger gesagt zusammen gezählt worden. Wenn man den Bericht genau liest, kristallisieren sich mehr Vor- als Nachteile heraus, zurück zu führen darauf, dass die Beteiligten in hohem Masse eine Aufgaben- und Problemlösungsgemeinschaft bilden mit einer gemeinsamen Strategie ohne institutionelle Hindernisse, dynamisch, die Stadt und ihre Partnerinnen positionierend als Zentrum für Dienstleistungen und Wohnen, eben zwischen den grossen Zentren. Das ist so etwas der Aufhänger. Aktuell und eben auch nicht mit konsolidierten Zahlen ergeben sich aus finanzieller Sicht Nachteile. Die Kantonsregierung hat bereits vor ein paar Wochen einen Beschluss im Bereich indirekter Finanzausgleich gefasst, der hier ganz klar eine wesentliche Hilfe und Grundlage bildet. Im Übrigen hat sich die Kantonsregierung sehr positiv zum Projekt geäussert und die Mitarbeit und Unterstützung umfassend zugesichert. Bereits bis zum heutigen Projektstand ist dies der Fall gewesen. Wir hatten ein ständiges Mitglied in der Steuerungsgruppe, und die einzelnen Arbeitsgruppen, die bis heute gearbeitet haben, sind begleitet und wesentlich von kantonalen Mitarbeitenden betreut oder beraten worden. Für die nach der Genehmigung durch das Gemeindeparlament heute Abend zu realisierenden Arbeiten sind die entsprechende Projektorganisation und Zuständigkeiten im Bericht und Antrag vorgeschlagen. Es ist klar, dass sich der Stadtrat, aber auch die Gemeinderäte von

den Partnerinnen bereits im Vorfeld über die Zusammensetzung und zum Beispiel den Lead für einzelne Arbeitsgruppen Gedanken gemacht haben und auch Vorgaben beschlossen haben. Es ist ebenso klar, dass die Stadt Olten in einigen wichtigen Gruppen die Führung inne haben wird. Ebenso klar ist, dass wir verlangt haben, dass der Kanton in einzelnen Gruppen wie Raumplanung, Bildung, Finanzen und Recht, Einsitz nimmt. Der Kanton muss dort Einsitz nehmen und mitarbeiten. Die Zustimmung der Kantonsregierung und der betreffenden Personen liegt vor. Es geht um die Zustimmung des sogenannten Fusionsvorvertrages, damit jetzt sehr konkrete konsolidierte Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden können. Man muss nicht ineinander verliebt sein. Man muss sich nur mögen. Das ist doch immerhin auch etwas. Wenn man in Fusionsverhandlungen und Entscheidungen tritt, muss die berühmte Win-win-Situation gesucht und gespürt werden. Die Bevölkerung ist einzubeziehen. Das ist eine Kernaussage. Ohne die Bevölkerung ist gar nichts möglich. Es braucht die berühmte Bodenhaftung. Es geht nicht nur um die Bevölkerung der Stadt Olten, sondern gleichwertig um diejenige aller vier Partnerinnen. Unsere Bevölkerung muss schliesslich auch entscheiden. Jetzt noch zum Rechtlichen: Es ist fast eine staatsrechtliche Aussage. Der Weg, den eine Vorlage dieser Art gehen muss, ist insbesondere durch das Gemeindegesetz vorgegeben. Olten unterliegt den Bestimmungen der sogenannten ausserordentlichen Gemeindeorganisation. Dort ist klar vorgesehen, dass die Beschlüsse des Gemeindeparlamentes der Urnenabstimmung unterbreitet werden müssen, wenn der Gemeindebestand oder das Gemeindegebiet verändert wird. Das Gemeindeparlament von Olten kann abschliessend über die Fusionsvorlage, den Fusionsvertrag, entscheiden. Jetzt nehme ich auch einen Dichter, wie es heute in unserer Zeitung Schiller war. Ich nehme den gleichen Schiller, um es im Tell auszudrücken. Der Vertrag oder die Vorlage muss „durch diese hohle Gasse Gemeindeparlament kommen und gehen“. Gehauen oder gestochen. Der Umkehrschluss ist: Die Urnenabstimmung fällt weg, wenn das Gemeindeparlament eine Veränderung dieser Gemeinde ablehnt. Ich glaube, das ist eine klare Aussage. Liebe Kolleginnen und Kollegen, die drei geschätzten Partnerinnen Trimbach, Hauenstein-Ilfenthal und Wisen haben dem Fusionsvorvertrag an den Gemeindeversammlungen fast einstimmig und damit der Fortsetzung der Fusionsarbeiten zugestimmt. Setzen wir jetzt hier in diesem Gemeindeparlament ein staatspolitisch wichtiges Zeichen und stimmen dem ebenfalls zu. Wir vom Stadtrat danken Euch bestens dafür.

Felix Wettstein: Die Fraktion der Grünen steht mit Überzeugung dafür ein, dass diese Fusion der richtige Weg in die Zukunft ist. Darum sind wir selbstverständlich auch für die Unterzeichnung des Vorvertrags. Wir haben im Dezember mit Interesse und grosser Freude verfolgt, dass die Stimmberechtigten an den drei Gemeindeversammlungen in Wisen, Hauenstein-Ilfenthal und Trimbach mit ganz grossen Mehrheiten dem Vorvertrag zugestimmt haben. Das dünkt uns alles andere als selbstverständlich, denn die Gemeinden haben auch etwas zu verlieren, sie werden ja Abschied nehmen müssen von einem Teil ihrer bisherigen Identität. Es ist jedenfalls ein wirklich schöner Vertrauensbeweis uns Oltennerinnen und Oltennern gegenüber, und wir sollten heute Abend Sorge dazu tragen, dass wir dieses Vertrauen nicht aufs Spiel setzen. Darum lehnen die Grünen den Zusatzantrag der GPK entschieden ab, weil er für die Nachbargemeinden wie ein "Gingg" ans Schienbein wirken muss. Bei diesem Traktandum reden fast alle mit Vorliebe in Metaphern von Verliebtheit, Verlobung und Heirat. Einverstanden. Bloss sollten wir in unserer Wortwahl schon ein wenig vorsichtig sein: Wer plustert sich da als Bräutigam auf, wenn von einer mehr oder weniger attraktiven Braut die Rede ist? Besser gesagt von den Bräuten: Die Polygamie wird also salonfähig. Vielleicht handelt es sich ja sogar um eine gleichgeschlechtliche Beziehung mit bald schon "eingetragener Partnerschaft". Und auf diesen Pfad hat uns ausgerechnet ein Postulat unseres einen EVP-Vertreters im Rat gebracht! Vor allem aber dünkt es uns an der Zeit, dass wir nicht in veraltete Geschlechterrollenmuster fallen. Was schätzen wir den an einer Braut? Wollen wir sie bloss nach Schönheit oder Reichtum bewerten? Eigentlich sagen wir doch immer, dass die inneren Werte zählen. Darum stimmen wir dem Fusionsvorvertrag zu, weil wir innere Werte und Lebensqualität als Mitgift einbringen können, nicht bloss einen tieferen Steuerfuss.

Dr. Rudolf Moor: Die SP-Fraktion hat sich intensiv mit dem Fusionsthema befasst. Unter anderem haben wir auch Kollegen und Kolleginnen aus Trimbach eingeladen und mit ihnen gesprochen. Wir haben festgestellt, dass die Trimbacher auch Leute sind und sogar ganz

flotte und nette, mindestens wie wir. Dem Fusionsvorvertrag wie auch den Fusionsbemühungen stehen wir insgesamt sehr positiv gegenüber. Wir möchten die Diskussion etwas von der aus unserer Sicht rein kurzfristig und egoistisch geprägten Steuerfussdiskussion wegrücken, weil eine Fusion mit Trimbach, Hauenstein-Ilfenthal und Wisen unserer Meinung nach eben doch sehr viele Vorteile und Chancen bringt. Ich möchte die aus unserer Sicht sieben wichtigsten noch einmal in Erinnerung rufen. Einmal ist es eine sinnvolle und optimierte Planung in der Region, zum Beispiel die Planung von Gewerbe- und Industriezonen, die Professionalisierung der Verwaltung, vor allem der Berggemeinden, und damit auch eine Stärkung der ganzen Region, indem sie eben auch attraktiver werden. Nachher gibt es eine demokratische Mitsprache für alle innerhalb einer Region, in der bereits viele Aufgaben gemeinsam wahrgenommen werden. Wir denken an die Sozialregion. Das Gewicht einer Region wird einfach häufig aufgrund der Grösse der Basisgemeinde, der Kerngemeinde, beurteilt. Mit 25'000 Einwohnern haben wir hier auf nationaler Ebene sicher mehr Einfluss als mit der jetzigen Grösse. Es droht auch, dass bei vergleichbaren Nachbarstädten die Fusionen grösser werden und wir in der Skala weiter nach unten rutschen, was sicher nicht zu unserem Vorteil ist. Man muss auch sehen, dass die Vorortgemeinden damit sozusagen automatisch an Kernaufgaben der Stadt beteiligt werden, zum Beispiel im Kultur-, aber auch Sportbereich. Es gibt auch Verbesserungen der Vermarktungsmöglichkeiten. Ich glaube, Frau Sägesser, die dies machen muss, ist nicht anwesend. Aber mir ist in den Sinn gekommen, dass man sagen könnte, Olten sei nachher die einzige Stadt am Jurasüdfuss, wo die Sonne immer scheint, wenn es keine Wolken hat. Das kann nicht jede Stadt sagen. Es ist auch denkbar, dass der Erfolg, den eine solche Fusion aus unserer Sicht zwingend bringen wird, eine Motivation für weitere Gemeinden ist, mitzumachen. Vielleicht ist ja Starrkirch-Wil plötzliche Feuer und Flamme für eine Fusion mit der neu fusionierten Gemeinde. Davon träumen ja viele von uns etwas. Wir erwarten eigentlich von allen etwas mehr Begeisterung und Feuer für das unserer Meinung nach sehr sinnvolle und zukunftsweisende Projekt. Wir haben das Gefühl, es sei noch etwas lau. Es wäre schön, wenn es hier etwas mehr Begeisterung geben würde. Aus unserer Sicht haben die Vorlage und der Vertrag vielleicht auch noch ein oder zwei Schwächen, an denen man noch etwas arbeiten müsste. Es ist vor allem die Kommunikation für die Öffentlichkeit, die sicher noch verbessert werden muss. Wir haben auch den Eindruck, dass der Einbezug der Bevölkerung, so wie es im Vorvertrag skizziert ist, eventuell etwas unbefriedigend ist. Hier wären aus unserer Sicht weitere Massnahmen nötig. Der Antrag der GPK stösst auch bei uns auf wenig Begeisterung, weil es eben nicht gerade ein freundlicher Akt gegenüber diesen Nachbargemeinden ist. Wir möchten doch noch etwas mehr gute Stimmung verbreiten. Noch einmal möchten wir dafür plädieren, dass wir dem Vorvertrag möglichst einstimmig zustimmen und so die Vorfreude auf die Zusammenarbeit mit unseren Nachbargemeinden eindeutig und klar demonstrieren können.

Gert Winter: Die SVP-Fraktion hat sich mit dem Bericht des Stadtrates nebst weiteren Beilagen einlässlich auseinander gesetzt und sich zunächst einmal die Frage gestellt, welche Erwartungen die an der Fusion beteiligten Bevölkerungen mit einer Fusion verknüpfen dürfen. Die Antwort fällt grundsätzlich auch in der ökonomischen Literatur recht simpel aus. Sie können und dürfen in erster Linie grössere Leistungen zu tieferen Kosten erwarten. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist absehbar, dass diese Erwartung nicht für alle vier Fusionsgemeinden Realität werden dürfte. Die Fusionsaspiranten Trimbach, Hauenstein-Ilfenthal und Wisen werden von der Fusion in finanzieller Hinsicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit profitieren, liegen doch die Steuerfüsse dieser Gemeinden für das Jahr 2010 zwischen 125 und 129 %. Sie sind auch in den letzten Jahren immer deutlich über denjenigen Oltens gelegen. Zu den absehbaren finanziellen Vorteilen kommen noch eine allfällige Anpassung eines teilweise tieferen kommunalen Leistungsniveaus an dasjenige der Stadt Olten sowie die vom Stadtrat genannten immateriellen Vorteile einer Fusion dazu. Für die Bürger dieser Gemeinden müsste die Rechnung damit aufgehen. Im Unterschied zu den vorerwähnten Fusionsgemeinden wird sich der Nutzen einer Fusion für die Stadt Olten voraussichtlich überwiegend auf immaterielle Vorteile beschränken, etwa auf den im Bericht genannten Zugewinn an politischem Gewicht im Kanton Solothurn und im Aareland sowie den Wegfall von institutionellen Hindernissen in Form von Gemeindegrenzen. In diesem Zusammenhang sollte man sich allerdings einmal fragen, welche Bedeutung der Oltner Otto-Normalverbraucher ausserhalb des Gemeinderatssaals

derartigen Vorteilen beimisst. Eine andere Frage ist, was Exponenten aus der Zunft der Ökonomen, die sich mit dem Thema Gemeindefusionen professionell beschäftigen, zur Wünschbarkeit von derartigen Reformen sagen. Schon eine kurze Recherche lässt den Schluss zu, dass Gemeindefusionen keinesfalls durchs Band als bestmögliche Reformalternative dargestellt, sondern eher mit schwerwiegenden Nachteilen in Verbindung gebracht werden. So ist beispielsweise gemäss Rainer Eichenberger der Konnex zwischen Steuerbetrag und Gemeindeleistung in der fusionierten Grossgemeinde oft schwächer als in den vorher unabhängigen Gemeinden. Dadurch sinken Eigenverantwortung und Anreiz zur sparsamen Verwendung der Mittel. Man erinnert sich in diesem Zusammenhang mit leichtem Verdruss an ein Bonmot des im Jahre 1950 verstorbenen Ökonoms Josef Alois Schumpeter, wonach Politiker ebenso wenig in der Lage sind zu sparen wie ein Hund in der Lage ist, einen Wurstvorrat anzulegen. Wir verweisen zur Illustration auf den ehrgeizigen Investitionsplan der Stadt Olten für die nächsten Jahre. Gut, in diesen Kontext passt auch ein Hinweis auf die zurückliegende positive Entwicklung der Oltner Stadtfinanzen, der allerdings nicht primär einer zurückhaltenden Ausgabenpolitik von Stadt- und Gemeinderat zu verdanken ist, sondern einer Firmenfusion, die einen grösseren Millionenbetrag in die Stadtkasse gespült hat. Folgerichtig zeichnet sich auch ohne Fusion am Horizont bereits wieder eine Verschlechterung der Oltner Stadtfinanzen ab. Eine Gemeindefusion wird an diesem Trend nichts ändern, ihn wohl aber verstärken. Wir halten es aber trotzdem für überwiegend wahrscheinlich, dass es schon aus zwingenden abstimmungstaktischen Gründen zumindest gelingen wird, die fusionierte Grossgemeinde mit einem Steuerfuss von 100 % starten zu lassen, schliessen jedoch aus, dass es dabei bleibt. Selbst wenn die Bemühungen auf kantonaler Ebene, die fusionshemmende Wirkung des Finanzausgleichs einzuschränken, zu Gunsten des Fusionsprojektes ausfallen sollten, dürfte es doch auf lange Frist bei einer erheblichen Ertragseinbusse bleiben. Aufgrund bereits vorhandener Erfahrungen mit zahlreichen Gemeindefusionen und angesichts der ungünstigen Ausgangslage für eine Fusion im Fall von Olten rechnen wir früher oder später mit einer Kaskade kleinerer oder grösserer Steuererhöhungen, die dann die Attraktivität des Standorts Olten tatsächlich beeinflussen, aber dann negativ. Für die Einwohner anderer Fusionsgemeinden, die traditionellerweise an hohe kommunale Steuerfüsse zwischen 125 und 135 % gewohnt sind, wäre eine nachträgliche Erhöhung auf beispielsweise 115 % zwar nicht erfreulich, aber immer noch als deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Stand wahrnehmbar. Das bedeutet in diesem Zusammenhang aber auch, dass es innerhalb der stimmberechtigten Bevölkerung nach der Fusion auch zu einer Verschiebung der politischen Gewichte in einzelnen Sachfragen kommen müsste. Einem neu gewählten Stadt- und Gemeinderat wird es gegenüber heute schwerer fallen, die Ausgaben im Zaun zu halten, selbst wenn ein entsprechender politischer Wille dazumal vorhanden sein sollte. Damit wird die Durchsetzung von Steuererhöhungen in Zukunft erleichtert, und ein erfolgreicher Widerstand gegen künftiges Drehen an der Steuerschraube wird wohl erst auf einem höheren Steuerniveau zum Tragen kommen. Glaubt hier jemand, dass eine Mehrheit der Oltner Bevölkerung in Kenntnis der Sachlage eine positive Einstellung zur Gemeindefusion entwickelt, wenn wenige Jahre nach der Fusion realistischere mit einem Steuerfuss in der Grössenordnung von beispielsweise 110 oder 115 % gerechnet werden muss? Damit würden wieder Verhältnisse wie im Jahr 2004 einkehren, als man in der Stadt Olten auch schon einen Steuerfuss von 112 % hatte. Wir halten deshalb schon die Ablehnung des Fusionsvorvertrags für angezeigt, dies umso mehr als gemäss dem bereits erwähnten Rainer Eichenberger die Gemeindefusionen nur in Ausnahmefällen funktionieren und es wirksamere Reformen gibt, beispielsweise effiziente Kooperationsinstitutionen etc. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf einen am 27. November 2005 erschienen Artikel dieses Autors in der NZZ. Der Umweg über die Ausarbeitung eines Fusionsvertrages erscheint uns überflüssig, weil unseres Erachtens eine Gemeindefusion von vornherein nicht die bestmögliche Lösung für Olten sein kann und auch eine optimale Umsetzung einer Gemeindefusion zu wenig wünschbaren Ergebnissen führen würde. In Anbetracht dieser Sachlage hat die SVP-Fraktion einstimmig beschlossen, dem Fusionsvorvertrag mit den Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ifenthal und Wisen nicht zuzustimmen. Demgegenüber ist der Antrag, wonach Olten bei der Festlegung der Rahmenbedingungen und Aufträge der Arbeitsgruppe, den aktuellen Steuerfuss der Stadt Olten als Zielsetzung vorgibt, einstimmig genehmigt worden.

Stephan Hodonou, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Olten, Trimbach, Hauenstein-Ifenthal, Wisen. Warum sollen sie fusionieren? Weil zusammengehört, was zusammengewachsen ist. Eine Fusion liegt für sämtliche Bewohnerinnen und Bewohner einfach auf der Hand. Wenn man mit den Leuten spricht, ist es eigentlich logisch und macht Sinn. Viele Trimbacher interessiert sich wärmstens dafür, was in Olten passiert. Das haben wir kürzlich wieder erlebt. Auch Oltner interessieren sich dafür, was in Trimbach passiert. Spätestens seit dem Baubeginn des Hauenstein-Basistunnels ist Trimbach-Olten quasi eine Schicksalsgemeinschaft. Durch die Eisenbahn sind wir einfach miteinander verbunden. Es geht nicht aneinander vorbei. Die von uns angestrebte Fusion ist strategisch, was ich hier betonen möchte, und nicht eine Zwangsfusion. Das sagt auch, dass es wohlüberlegt ist, und wir können dies, was besonders gut ist, aus der Position der Stärke vornehmen. Wir müssen nicht, können im Moment auch allein bleiben, aber wir können alles um uns herum anschauen und uns für zukünftige Herausforderungen wappnen. Der Moment ist sehr gut, weil wir dies aus einer fast besten Position machen können und den Prozess auch massgeblich beeinflussen, vorausschauend handeln und Entwicklungen antizipieren können. Wie was kommt, wissen wir ja nie genau. Vor knapp 50 Jahren hätten wir einmal die Möglichkeit gehabt, mit Starrkirch-Wil zusammen zu gehen, was von Oltner Seite her knapp nicht gereicht hat. Später wäre man froh gewesen, es hätte geklappt, und das Blatt hat sich gewendet. Man wäre sogar vielleicht heute noch froh. Hätte man dies gewusst, hätten die Leute vielleicht ja gesagt. Aber strategisch denken heisst weit voraus schauen in Sphären und Gebiete, wo man vielleicht gar noch nicht alles abstecken kann. Die Schritte für die Fusion sind eine richtige Entscheidung und angezeigt. Aus folgenden drei Gründen ist die Fusion für uns als Stadt äusserst wichtig: Erstens verändern sich unser Land und unsere Gesellschaft. Wir befinden uns in einem Wandel. Das ganze Schweizer Mittelland formiert sich neu. Das passiert, ob wir dies wollen oder nicht. Hier ist die Frage, wo wir in 20 oder 30 Jahren stehen, wenn die Karten verteilt sein werden. Es wäre fahrlässig, dies nicht zu prüfen. Deshalb ist es wichtig, dass wir uns dort Gedanken machen. Zweitens werden Entscheidungen zunehmend grossräumiger. Wir sehen bei der ERO, was es gebraucht hat. Raumplanerisch stehen wir Herausforderungen gegenüber, wo wir nicht mehr einfach bis an die Grenzen gehen können. Zwar haben wir sehr gute Beziehungen, aber die Entscheidungswege und -kreise müssen grösser werden. Raumplanerisch sieht man dies sehr stark, und man muss ein Gesamtkonzept haben. Wir reden heute sicher auch noch einmal über Verkehrsströme und Schulkreise. Es wird je länger desto mehr grossräumiger angedacht, und es muss gehandelt werden. Hier sind kurze Entscheidungswege einfach entscheidend. Wenn wir hier x Verfahren durchlaufen müssen, binden wir uns selber. Drittens müssen wir auch eine bessere Verteilung der Zentrumslasten, die Olten trägt, im Auge behalten, was für mich ein zentrales Argument ist. Olten trägt auch mit der jetzigen Grösse Zentrumslasten, zum Beispiel den Bahnhof oder die kulturellen Institutionen. Olten hat soviele Leute, die den Bahnhof brauchen. Nicht nur Oltner, sondern von umliegenden Gemeinden. Nicht alle zahlen den Beitrag, den sie vielleicht leisten könnten oder sollten. Wir tragen vieles allein. Eine Fusion, wie wir sie jetzt vornehmen, wird zukünftig auch den Druck auf all diejenigen erhöhen, die vielleicht nicht haben mitmachen wollen, sich finanziell an den Lasten zu beteiligen. Der Wermutstropfen sind natürlich die Finanzen. Das ist der negative Punkt, der etwas heraus sticht. Dort haben uns einfach verschiedene Sachen bewegt. Ich denke, der Blick auf die Finanzen hat zwei Wege, die passieren können. Der Blick kann verengt werden, wenn man nur noch das Geld sieht. Dann besteht die Gefahr, dass auf kurzfristige Auswirkungen geschaut wird und die langfristigen Perspektiven übersehen werden. Es besteht die Gefahr, dass nur noch darauf geschaut wird und man nicht sieht, welche Möglichkeiten und Optionen bestehen. Wie sich der Steuersatz entwickeln wird, wissen wir nicht. Das wäre wie Kaffeesatzlesen. Es kann eine Hochkonjunktur oder eine Depression kommen. Das wissen wir letztlich nicht. Wir können von jetzt aus gehen, können einige Aussagen für die nächsten paar Jahre machen. Aber wir wissen einfach nicht, was in 20 Jahren sein wird. Der zweite Punkt bei den Finanzen ist, dass wir einerseits ja froh sein können, dass es die Finanzen sind, weil ich glaube, dass dies zu bewältigen ist. Es ist etwas, das abgehakt und angegangen werden kann, das andere auch schon gemacht haben. Hier sind wir vielleicht auch gefordert, das Problem anzunehmen, ernst zu nehmen, die Finanzen wirklich im Griff und den Steuerfuss auch so tief wie jetzt zu behalten. Hier müssen wir einfach den Kanton und den Kantonsrat in die Pflicht nehmen. Es wäre ein Aufruf unserer Fraktion an alle Kantonsräte der Stadt und Umgebung, auch im Kantonsrat dahingehend zu

wirken, dass der Kanton wirklich nicht zulässt, dass Strukturveränderung wegen finanzieller Argumente behindert wird. Die Chance besteht, und wir von der CVP/EVP/GLP-Fraktion wollen dies wirklich auch verfolgen und dem Vorvertrag zustimmen, weil wir glauben, dass es wichtig ist, alle Fragen, auch die finanziellen, zu klären. Wir möchten die Finanzen für alle schlank halten, auch für die Oltnerinnen und Oltner. Deshalb haben wir über den Antrag der GPK diskutiert. Gleichzeitig sind wir uns aber auch bewusst, dass eine Fusion nicht immer ganz gratis sein kann. Unter Umständen kann eine kleine Abweichung nötig sein, wenn die Abklärungen dies zeigen. Deshalb stellen wir zu Antrag 2 der GPK einen eigenen Antrag auf folgende Ergänzung: „Bei der Festlegung der Rahmenbedingungen und Aufträge für die Arbeitsgruppen gibt Olten den aktuellen Steuerfuss der Stadt Olten plus maximal 5 % als Zielsetzung vor“. Damit möchten wir einfach ein Signal setzen. Wir sind für die Fusion, möchten die Kosten tief halten, aber auch ehrlich sein, dass es unter Umständen nicht ganz möglich ist und von daher dieses Zeichen setzen. Abschliessend möchte ich sagen, dass man manchmal einen Schritt zurück machen muss, damit zwei Schritte vorwärts gegangen werden können. Der direkte Weg ist nicht immer der beste, und wir sollten uns alle Optionen offen halten.

Urs Knapp, FDP-Fraktion: Zuerst eine Vorbemerkung. Wenn man Stephan Hodonou und zum Teil auch Ruedi Moor und Felix Wettstein zuhört, hat man den Eindruck, man habe heute eine Stadt mit grossen Mauern ringsherum, und es werde nicht zusammengearbeitet. Das ist ja nicht so. In diesem Gebiet wird heute schon sehr intensiv zusammengearbeitet. Der Stadtrat hat 24 Punkte aufgeschrieben, wo heute schon Kooperationen laufen, von der Pensionskasse über den Schulbereich bis zur Sozialregion, und dies wird in Zukunft noch viel enger sein. Es ist nicht so, dass heute nicht zusammengearbeitet wird, sondern dies wird im Gegenteil sehr intensiv getan. Zur Vorlage: Eine Fusion ist weder gut noch schlecht. Sie ist ein Mittel zum Zweck, nämlich, dass wir der Oltner Bevölkerung etwas Zusätzliches zu dem, was sie heute schon hat, müssen bieten können. Sonst gibt es ja keinen Grund, einer solchen Fusion zuzustimmen. Die zweite Aufgabe ist, den Mehrwert mehrheitsfähig zu machen. Am Schluss wird es eine Volksabstimmung geben, wo mindestens 50 % der Oltner Stimmberechtigten zustimmen müssen. Hier nützt es nichts – das sage ich als Kommunikationsberater – wenn man einfach besser kommuniziert. Auch das ist ein Mittel zum Zweck. Aber wir müssen überzeugende Argumente haben. Wenn wir das Ziel erreichen und solche finden, sollen wir fusionieren, wenn nicht, können wir darauf verzichten. In diesem Sinne ist der Fusionsvorvertrag weder eine Verlobung, noch ein Eheversprechen oder sonst irgend etwas sehr Emotionales, sondern es ist eigentlich ein sehr strategischer, klar strukturierter Prozess, ein Abwägen von Chancen und Risiken. Am Schluss hat man das Ergebnis, zu dem man auch stehen soll. In unserer Fraktion ist heute unklar, wie das Ergebnis sein wird. Wir sind im Gegensatz zu anderen Fraktion nicht in der Lage zu sagen, ob es überhaupt zu einem Fusionsvertrag und zu einer Abstimmung kommen und am Schluss eine Mehrheit vorhanden sein wird. Auf den ersten Blick – das muss auch gesagt werden – gibt es doch gerade aus Oltner Sicht einige Unsicherheiten, ob der Prozess, der Fusionsvorvertrag zur Fusion führen wird. Der Mehrwert ist auf der rationalen, pragmatischen Ebene nicht auf den ersten Blick und vielleicht nicht einmal auf den zweiten erkennbar. Es hat sehr viel mit Ideologie, nicht links oder rechts, zu tun und sehr viel mit Glauben und Überzeugungen. Das ist schon gut, und es braucht dies auch. Aber allein damit gewinnt man keine Mehrheiten. Sichtbar sind dafür die finanziellen Herausforderungen. Wir haben deutliche Unterschiede in den finanziellen Ausgangslagen der Gemeinden. Die Stadt Olten hat einen attraktiven Steuerfuss in diesem engen Umfeld, mit einer gesunden Finanzlage. Es gibt andere Gemeinden mit deutlich anderen Steuerfüssen und finanziellen Kennzahlen. Es ist ja nicht nur so, dass alles gelöst wäre, wenn der Kanton den Finanzausgleich ändern würde, sondern hier spricht der Bericht zur Fusion, den der Stadtrat bei der Fachhochschule Luzern bestellt hat, eine sehr deutliche Sprache. Es ist nur rund ein Drittel der Beiträge, die wichtig sind, damit es keine Aufwandüberschüsse gibt. In diesem Vertrag steht klar, dass wenn man den heutigen Steuerfuss von Olten als Ziel beibehalten möchte, wir im fünften Jahr des Zusammenschlusses zu einem Aufwandüberschuss von 12 Millionen Franken kommen werden. Davon sind 4,8 Millionen Finanzausgleich oder mit anderen Worten: Knapp 8 Millionen sind andere Punkte. Selbstverständlich ist es ein einfaches Zusammenzählen. Man kann nicht davon ausgehen und dann sagen, man braucht einen Steuerfuss von 116 %. Das wäre zu kurz gegriffen. Es zeigt aber, vor welchen

Herausforderungen wir stehen. Eins und eins und eins und eins gibt nicht vier. Das kann es gar nicht geben. Das kann es zum Beispiel auch nicht bei den Stellen geben. Das muss auch deutlich gesagt werden. Wenn man eine Milchmädchen- oder Milchbubenrechnung machen und sagen würde, man müsse 8 Millionen Franken einsparen – man macht das jetzt nur im Stellenbereich – würde dies heissen, dass wir rund 50 Stellen einsparen müssten. Einfach, damit man sich bewusst ist, wovon wir reden. Wir sehen hier aber auch eine Chance des Hinterfragens der ganzen Verwaltungstätigkeit. Es ist bekannt, dass wir auch aufgrund von Quervergleichen von aussen das Gefühl haben, Olten habe sicher nicht eine sehr schlanke Verwaltung, sondern hier und dort etwas Fett. In diesem Sinne ist der Prozess, den wir jetzt auslösen, auch einer, um dies zu hinterfragen und zu schauen, ob das, was wir heute machen, richtig ist. Müssen wir alles machen, was wir heute machen? Könnte man es auch anders machen? Hier können wir auch von anderen Gemeinden lernen, von Hauenstein, Wisen und Trimbach. In diesem Sinne geht es eigentlich in die genau gleiche Richtung wie das Postulat der SP, das an der letzten Sitzung nur für die Baudirektion eingereicht wurde. Man soll schauen, wie die Strukturen in der Baudirektion sind. Dieses Postulat kann man jetzt genau im Rahmen dieses Prozesses abarbeiten, und man kann es für die anderen Direktionen, genau gleich tun. Wir sind fest überzeugt, dass es notwendig ist, für diesen Prozess klare strategische Vorgaben aus Sicht der Oltnen zu machen. Auch sind wir der Meinung, dass wir aus Respekt vor der Oltnen Bevölkerung aus der heutigen Situation eine Vorgabe machen. Wir wollen versuchen respektive das Ziel ist, mit dem heutigen Steuerfuss für juristische und natürliche Personen in den Prozess hinein zu gehen. Das müssen die Arbeitsgruppen wissen. Sie müssen eine Vorgabe haben und wissen, ob sie sich auf 116, 110, 105 oder 100 % ausrichten müssen. Wir müssen auf 100 % gehen und uns zeigen lassen, was es heissen würde. Dann wissen wir auch, wie wir entscheiden können. Von daher ist der Antrag der GPK klar zu unterstützen, und auch die Abschwächung der CVP/EVP/GLP-Fraktion wird bei uns keine Mehrheit finden. Zum Vertrag: Ich bin froh, dass auch der Stadtpräsident dies so deutlich zu Protokoll gegeben hat. Im Fusionsvertrag hat es einen missverständlichen Passus. In Ziffer 7.2 steht: „Ein Projektausstieg der unterzeichneten Gemeinden ist erst an den abschliessenden Urnenabstimmungen möglich“. Ernst Zingg hat deutlich gesagt, dass dies in Olten nicht der Fall ist. Wenn das Parlament sagt: Wir haben einen Fusionsvertrag, den wir dem Volk nicht vorlegen wollen, und wir wollen nicht darauf eintreten, wird es keine Volksabstimmung geben. Das ist genau nach Kompetenzordnung und nach Gemeindeordnung. Der langen Rede kürzerer Sinn: Wir sind für Eintreten auf den Fusionsvorvertrag, lösen einen pragmatischen Prozess aus und sind gespannt, was wir am Schluss haben werden.

Beschluss

Mit 41 : 6 Stimmen wird Eintreten beschlossen.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Es liegen zwei Anträge vor. Die zwei Anträge, die einen Punkt 2 aufnehmen möchten, ist derjenige der GPK, der finanzielle Rahmenbedingungen möchte, die den aktuellen Steuerfuss als Zielsetzung haben, und derjenige der CVP/EVP/GLP-Fraktion, die den aktuellen Steuerfuss plus maximal 5 % vorsieht.

Dr. Markus Ammann: Ich muss es los werden. Die beiden Anträge sind für mich, wenn sie angenommen werden, ganz klar ein Armutszeugnis dieser Stadt bzw. des Parlaments. Wir lamentieren immer wieder, dass man von aussen so komisch angesehen wird und alle Olten etwas speziell finden. Ich kenne viele Leute, die in Bern arbeiten. Alle fragen: Wie kannst Du nur in Olten wohnen? Das höre ich sehr oft, mehr als das Gegenteil. Wenn wir natürlich nur schon mit den nächsten Nachbarn so umgehen, verstehe ich die Leute manchmal, weshalb sie ein so seltsames Bild dieser Stadt haben. Ich denke, das ist keine Verhandlungsbasis. Auch das Parlament hat es jetzt wieder gezeigt: Man redet zu 80 % einfach einmal über das Geld, obwohl mindestens wir in der Fraktion zur Überzeugung gekommen sind, dass die Basis über das Geld zu sprechen, im Moment definitiv noch nicht gegeben ist. Wir wissen nämlich überhaupt nicht, wie die Situation noch aussehen wird, und wir haben es heute Abend auch gehört. Es wird viel spekuliert, und wir haben eigentlich keine Fakten. Von daher

finde ich es erst recht ein Armutszeugnis, dass es einfach der einzige Punkt ist, der Olten scheinbar interessiert. Von daher bitte ich Euch, die beiden Anträge abzulehnen.

Urs Knapp: Ich habe vorher vergessen, Felix Wettstein etwas zu sagen. Wenn ich es richtig verstanden habe, hat er gesagt, es sei ein Armutszeugnis und ein unfreundlicher Akt gegenüber den anderen Gemeinden, wenn man so etwas aufnehmen würde. Im Gegenteil: Es ist ein freundlicher Akt. Sie wollen ja möglichst einen Vorteil haben. Es ist auch ein freundlicher Akt für die Oltenrinnen und Oltnen. Für sie wäre es nämlich ein unfreundlicher Akt, wenn man sagen würde: Uns ist es egal, wo wir hier landen. Machen wir 110 %, 116, vielleicht 120 %. Die anderen profitieren immer noch. Gerade weil es für alle ein freundlicher Akt für alle und eine Win-win-Situation im Antrag ist, müssen wir dem zustimmen. Wir müssen eine Ausgangsbasis haben, wie es auch Markus gesagt hat. Aber ich komme zu einer anderen Schlussfolgerung. Wir müssen Grundlagen für eine Diskussion haben. Ich kann mir einfach nicht vorstellen, wie die Arbeitsgruppen, die jetzt hier gebildet und sehr viel arbeiten werden, in einen Prozess hinein gehen sollen, wenn sie nicht wissen, wo die Grundlage ist.

Felix Wettstein: Ich habe gesagt, es sei ein „Gingg“ an das Schienbein der Anderen, und bin nach wie vor der Meinung, es sei so. Es geht nicht darum, ob wir am Schluss bei einem Steuerfuss von 100 % landen oder an einem andern Ort. Für mich ist sonnenklar, und das haben wir in der Fraktion auch so besprochen, dass alle Beteiligten ein grosses Interesse haben, auf dieses Ziel hinzusteuern. Es ist eine Frage der Formulierung. Schaut, wie es steht: „Olten gibt vor...“. Ob jetzt 105 oder 100 % ist nicht das Thema. Das ist als Formulierung eine ganz seltsame Haltung, wie es Markus Ammann vorher schon gesagt hat, wenn man zu gleichen Teilen miteinander in einen Vorvertrag einsteigen will. Ich bitte Euch wirklich, den GPK-Zusatzantrag abzulehnen.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir stellen die beiden Anträge einander gegenüber. Es ist der GPK-Antrag, der als erster eingegangen ist, der sich am aktuellen Steuerfuss und derjenige der CVP/EVP/GLP, der sich am aktuellen Steuerfuss plus maximal 5 % orientiert.

Beschluss

Mit 22 : 18 Stimmen bei 7 Enthaltungen obsiegt der Antrag der CVP/EVP/GLP.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir stellen den Antrag der CVP/EVP/GLP demjenigen des Stadtrates, der gar keine Festlegung der Rahmenbedingungen vorgesehen hat, gegenüber.

Mit 22 : 7 Stimmen obsiegt der Antrag des Stadtrates.

Beschluss

Mit 31 : 15 Stimmen bei 1 Enthaltung fasst das Parlament folgenden Beschluss:

- 6.1 Dem Fusionsvorvertrag mit den Gemeinden Trimbach, Hauenstein-Ifenthal und Wisen wird zugestimmt.
- 6.2 Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - - -

Stadtpräsident Ernst Zingg: Der Stadtrat ist vom Abstimmungsresultat nicht überwältigt. Ihr könnt einfach davon ausgehen, dass der Stadtrat auch in der Lage ist, gewisse Zielsetzungen vorzunehmen, wenn er verhandelt, weil wir ja genau wissen, wie hart es ist, in diesem Parlament mit einer Vorlage durch „die hohle Gasse“ zu kommen und wir unsere Oltnerinnen und Oltner auch kennen. Letztlich sind wir alle auch Steuerzahlende. Man kann doch davon ausgehen, dass wir in der Lage sind, vernünftige Bedingungen auszuhandeln. Sonst wissen wir doch, dass wir hier gar keine Chance haben, zumindest nicht gute Chancen. Aber es wäre eine sehr gute nach aussen gewesen, wenn eine grosse Mehrheit des Parlaments zu diesem Fusionsvorvertrag ja gesagt hätte. Diejenigen, die abgelehnt haben, sind nur mit einem Punkt nicht einverstanden. Ich möchte die Medien bitten, dies auch so hinüber zu bringen. Es ist ein staatspolitisches Zeichen nach aussen.

Beilage
Fusionsvorvertrag

Mitteilung an:
Direktion Präsidium/Herr Markus Dietler
Rechtskonsulent
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 54/4

Prot.-Nr. 67

Bahnhofbereich Ost, Umgestaltung/Projekt- und Kreditgenehmigung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

Der öffentliche Raum rund um das Bahnhofgebiet Ost ist stark verkehrsorientiert ausgestaltet und durch knappe räumliche Verhältnisse wie auch den Langsamverkehr (LV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) betreffende Konflikte gekennzeichnet. Das Gebiet ist durch unnötigen Fremdverkehr belastet und vermag die berechtigten Ansprüche des zunehmenden LV nicht mehr zu erfüllen.

Mit der erst kürzlich aus Sicherheitsgründen durch die SBB vorgenommenen Schliessung des Zuganges Tannwaldstrasse Süd - Perron 12 wurden die den LV betreffenden Unzulänglichkeiten ganz offensichtlich spürbar. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das bestehende Flächenangebot für Fussgänger/innen und Veloparkierung wie auch die Erschliessungskapazität der Bahnhof-Personenunterführung Süd zu knapp sind und in absehbarer Zeit als ungenügend bezeichnet werden können. Im Herbst 2013 wird nämlich das neue Gebäude der Fachhochschule Nordwestschweiz an der von Rollstrasse in Betrieb genommen. Ab diesem Zeitpunkt wird der LV, insbesondere aber der Fussgängerstrom, im Gebiet des Bahnhofbereiches Ost beträchtlich zunehmen und es ist daher von grösster Bedeutung, dass bis dahin die erwähnten Unzulänglichkeiten behoben sind.

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhofeingang Ost soll deshalb an die Bedürfnissen des LV angepasst und unter Einbezug einer guten Erschliessungssituation von unnötigem Fremdverkehr befreit und neu gestaltet werden. Dazu werden verschiedene und von einander unabhängig realisierbare Massnahmen vorgeschlagen, welche im Verbund eine maximale Steigerung der Verkehrs-, Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der räumlichen Attraktivität versprechen. Nebst einem neuen Verkehrsregime, mit Zufahrtsbeschränkung von und zum Industriegebiet Nord, Begegnungszone und neuen Einbahnregelungen, sollen auch neue Erschliessungsanlagen zu den beiden Bahnhof-Personenunterführungen sowie eine unterirdische Veloparkierungsanlage und Kurzzeitparkplätze für Bahnhofkunden (Kiss and Ride-Parkplätze) erstellt werden. Die dazu notwendigen gesamten Investitionskosten betragen grob geschätzt Fr. 9.37 Mio. inkl. MwSt. Nachdem auf der Basis der entsprechend notwendigen Abklärungen eine Machbarkeitsstudie erarbeitet worden ist, sollen in einem nächsten Schritt die zur Vorbereitung der Ausführungsarbeiten notwendigen Projektierungsarbeiten vorgenommen werden. Dafür ist ein Kredit von Fr. 175'000.- inkl. MwSt. notwendig.

Mit der Realisierung aller vorgeschlagenen Massnahmen und unter Einbezug der momentan laufenden Bauarbeiten der SBB im Hauptbahnhof zur Verbesserung der räumlichen Situation in der Bahnhof-Personenunterführung Süd sowie des Dienstleistungsangebotes, gewinnt das Bahnhofgebiet weiter an Attraktivität für den LV und den öffentlichen Verkehr (öV). Bereits in Vorbereitung ist der nächste Schritt, nämlich die Neugestaltung des Bahnhofplatzes West mit Busbahnhof.

1. Ausgangslage

Im östlichen Eingangsbereich zum Hauptbahnhof Olten, an der Tannwaldstrasse, stehen Unzulänglichkeiten an, welche weitgehend mit dem Bahnhofbetrieb in einen direkten Zusammenhang gestellt werden können. Einerseits ist die Kapazität der Treppenanlage zur Martin Disteli-Unterführung bzw. Bahnhof-Personenunterführung Süd (PU-Süd) in den Stosszeiten unbefriedigend und ein geeigneter Zugang seitens Tannwaldstrasse in die Unterführung Hardegg bzw. Bahnhof-Personenunterführung Nord (PU-Nord) fehlt gänzlich. Andererseits fehlen ideale Velo- wie aber auch Autoabstellplätze (Kiss and Ride) für Kunden der verschiedenen Bahnhofnutzungen.

Auch die städtebauliche Situation präsentiert sich an der Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Geissfluhweg und alter Aarauerstrasse sowie an der Martin Disteli-Strasse im Bereich zwischen Tannwaldstrasse und Neuhardstrasse von einer unattraktiven Seite. Dies insbesondere bedingt durch die zu knapp bemessenen Fussgängerbereiche und Konfliktsituationen zwischen dem Langsamverkehr (LV) und dem motorisiertem Individualverkehr (MIV) wie auch die Anordnung und Ausgestaltung der bestehenden und mehrheitlich randvoll besetzten Veloabstellplätze. Die verfügbaren Verkehrsflächen sind stark verkehrorientiert und der MIV hat Priorität. Auch sind, aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse, die Nutzungsmöglichkeiten enorm eingeschränkt.

Das Angebot an Veloabstellplätzen in den genannten Strassenzügen ist knapp und deshalb werden Velos an Orten abgestellt, welche nicht für diesen Zweck vorgesehen sind. Dies führt im Eingangsbereich des Bahnhofes Ost oft zu chaosartigen respektive behindernden und damit zu unbefriedigenden Situationen.

Betreffend den Langsamverkehr hat sich die Situation aktuell insofern verschärft, als die SBB im Rahmen der erfolgten Gleissanierungen den direkten südlichen Zugang vom Perron 12 zur Tannwaldstrasse für den Fussgängerverkehr aus Sicherheitsgründen geschlossen haben. Auf demselben Perron lassen die SBB den nördlichen Zugang vorläufig noch offen, da ein solcher, wie bereits erwähnt, in der PU-Nord gänzlich fehlt. Hinzu kommt, dass Ende Sommer 2013 der Neubau der Fachhochschule Nordwestschweiz in Betrieb genommen wird und damit die Fussgängerströme insbesondere an der Tannwaldstrasse erheblich zunehmen werden.

Aufgrund des Beschlusses des Gemeindeparlamentes vom 28. Mai 2009 wird aktuell im Gebiet östlich der Neuhardstrasse und des Geissfluhweges die Zufahrtsbeschränkung „Fahrverbot für Motorfahrzeuge, ausgenommen Zubringerdienst“ eingeführt und damit die betroffenen Wohnquartiere vom stetig zunehmenden Fremdverkehr, insbesondere vom Durchgangsverkehr, befreit. Bewusst von dieser Regelung ausgenommen wurden die Rosengasse, die Martin Disteli-Strasse im Bereich zwischen Geissfluhweg und Tannwaldstrasse sowie der Geissfluhweg, da diese Strassen bzw. Strassenabschnitte in das Erschliessungssystem des Bahnhofzuganges Ost wie auch des Industriegebietes Nord eingebunden sind. Die Frage der Entlastung dieser Strassen vom Fremdverkehr sollte, wie damals kommuniziert, im Zusammenhang mit den Erschliessungsfragen zum Bahnhof Seite Tannwaldstrasse überprüft und gelöst werden.

2. Ziele

Die umschriebenen Unzulänglichkeiten müssen bis zur Eröffnung der Fachhochschule Nordwestschweiz im Herbst 2013 einer befriedigenden Lösung zugeführt werden. Das oberste Ziel besteht in der Sicherstellung einer attraktiven Erschliessung, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bahnhofgebiet Ost und dessen nachhaltige Entwicklung. Daraus resultieren folgende hochgesteckten Teilziele:

- a. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr soll die Bedürfnisse der Anwohner und Anwohnerinnen und ansässigen Betriebe wie auch der grossen Fussgängerströme berücksichtigen. Unnötiger motorisierter Verkehr soll deshalb zu Gunsten der Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität reduziert werden.
- b. Die Tannwaldstrasse und die alte Aarauerstrasse sollen im Bereich zwischen Geissfluhweg und von Rollstrasse den Anforderungen einer vom Langsamverkehr (LV) stark frequentierten Route gerecht und in gestalterischer Hinsicht aufgewertet werden. Dasselbe gilt für die Martin Disteli-Strasse im Bereich Neuhardstrasse – Tannwaldstrasse.
- c. Velos sollen nicht mehr, wie heute oft zum Ärger der Velofahrer/innen selbst wie auch von Drittpersonen, dispers im Strassenraum abgestellt werden müssen respektive dürfen. Den Velofahrer/innen sollen konzentriert und in guter Fusswegdistanz zum Bahnhofsingang Ost Veloabstellplätze angeboten werden. Der zunehmende Bedarf ist dabei zu berücksichtigen.
- d. Für Kunden der Bahnhofangebote sollen in guter Fusswegdistanz zum Bahnhofsingang Ost entsprechende Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen.
- e. Beide Personenunterführungen des Bahnhofes (PU-Süd und PU-Nord) sollen ab Tannwaldstrasse mit Treppenanlagen erschlossen sein, welche ein genügendes Fassungsvermögen aufweisen.

3. grundsätzliche / konzeptionelle Überlegungen

3.1 Allgemeines

Abgestützt auf einen eingeladenen Wettbewerb, hat die Stadt in Zusammenarbeit mit den SBB in den Jahren 2006/2007 die umschriebene Situation analysiert und zweckmässige Massnahmen definiert. Die Ergebnisse sind in einem Masterplan zusammengefasst worden. Dieser Plan hat in der Folge als Basis für die nachfolgend beschriebenen Überlegungen respektive Konkretisierung der Massnahmen gedient.

Eine qualitative Verbesserung der umschriebenen räumlichen und nutzungsmässigen Situation kann erreicht werden, in dem lokale Veränderungen des Fahrtenregimes und des Nutzungsprofils der Verkehrsflächen vorgenommen, die Fahrtenzahl des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dort wo unnötig, reduziert sowie eine entsprechende Gestaltung realisiert wird. Die den MIV betreffenden Fragen müssen demnach auch unter dem Aspekt von Flächengewinn für den Langsamverkehr (LV) betrachtet werden. Dabei ist es offensichtlich, dass Flächen, welche aktuell vom rollenden sowie ruhenden Verkehr (Velos / Motorräder / Personenwagen) beansprucht werden und dafür nicht zwingend benötigt werden oder anderswo zweckmässig ersetzbar sind, neu ausschliesslich dem Fussverkehr zur Verfügung gestellt werden müssen. Umgekehrt sollen Flächen, welche aktuell dem Fussverkehr zugeordnet sind und problemlos einer anderen Verkehrsnutzung zugeführt werden können, für Parkierungsflächen (Personenwagen / Motorräder) genutzt werden. Dies führt zwangsläufig auch zur Frage, wo zwecks Flächengewinn für den LV der Gegenrichtungsverkehr aufgehoben und das Einbahnregime oder allenfalls sogar eine gänzlich vom motorisierten Verkehr befreite Zone eingeführt werden kann.

Ein wichtiger Kernpunkt stellt der Bereich der aktuell bestehenden Erschliessungsanlagen zur Bahnhof-Personenunterführung Süd (PU-Süd) dar. An diesem städtebaulich bedeutenden Ort soll mit einer neuen Gestaltung und Nutzungseinteilung seine heute nicht mehr spürbaren Platzeigenschaften, mit den im Sommer so geschätzten Gartenwirtschaften, wieder erlebbar gemacht werden. Eine solche wesentliche Verbesserung kann nur im Rahmen einer Reduktion der für den MIV zur Verfügung stehenden Strassenflächen sichergestellt werden. Dies bedeutet, dass in diesem Bereich das Einbahnregime eingeführt werden muss.

3.2 Verkehr

Die erwünschte Einschränkung des Fremdverkehrs kann unter Berücksichtigung einer guten Erschliessung des Bahnhofgebietes Ost erreicht werden, indem einerseits die Zufahrtsbeschränkung von und zum Industriegebiet Nord bzw. von und nach Winznau und Trimbach eingeführt wird. Andererseits sollen Parkplätze für die Bahnhofnutzungen, sogenannte Kiss and Ride-Parkplätze, dort angeordnet werden, wo sie primär direkt über die Neuhardstrasse erschlossen sind und für deren Benutzung keine anderen Strassenzüge befahren werden müssen. Der ideale Ort dafür besteht an der Martin Disteli-Strasse am Rande des Kreuzungsbereiches Geissfluhweg-Hardfeldstrasse-Neuhardstrasse.

Betreffend Zufahrtsbeschränkung muss festgestellt werden, dass jede Verlagerung von unnötigem quartierfremden Verkehr auf das Hauptverkehrsstrassennetz zu erweiterten Unzulänglichkeiten in diesem Netz führt. Diese Tatsache steht im Spannungsfeld mit der Frage, ob deshalb bzw. ob zur Vermeidung dieser Situation, Wohngebiete durch quartierfremden Verkehr vermehrt belastet werden respektive belastet bleiben sollen. Mit den in der Stadt Olten bereits eingeführten Massnahmen zur Reduktion des quartierfremden Verkehrs ist diese Frage auch beantwortet. Überlastete Hauptverkehrsstrassen sind nicht erwünscht, ebenso wenig aber von Immissionen ungeschützte und damit unattraktive Wohngebiete. Letzterem wird zu Recht der Vorrang attestiert und es ist hinlänglich bekannt, dass die Überlastung des Hauptverkehrsstrassennetzes letztendlich nur durch die Reduktion des Gesamtverkehrsvolumens, z.B. durch Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (öV), erreicht werden kann. Das nun vorliegende Geschäft trägt mit den vorgeschlagenen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs und zur Förderung des öV dieser Erkenntnis Rechnung.

Auf der Tannwaldstrasse, im Bereich zwischen Geissfluhweg und Haslistrasse verkehren täglich durchschnittlich 3'400 Fahrzeuge, davon ca. 1'300 auf dem Geissfluhweg (ca. 140 Fahrzeuge in der Spitzenstunde). Ein beträchtlicher Anteil dieses Verkehrs wird mit der Einführung der Zufahrtsbeschränkung auf das Hauptverkehrsstrassennetz verlagert und wirkt sich natürlich auf die Leistungsfähigkeit der Knoten auf der entsprechenden Route Starrkirch-Wil – Trimbach/Winznaus aus. So erfahren die Knoten Neuhardstrasse – Unterführungsstrasse und von Rollstrasse - Unterführungsstrasse eine grössere Konzentration in der Hauptfahrrichtung und werden durch geringeren quartierein- respektive quartierausfahrenden Verkehr entlastet. Soweit der nun wegfallende Verkehr die Abbiegebeziehung nach links betrifft, kann von einer Verbesserung der Knotenkapazität gesprochen werden, weil die entsprechenden Grünphasen der Lichtsignalanlagen für diesen Verkehr verkürzt und für die Hauptfahrrichtung angepasst bzw. verlängert werden können. Eine Optimierung des Fahrtenflusses dieser Knoten hängt dennoch stark von der noch bevorstehenden und durch den Kanton vorzunehmenden Lichtsignalanlagen-Koordination zusammen. Die Knoten am Postplatz, Bahnhofplatz und Trimbacherbrücke werden hingegen durch effektiven Mehrverkehr zusätzlich belastet, was zweifellos in den Hauptverkehrszeiten zu längeren Wartezeiten an diesen Knoten führt. Die Stadt untersucht deshalb mit dem Kanton zusammen die Ergreifung entsprechender Massnahmen zur weiteren Förderung des Verkehrsflusses.

Der Knoten an der von Rollstrasse weist aktuell nur noch eine geringe Leistungsreserve auf. Mit dem Bau der neuen Fachhochschule wie auch des Bauvorhabens eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ecke von Rollstrasse – Unterführungsstrasse wird dieser unter Einbezug der heutigen Fahrtenzahl dannzumal überlastet sein. Aus diesem Grund ist der

Knoten, wenn immer möglich und zweckmässig umsetzbar, vom quartierausfahrenden Verkehr zu entlasten.

Die Rosengasse wird bereits heute im Einbahnregime Richtung Tannwaldstrasse betrieben und aktuell durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) belastet, welcher via Rosengasse – Tannwaldstrasse das Hardfeld-Quartier über den Knoten von Rollstrasse verlässt oder das Säli-Quartier, z.B. das Einkaufszentrum Sälipark, zum Ziel hat. Dieser Verkehr lässt sich nicht rechtfertigen, weil die vorhandene Erschliessungsstruktur zweckmässigere Alternativen bietet, so z.B. über den Neuhardknoten. Er ist daher nicht notwendig und kann verhindert werden, indem das Abbiegen aus der Rosengasse nach links in die Tannwaldstrasse unterbunden wird. Damit kann auch sinnvoll auf die vorerwähnte Problematik am Knoten von Rollstrasse reagiert werden.

Die Rosengasse übernimmt teilweise eine Erschliessungsfunktion für die Tannwaldstrasse, welche auch via von Rollstrasse und alte Aarauerstrasse erreicht werden kann. Die Erschliessungsfunktion der Rosengasse kann nicht aufgehoben werden. Egal mit welchen Massnahmen auch immer die Rosengasse vom entsprechenden Verkehr befreit würde, (z.B. Umkehr des Einbahnregimes an der Rosengasse oder Tannwaldstrasse oder Zufahrtsbeschränkung an der Rosengasse) würde dieser unerwünschter Weise den Knoten von Rollstrasse oder nach dem St. Florianprinzip unzulässiger Weise die, als wichtige Fussgängerverbindung geltende, alte Aarauerstrasse vermehrt belasten.

Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse am Geissfluhweg, und der bestehenden Möglichkeit eines Begegnungsfalles zweier Lastkraftwagen, muss der Geissfluhweg im Einbahnverkehr Richtung Industriegebiet Nord befahrbar bleiben und kann, wenn auch wünschbar, nicht für den Gegenverkehr geöffnet werden.

Wie bereits erwähnt, sind die von der Planung betroffenen Strassenzüge stark verkehrsorientiert und vermögen die Anforderungen des Langsamverkehrs (LV) nicht mehr zu erfüllen. Dem LV stehen mehrheitlich kümmerliche Flächen zur Verfügung. Mit der beabsichtigten Veränderung des Nutzungsprofils der Strassenflächen werden die Flächenanteile für den LV zwar grösser, bleiben aber unter Berücksichtigung seiner voraussichtlich starken Zunahme immer noch knapp. Hinzu kommt, dass mit welchen Massnahmen auch immer die für die Attraktivität der Strassenräume wichtige Begrünung umgesetzt wird, diese wiederum dem Langsamverkehr Flächenanteile raubt und im eng bleibenden Strassenraum zu schnell fahrende Fahrzeuge die Sicherheit des zunehmenden Langsamverkehrs beeinträchtigen. Unter diesem Aspekt ist es zweckmässig, in den relevanten Strassenzügen die Begegnungszone einzuführen. In der Begegnungszone beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und die Fussgänger/innen haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren bzw. benutzen, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das zu verändernde Nutzungsprofil wie auch die Strassenraumgestaltung können auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgerichtet werden. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

3.3 Veloparkierungsanlage

An der Martin Disteli-Strasse und der Tannwaldstrasse bestehen heute rund 470 Veloabstellplätze, welche unter Abzug sogenannter Veloleichen den heutigen Bedarf knapp decken und damit als Minimalbedarf bezeichnet werden können. Die Zunahme des Bedarfes kann mit 15% in 5 Jahren angenommen werden. Dies bedeutet, dass in 10 Jahren ein Minimalbedarf von rund 620 Veloabstellplätzen besteht. Eine neue Veloparkierungsanlage sollte diesen Bedarf unbedingt decken.

Der Standort der neuen Veloparkierungsanlage wurde im Vorfeld sorgfältig evaluiert. Näher untersucht wurden insbesondere folgende Standorte:

1. Eine Anlage auf dem Perrondach des an die Tannwaldstrasse direkt angrenzenden Perrons 12
2. Eine 3-geschossige, oberirdische Anlage auf dem direkt an die Gleisanlagen angrenzenden SBB-Grundstück GB Olten Nr. 4215 (vis à vis Turuvani AG)
3. Der Realisierungsvorschlag: Eine, die beiden Bahnhof-Personenunterführungen (PU-Nord und PU-Süd) verbindende, Veloparkierungsanlage unter der Tannwaldstrasse.

Rein räumlich betrachtet, wäre eine Veloeinstellhalle auf dem Dach des Perrons 12 wünschbar wie auch in Frage zu stellen. Die Erhöhung der bahnseitigen Dachkanten würde einerseits zu einer besseren volumetrischen Definition des Bahnhofplatzes Ost führen, der Platz wäre also räumlich allseitig besser gefasst, andererseits würde aber dadurch die Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Bahnhofplatz Ost und Geissfluhweg zu einer relativ engen Strassenschlucht mutieren. Diese schwer zu kontrollierende ambivalente Situation könnte nur im Rahmen eines Wettbewerbes ev. einer zufriedenstellenden räumlichen Lösung zugeführt werden. Bereits heute ist aber klar, dass bei einer solchen Lösung die Wegverbindungen zur Anlage und von da zu den Perrons gesamthaft betrachtet zu umständlich und damit unattraktiv wären. Die Realisierungskosten von ca. Fr. 6.4 Mio. würden wesentlich höher ausfallen als für eine unterirdische Lösung. Zudem könnte eine solche Veloparkierungsanlage nicht zweckmässig durch einen Personenlift erschlossen werden. Der Vorteil dieser Lösung besteht darin, dass auf dem Bahnhofplatz Ost keine platzraubende Velorampe zur Einstellhalle erstellt werden müsste und der entsprechende Platz für andere platzadäquate Nutzungen, wie z.B. Gartenwirtschaft, verwendet werden könnte.

Für den Bau einer 3-geschossigen und rund 1'000 Velos fassenden Parkierungsanlage auf dem vorgenannten SBB-Grundstück müssten mit gesamthaft ca. Fr. 2.9 Mio. gerechnet werden. In diesem Betrag sind die Landkosten (Baurecht oder Landkauf) nicht berücksichtigt. Die Fusswegdistanz bis zur Treppenanlage der Bahnhof-Personenunterführung Süd (PU-Süd) wäre mit ca. 180 m vertretbar. Auch bei dieser Lösung könnte der Bahnhofplatz Ost von einer Rampenanlage verschont werden.

Die SBB können momentan das Areal wegen Eigenbedarfes der Stadt nicht zur Verfügung stellen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist dies aber denkbar und so besteht für die Stadt eine Option, um bei später möglichem Bedarf eine zusätzliche Veloeinstellhalle zu realisieren. Für den Fall, dass das Areal irgendwann veräussert werden sollte, wird der Stadtrat mit der SBB in konkrete Kaufverhandlungen treten.

Aufgrund all dieser Tatsachen soll die neue Veloeinstellhalle unter der Tannwaldstrasse erstellt werden und gleichzeitig die beiden Bahnhof-Personenunterführungen miteinander verbinden. Damit steht die Anlage in einer attraktiven Wegdistanz zu den Perrons und kann verkehrstechnisch optimal erschlossen werden. Velofahrende können nach dem Parkieren ihrer Zweiräder direkt in die Bahnhof-Personenunterführungen eintreten und auf kürzestem Weg die Perrons erreichen. Zudem haben stadtquerende Fussgänger/innen sowie Bahnhofkundinnen und Bahnhofkunden die Möglichkeit, die Anlage als Wegverbindung von einer Personenunterführung zur anderen zu benutzen. Dies ist im Rahmen der sozialen Kontrolle, und damit die Sicherheit betreffend, sogar erwünscht. Einzig die sie erschliessende Rampenanlage stellt insofern ein Problem dar, als diese, wie auch die neue Treppen- und Lifthanlage zur PU-Süd, nur auf dem neu zu gestaltenden Bahnhofplatz Ost untergebracht werden kann. Damit beansprucht sie genau dort Raum, wo dieser zu Gunsten des Fussverkehrs bzw. anderer platzadäquater Nutzungen wenn immer möglich nicht überbaut werden sollte. Demgegenüber ist es aber auch von Vorteil, wenn die Erschliessungsanlagen in kürzester Distanz zueinander stehen, denn das entsprechende Angebot ist damit sofort erkennbar.

Die Anlage soll überall optimal einsehbar und attraktiv ausgestaltet sein, insbesondere durch gute Farbgebung und Beleuchtung. Im Angebot zu berücksichtigen sind auch ein abschliessbarer Veloabstellbereich, welcher nur durch berechnete Velofahrer/innen

respektive Personen betreten werden kann, wie auch mietbare Schliessfächer für Velohelme, Regenbekleidung usw.. Selbstverständlich sind auch Massnahmen für eine zweckmässige Überwachung der Anlage bzw. gegen Übergriffe und die Kriminalität zu ergreifen. Zudem ist nebst einer einwandfreien Kundenbetreuung, die Sauberkeit der Anlage, wie auch ein sorgfältiges Parkplatzmanagement und das unkomplizierte Parkieren der Velos sicher zu stellen.

Um eine möglichst hohe räumliche Qualität auf dem Bahnhofplatz Ost zu erzielen bzw. um keine unnötigen Engrisse zwischen der bestehenden Häuserzeile und der Rampeanlage zu verursachen, wird auf eine Überdachung der Velorampe verzichtet. Als Beispiel dafür kann die erst kürzlich erstellte und zeitweise beheizte Velorampe des SBB-Bahnhofes Basel und die unbeheizte Velorampe des SBB-Bahnhofes Basel-St. Johann aufgeführt werden. Betreffend die unbeheizte Velorampe fehlen zum aktuellen Zeitpunkt leider die auf den Winterdienst bezogenen Erfahrungen. Es ist aber klar, dass bei starkem Schneefall nur ein durchgehender Winterdienst die Unfallgefahr verhindern respektive die sichere Begeh- und Befahrbarkeit garantieren kann. Ein solcher 24-stündiger Dienst erscheint aus heutiger Sicht aber zu aufwändig. Die Tatsache, dass bei unwirtlichen Wetterbedingungen nur technisch versierte Velofahrende unterwegs sein dürften, darf dabei nicht berücksichtigt werden.

Die Rampeanlage soll deshalb bei Bedarf beheizt werden können. Gemäss Amt für Umwelt darf ein Beheizungssystem unter ausschliesslicher Nutzung erneuerbarer Energien in die Rampeanlage eingebaut werden. Die Abklärungen haben ergeben, dass für die Beheizung der Rampeanlage nur die Nutzung von Abwärme aus der Kanalisation oder, unter Einsatz einer Elektro-Heizung, die Verwendung von 100% Aarestrom (zertifizierter Öko-Strom) möglich bzw. zweckmässig ist. Im Rahmen der noch vorzunehmenden detaillierten Abklärungen ist aufgrund ökologischer Überlegungen und wenn immer vertretbar, die Nutzung von Abwärme dem Einsatz von Aarestrom vorzuziehen. Die Stromversorgung für mehrere städtische Liegenschaften erfolgt bereits heute unter Verwendung dieses Stromes, dessen Preis pro Kilowattstunde um 2 Rappen über dem üblichen Strom-Mix liegt.

3.4 Treppenanlagen und Lift

Nach dem Motto „mach aus der Not eine Tugend“ sollen die Treppen-, Lift- und Rampeanlagen auf dem Bahnhofplatz Ost als filigran und transparent ausgestaltete „Objekte“ mitten auf den Bahnhofplatz Ost gestellt werden. Durch ihre Lage und Ausgestaltung wirken sie raumaktivierend und teilen den Platz in verschiedene, für den Fahrzeug- und Fussverkehr mehrheitlich konfliktfreie Zonen ein. Sowohl die bestehende räumliche Situation wie auch das neue Nutzungsprofil des Strassenraumes bestimmen die maximale horizontale Ausdehnung. Nach eingehender Prüfung aller Möglichkeiten ist dabei klar geworden, dass mit Ausnahme der neuen Liftanlage ihre Querschnitte nicht grosszügig aber genügend ausfallen.

Für die die Treppenanlagen zur Bahnhof-Personenunterführung Nord (PU-Nord) besteht räumlich gar kein Spielraum. Ihre Breite ergibt sich durch die notwendigen Nutzungsprofile des Strassenraumes automatisch. Ihre gesamte Ausgestaltung lehnt sich an die Vorgaben der übrigen Erschliessungsbauwerke an.

4. Massnahmen / Vorschläge zur Umsetzung

Aufgrund der erwähnten grundsätzlichen bzw. konzeptionellen Überlegungen und gestützt auf die Mitarbeit der unter Punkt 13 aufgeführten mitwirkenden Fachkräften respektive Büros werden folgende Massnahmen vorgeschlagen (vergleiche dazu Beilagen 1+2):

4.1 Neues Verkehrsregime

Betreffend das Verkehrsregime werden folgende 4 Massnahmen vorgeschlagen:

1. Der Durchgangsverkehr von und zum Industriegebiet Nord bzw. von und nach Trimbach / Winznau bzw. Starrkirch-Wil / Dulliken wird mittels der Zufahrtsbeschränkung unterbunden. Zu diesem Zweck wird in den Kreuzungsbereichen „Geissfluhweg und Tannwaldstrasse“ sowie „Haslistrasse und Tannwaldstrasse“ ein „Fahrverbot für Motorfahrzeuge, ausgenommen Zubringerdienst“ signalisiert. Das Verbot gilt nicht für entsprechende Anstösser im Bereich zwischen diesen beiden Kreuzungen und ihre Zubringer, so z.B. die EAO AG, die VEBO Genossenschaft und die SBB. Die Zufahrt erfolgt demnach ausschliesslich über die Haslistrasse und, im Zusammenhang mit den nachfolgend erklärten Massnahmen, die Route Neuhardstrasse-Geissfluhweg. Zur Durchsetzung der Zufahrtsbeschränkung werden polizeiliche Kontrollen unumgänglich sein.

Mit dieser Massnahme können insbesondere der Geissfluhweg aber auch die übrigen, von der Planung betroffenen Strassenzüge vom unnötigen Fremdverkehr (z. T. auch Freiverkehr von und zur Haslistrasse) befreit werden. Die Verkehrsreduktion wirkt sich dabei nicht nur positiv auf die Wohnqualität aus, sondern erhöht auch die Aufenthaltsqualität in den vom Fussverkehr stark frequentierten Strassenbereichen.

Die Quartierbewohner/innen des Hardfeldes (Geviert Tannwaldstrasse-Unterführungsstrasse-Aarauerstrasse-Hardwald) sind von dieser Massnahme ebenfalls betroffen. Sollten sie die die Zufahrtsbeschränkung nicht beachten müssen, würde die Durchsetzung dieser Verkehrsmassnahme wesentlich erschwert. Bei einer Kontrolle müssten nicht mehr einfach alle Durchfahrenden Lenker/innen gebüsst, sondern zuerst angehalten und betreffend Wohnort überprüft werden. Dies ist unter Berücksichtigung des damit verbundenen grossen zeitlichen wie auch personellen Aufwandes wenig effektiv. Im zur Verfügung stehenden Zeitraum könnten damit viel weniger Verkehrssünder/innen gebüsst und zur richtigen Routenwahl überzeugt werden.

Unter Einbezug der nachfolgend beschriebenen Veränderungen des Verkehrsregimes werden die entsprechenden Auswirkungen auf die Fahrtenzahlen wie folgt prognostiziert: Neuhardstrasse: -65%, Geissfluhweg -72%, Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Geissfluhweg und Haslistrasse: -68%, Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Martin Disteli-Strasse und Geissfluhweg: -51%, Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Rosengasse und Martin Disteli-Strasse +6%, Tannwaldstrasse im Bereich zwischen Alte Aarauerstrasse und Rosengasse -50%, Martin Disteli-Strasse im Bereich zwischen Neuhardstrasse und Tannwaldstrasse -42 %.

2. Die Tannwaldstrasse ist im Bereich zwischen der alten Aarauerstrasse und dem Geissfluhweg nur noch im Einbahnverkehr (Gegenrichtung für Velos gestattet) befahrbar und zwar jeweils Richtung Martin Disteli-Strasse. Der Gegenrichtungsverkehr wird in dieser Strasse demnach in den Bereichen zwischen Geissfluhweg und Martin Disteli-Strasse sowie alte Aarauerstrasse und Rosengasse aufgehoben. Die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehenden Strassenflächen werden auf ein notwendiges Minimum reduziert und die dadurch gewonnenen Flächen dem Fussverkehr zur Verfügung gestellt.

Mit dieser Massnahme, welche auch im Zusammenhang mit der Einführung der Begegnungszone (Tempo 20) zu betrachten ist, werden dringend benötigte Mehrflächen gewonnen und zwar einerseits für die Linienverbindungen des Fussverkehrs und andererseits für die Erschliessungsbauwerke der Bahnhof-Personenunterführung Süd (Treppe und Lift) sowie der Veloeinstellhalle (Rampenanlage). So verbreitern sich die reinen Fussgängerbereiche je nach Situation um 1 bis 2m und es gelingt auch, trotz knapper räumlicher Verhältnisse, eine wesentlich verbesserte räumliche Situation im Bereich der Gartenrestaurants auf dem Bahnhofplatz Ost zu schaffen. Durch die Einführung des Einbahnregimes wird auch die Rosengasse vom unnötigen Fremdverkehr Richtung Säliquartier und dem Knoten von Rollstrasse-Unterführungsstrasse befreit sowie der Knoten selbst entlastet. Zu all dem kommt hinzu, dass durch

die gewonnenen Strassenflächen an der Tannwaldstrasse, im Bereich zwischen Geissfluhweg und Bahnhofplatz Ost, 4 Parkplätze angeboten werden können. Diese dienen einerseits der heute schlecht gelösten Möglichkeit für den Warenumschatz und andererseits drei Grundeigentümern, welche bei der Realisierung der Planung private Parkplätze aufgeben.

3. Bedingt durch die Einführung der Einbahnregime an der Tannwaldstrasse kann bzw. muss der Gegenrichtungsverkehr in der Martin Disteli-Strasse, im Bereich zwischen den neuen Kiss and Ride-Parkplätzen und der Tannwaldstrasse, ebenfalls aufgehoben und das Einbahnregime Richtung Neuhardstrasse eingeführt werden.

Mit dieser folgerichtigen Massnahme und auch im Zusammenhang mit der Aufhebung von Veloabstellflächen wird dadurch wiederum dringend benötigte Mehrfläche für den Fussverkehr gewonnen, insbesondere für die neu zu errichtende Fussgängerteppe auf dem Bahnhofplatz Ost. Gleichzeitig werden an der Martin Disteli-Strasse ein Bereich für Warenumschatz bzw. Anlieferung und Taxis geschaffen.

4. Die Begegnungszone wird an der alten Aarauerstrasse und der Tannwaldstrasse im Bereich zwischen der neuen Fachhochschule und Geissfluhweg, an der Martin Disteli-Strasse und der Rosengasse im Bereich zwischen Neuhardstrasse und Tannwaldstrasse sowie an der Hardfeldstrasse im Bereich zwischen Rosengasse und Martin Disteli-Strasse, eingeführt.

Obwohl dem Fussverkehr mehr Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt werden, können die entsprechenden Sicherheitsbedürfnisse aufgrund mangelnder Platzverhältnisse nicht optimal abgedeckt werden. Aus diesem Grunde ist, betreffend die Sicherheit und die Ausgestaltung des veränderten Nutzungsprofils des Strassenraumes, die Einführung der Begegnungszone notwendig. Die für die Fachhochschule wie auch für das Hardfeldquartier relevanten Verbindungsachsen zum Bahnhofsingang Ost können damit attraktiv und sicher ausgestaltet werden.

Die Verkehrsmassnahmen müssen durch die Stadtpolizei öffentlich ausgeschrieben werden.

4.2 Öffentliche Parkplätze für Personenwagen

Im Planungssperimeter bestehen zurzeit gesamthaft 25 öffentliche Parkplätze für Personenwagen (PP) mit einer maximalen Parkzeit von 2 Stunden (2 PP an der alten Aarauerstrasse / 20 PP an der Tannwaldstrasse / 3PP an der Martin Disteli-Strasse). An der Rosengasse bestehen 8 PP Blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung, an der Hardfeldstrasse deren drei und am Geissfluhweg deren neun.

An der Martin Disteli-Strasse am Rande des Kreuzungsbereiches Geissfluhweg-Hardfeldstrasse-Neuhardstrasse werden 3 öffentliche PP aufgehoben und 11 sogenannte Kiss and Ride-Parkplätze erstellt. Die maximale Parkzeit beträgt 15 Minuten. Diese Zeit reicht völlig aus für das Hinbringen und Abholen von Bahnreisenden und wird als knapp aber genügend betrachtet, um Einkäufe im Bahnhofareal zu tätigen. Es werden keine Parkierungsgebühren erhoben.

Mit dieser Massnahme wird insbesondere einem entsprechenden Bedürfnis von Bahnreisenden und „Bahnhofkunden“ entsprochen. Aufgrund der zu erwartenden hohen Parkierungsfrequenzen ist der Standort so gewählt, dass die PP direkt ab der Neuhardstrasse erschlossen sind. Damit kann ein möglicher Parksuchverkehr über die Rosengasse zwar nicht verhindert, aber im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten und unter Einbezug der Vernunft der Fahrzeuglenker/innen minimiert werden.

An der Tannwaldstrasse, im Bereich zwischen Geissfluhweg und Martin Disteli-Strasse, werden 4 öffentliche PP aufgehoben und durch einen Bereich für den Warenumschatz bzw. die Anlieferung und drei PP als Ersatz für wegfallende private PP ersetzt. Die drei PP werden denn auch ausschliesslich von den Grundeigentümern benutzt, welche im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Planung auf dem Bahnhofplatz Ost private PP aufgeben.

Zu diesem Zweck müssen die entsprechenden Flächen in eine separate Grundstücksparzelle überführt werden, welche im Eigentum der Stadt Olten bleibt. Im übrigen Bereich der Tannwaldstrasse wird 1 PP aufgehoben. Die restlichen PP werden z.T. verlegt (8PP) oder bleiben bestehen.

Die Parkplatzbilanz der öffentlichen PP im Planungssperimeter sieht wie folgt aus:

Ist			Neu		
Anzahl	Parkdauer max.	Parkgebühr	Anzahl	Parkdauer max.	Parkgebühr
25	2 Std.	1 Fr./Std.	15	2 Std.	1 Fr./Std.
			11	15 Min.	gratis
20	Blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung (AP)	120 Fr./a für AP	20	Blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung (AP)	120 Fr./a für AP

Demnach werden 10 öffentliche PP mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden aufgehoben und neu 11 öffentliche PP mit einer maximalen Parkdauer von 15 Minuten erstellt. Der Verlust der 10 PP kann insofern als vertretbar bezeichnet werden, als einerseits an der Neuhardstrasse ein Parkhaus besteht, welches momentan 100 günstige (1Fr. für 2 Std.) Kurzzeitparkplätze anbietet und andererseits dadurch für den Langsamverkehr (LV) wie auch für die Bahnkunden eine wesentlich verbesserte Situation angeboten werden kann. An dieser Stelle muss auch erwähnt werden, dass an der Tannwaldstrasse, im Bereich zwischen Rosengasse und Martin Disteli-Strasse, gesamthaft 8 von heute 9 bestehenden öffentlichen PP (maximale Parkzeit 2 Std.) weiterhin angeboten werden. Dem Stadtrat ist es dabei bewusst, dass mit einer Aufhebung dieser PP ein sich auch über die Rosengasse abwickelnder Parksuchverkehr erheblich eingeschränkt werden könnte. Auch wenn dies im Widerspruch zur vorgängigen Aussage betreffend Parkhaus steht, vertritt er die Meinung, dass wenigstens dieses Angebot weiterhin zu Gunsten der an der Tannwaldstrasse ansässigen Dienstleistungs- respektive Gewerbebetriebe, im Wesentlichen Restaurants, bestehen bleiben sollte.

4.3 Neugestaltung der Strassenräume

Durch die erwähnten Einführungen der Einbahnregime werden Strassenflächen frei, welche bis anhin dem motorisierten Verkehr zur Verfügung standen und nun dem Fussverkehr zugeschlagen werden können. Derselbe Vorteil ergibt sich durch die Verlagerung der heute bestehenden Parkplätze an der Tannwaldstrasse auf jene Flächen, welche heute auf SBB-Areal durch Veloabstellplätze belegt sind. So vergrössern sich die reinen Fussgängerbereiche entlang der Tannwaldstrasse und der Martin Disteli-Strasse in der Breite je nach Situation um ca. 1m bis ca. 2m. Durch die Einführung der Begegnungszone wird auch eine spezielle Strassenraumgestaltung ermöglicht. Die reinen Fussgängerflächen werden voraussichtlich vom Fahrbereich durch einen nur noch 3 cm hohen Absatz getrennt und führen nahtlos über Strassenknoten hinweg. Selbstverständlich werden die Strassenzüge entsprechend begrünt und optimal beleuchtet wie auch die Bedürfnisse behinderter Menschen berücksichtigt. Die Ausgestaltung der Rosengasse und der Hardfeldstrasse erfolgt erst zum Zeitpunkt der Umsetzung des rechtsgültigen Gestaltungsplanes Neuhardstrasse – Hardfeldstrasse – Rosengasse – Unterführungsstrasse.

4.4 Neue Erschliessungen der Bahnhof-Personenunterführungen

Die Bahnhof-Personenunterführung Süd (PU-Süd) wird durch eine komplett neue Treppen- und Liftanlage erschlossen. Die heute bestehende Anlage wird komplett abgebrochen. Durch die neue Erschliessungssituation bedingt, muss im Untergeschoss eine räumliche Erweiterung vorgenommen werden. Die an die bestehende Unterführung angrenzende neue „Halle“ beherbergt auf rund 100 m² einen Lift, Schliessfächer für Velofahrer/innen und Ticketautomaten für die SBB sowie an den Wänden SBB-Informationen. Da zweckmässiger Weise die Marschrichtung des Fussgängerstromes in Richtung der Fachhochschule ausgerichtet wird, kommt die Treppenanlage selbst als überdachtes und filigran ausgestaltetes „Objekt“ vor das Restaurant Bahnhof im Kreuzungsbereich Martin Disteli-Strasse und Tannwaldstrasse zu stehen. Dabei muss festgehalten werden, dass zwischen der dort bestehenden Gartenwirtschaft und der Treppenanlage ein relativ schmaler, d.h.

lediglich 2m breiter Fussgängerbereich entsteht. Obwohl intensive Verhandlungen mit der Grundeigentümerin und Restaurantbetreiberin geführt wurden, konnte bis heute keine Einigung zur teilweisen Verlagerung der Gartenwirtschaft an die Martin Disteli-Strasse und damit zu Gunsten eines breiteren Fussgängerbereiches erreicht werden. Die räumliche Situation muss deshalb in diesem Bereich als kritisch bezeichnet werden, kann aber zu einem späteren Zeitpunkt ev. doch noch verbessert werden.

Die Lage des in der Nähe der Treppe zu liegen kommenden Liftes nimmt Rücksicht auf die Flächen bzw. Zoneneinteilung der neuen unterirdischen Halle. Selbstverständlich berücksichtigt die Anlage die entsprechenden Bedürfnisse behinderter Menschen. Sollte der Lift aus irgendwelchen Gründen einmal innerhalb der SBB-Fahrplanzeiten ausfallen, können Rollstuhlfahrende unter Mithilfe Dritter die Velorampe benutzen. In diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz eines Rampenliftes zu prüfen.

Die Bahnhof-Personenunterführung Nord (PU-Nord) wird mit einer neuen Treppenanlage ab Tannwaldstrasse erschlossen. Da die räumlichen Verhältnisse auch hier sehr knapp sind, muss die überdachte Anlage direkt neben der Überdachung des SBB-Perrons 12 erstellt und in zwei Treppenläufe aufgeteilt werden. So wird eine gute Kapazität erreicht und ist insofern von Vorteil, als die Laufrichtungen einerseits optimal auf die Wegrichtung zur Kantonsschule und andererseits Richtung Fachhochschule orientiert sind und dementsprechend auch genutzt werden können. Dazu kommt, dass die in Richtung Fachhochschule orientierte Treppe, aufgrund ihrer vom Zentrum abgerückten Lage, eher mehrheitlich von aus der PU-Nord tretenden Personen als umgekehrt begangen werden dürfte. Da die Treppenanlagen auch direkt an die Veloparkierungsanlage angeschlossen werden, wird der Treppenlauf Richtung Kantonsschule mit einer Velorille versehen. Damit ist die Veloparkierungsanlage für den Veloverkehr über zwei Zugänge erschlossen.

Obwohl die jeweilige Breite der Treppenläufe im Rahmen der bestehenden räumlichen Möglichkeiten maximal ausgereizt wird, bleibt diese jeweils eher knapp. Die Treppe zur PU-Süd wird demnach ca. 4.3 m breit und die beiden Treppenläufe zur PU-Nord je ca. 2.5 m. Die lichte Breite aller Treppen zusammengezählt beträgt somit ca. 9.3 m. Gegenüber der heutigen Situation bedeutet dies eine doch beachtliche Mehrbreite von gesamthaft ca. 5.1 m und damit eine markante Verbesserung der Erschliessungskapazität.

4.5 Neue Veloeinstellhalle

Die Veloeinstellhalle wird unter der Tannwaldstrasse, im Bereich der beiden Bahnhof-Personenunterführungen erstellt und verbindet diese untereinander. Sie ist gesamthaft ca. 120m lang, ca. 8m breit und kann rund 680 Velos aufnehmen, welche auf doppelgeschossigen Veloständern abgestellt werden können. Die Anlage ist in zwei Bereiche aufgeteilt, wovon der zwischen den beiden Bahnhof-Personenunterführungen gelegene Bereich rund 580 Velos fasst und von jedermann betreten werden kann, so auch von stadtkquerenden Passanten und Bahnreisenden. Der an das nördliche Ende grenzende Bereich fasst rund 100 Velos, ist abschliessbar und für Dauermieter reserviert. Die Anlage verläuft gradlinig und ist optimal einsehbar. Erschlossen wird sie durch die auf dem Bahnhofplatz Ost geplante Rampen-, Lift und Treppenanlage sowie der die PU-Nord erschliessende Treppenanlage und der beiden Bahnhof-Personenunterführungen selbst.

Die Veloeinstellhalle bietet rund 210 Abstellplätze mehr an, als heute verfügbar sind und deckt den bereits erwähnten und auf 10 Jahre ermittelten Minimalbedarf von rund 620 Velos ab. Aufgrund der bestehenden räumlichen Situation wie auch der geltenden feuerpolizeilichen Bestimmungen können in der vorgeschlagenen Anlage nicht mehr Veloabstellplätze angeboten werden. Ein sich allfällig später ergebender Mehrbedarf kann im Rahmen der geplanten Erweiterung der bestehenden Anlage auf dem Bahnhofplatz West oder, wie bereits erwähnt, ev. auf dem Grundstück der SBB an der Tannwaldstrasse abgedeckt werden.

Die Rampenanlage weist ein Steigungsverhältnis von 16 % auf, wird im Licht 2.9 m breit und, wie bereits erwähnt, nicht überdacht, sondern durch eine dem Energiegesetz entsprechende Anlage beheizt. Ein geringeres Steigungsverhältnis wäre wünschbar, ist aber aufgrund der

knappen räumlichen Verhältnisse nicht realisierbar. Die für den Betrieb der Rampenheizung anfallenden jährlichen Energiekosten betragen ca. Fr. 1'600.-

Die Überwachung erfolgt mittels Videokameras, deren Bilder in einem entsprechenden digitalen Speicher über mehrere Tage gespeichert werden. Zudem ist im Rahmen des noch auszuarbeitenden Sicherheitskonzeptes der Einsatz von Notrufschaltern geplant. Im Weiteren herrscht betreffend die Sicherheit die soziale Kontrolle, welche durch die optimale Übersichtlichkeit unterstützt wird.

Betreffend der im Rahmen noch bevorstehenden Projektierungsarbeiten muss der Ausgestaltung der Anlage grosse Aufmerksamkeit beigemessen werden. Ein rutschsicherer Bodenbelag, die Farbgebung und die Beleuchtung sind dabei wichtige Rahmenbedingungen.

5. Neue Brücke über die Unterführungsstrasse

Im Zuge der statischen Überprüfung aller städtischen Brücken auf ihre Tragfähigkeit bezüglich 40-to-Lastenfahrzeugen wurde die Tannwaldstrasse-Brücke über die Unterführungsstrasse 2008 untersucht. Aufgrund der festgestellten Mängel musste die Brücke daraufhin mit einer Lastenbeschränkung für max. 25-to-Fahrzeuge belegt werden.

Die Brücke kann nicht saniert werden und das ostseitige Trottoir ist zu schmal. Sie soll im Zuge der Sanierung der gesamten Tannwaldstrasse vom Hauptbahnhof zur Fachhochschule erneuert und verbreitert werden. Damit kann gewährleistet werden, dass der Fussgängerverkehr wie auch der motorisierte Verkehr nach heutigen Erfordernissen abgewickelt werden kann. Die notwendige Verbreiterung bewirkt, dass die Treppenanlage, welche die Tannwaldstrasse mit der Unterführungsstrasse verbindet, auf das notwendige Minimum verschmälert werden muss. Aufgrund des bestehenden Erneuerungszwangs wird die Brücke, unabhängig von den Sanierungsmassnahmen an der Tannwaldstrasse, als eigenständiges Projekt behandelt und so entsprechend finanziert und abgerechnet. Die entsprechenden Investitionskosten von Fr. 850'000.- sind im Investitionsprogramm 2010 bis 2016, für das Jahr 2012, vorgesehen und werden in den nachfolgend aufgeführten Gesamtkosten nicht mit einbezogen. Für die Realisierung respektive Projekt- und Kreditgenehmigung wird dem Gemeindeparlament eine separate Vorlage unterbreitet werden.

6. Landbereinigungen

Um die Rampenanlage erstellen wie auch notwendige Korrekturen im Strassenraumprofil vornehmen zu können, werden rund 73 m² Landflächen beansprucht, welche sich in privater Hand befinden. Diese Landflächen sind, mit Ausnahme von rund 3m² entsprechend den rechtsgültigen Nutzungsplänen als öffentliche Verkehrsflächen ausgeschieden, was eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung bedeutet.

Gemäss Planungs- und Baugesetz §§42 und 43 haben die Grundeigentümer gegen volle Entschädigung das in den Erschliessungsplänen für öffentliche Anlagen bestimmte Land an das Gemeinwesen abzutreten und die Erstellung der vorgesehenen öffentlichen Leitungen und Anlagen zu dulden. Bei Streitigkeiten über die Abtretungs- und Duldungspflicht entscheidet der Regierungsrat. Er kann nach Anhören der Beteiligten geringfügige Änderungen ohne neue Planaufgabe des Erschliessungsplanes bewilligen. Können sich die Parteien über die Entschädigung nicht einigen, ist diese im Schätzungsverfahren für Enteignungen zu ermitteln. Im Schätzungsverfahren urteilt die Kantonale Schätzungskommission in erster und das Verwaltungsgericht in zweiter Instanz.

Die Verhandlungen mit den Grundeigentümer/innen sind noch nicht abgeschlossen. Selbstverständlich wird eine gütliche Einigung angestrebt.

6.1 Landkauf

Von der Stiftung Raum für soziale Projekte in der Region Olten, Eigentümerin der Liegenschaft Tannwaldstrasse 50, GB Olten Nr. 3535, benötigt die Stadt voraussichtlich rund 20 m² Land.

Von den SBB, Eigentümer der westlich an der Tannwaldstrasse und südlich der Unterführungsstrasse gelegenen Parzelle GB Olten Nr. 1762 benötigt die Stadt voraussichtlich rund 32 m2 Land.

Von den Euböolithwerke AG Olten, Eigentümer der im Kreuzungsbereich Tannwaldstrasse-Geissfluhweg gelegenen Parzelle GB Olten Nr. 2533 benötigt die Stadt voraussichtlich rund 3 m2 Land.

In der Regel werden Fr. 200.- / m2 zuzüglich einer allfälligen Entschädigung für Inkonvenienzen bezahlt.

6.2 Landabtausch

Vom Eigentümer der Liegenschaft Tannwaldstrasse 48, GB Olten Nr. 3275, benötigt die Stadt voraussichtlich rund 18 m2 Land. Im Rahmen der laufenden Verhandlungen mit dem Grundeigentümer wird in Erwägung gezogen, dieses Land mit einer ca. gleich grossen Landfläche, welche sich im Eigentum der Einwohnergemeinde Olten befindet, abzutauschen. Mit dem Abtausch wird dem Eigentümer z.B. ermöglicht, neben dem heute bestehenden Migrolino in der Bahnhof-Personenunterführung Süd weitere Ladenfläche anbieten zu können. Ansonsten muss das Land erworben werden.

7. Planungsrechtliche Voraussetzungen

Als Grundlage für die gesamte Planung dienen die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere aber die relevanten bestehenden rechtsgültigen Nutzungspläne, so der spezielle Teilbebauungsplan Martin Disteli-Strasse – Tannwaldstrasse – Geissfluhweg (RRB Nr. 5594 / 31.10.1969) sowie der städtische Erschliessungsplan (RRB Nr. 1222 / 2008). Die Planung widerspricht in marginalen Bereichen dem speziellen Teilbebauungsplan. Als Rechtsgrundlage für die gesamte Planung muss deshalb ein spezieller, das Planungsgebiet umfassender Erschliessungsplan öffentlich aufgelegt und für seine Gültigkeit in Rechtskraft gesetzt werden. Die bereits vorgenommenen Abklärungen beim Kanton lassen darauf schliessen, dass dieser rechts- und zweckmässig ist.

8. Betrieb der Veloparkierungsanlage

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

Die oltech betreut bereits heute mit Erfolg die Velostation am Bahnhofplatz West und so wäre es, nebst ihrer unterstützungswürdigen Zielsetzung, in der Folge auch zweckmässig, dass sie die Anlage betreibt. Die Stadt spart damit die entsprechenden Personalkosten ein.

9. Finanzielle Beteiligung der SBB

Die gesamte Planung tangiert in wesentlichen Bereichen auch die Interessen der SBB. Der Stadtrat erwartet deshalb von den SBB eine entsprechende bzw. namhafte finanzielle Beteiligung. Zu diesem Zweck sind entsprechende Verhandlungen aufgenommen worden, welche aber erst mit dem noch auszuarbeitenden definitiven Projekt abgeschlossen werden können.

Die Grundsätze der SBB für Beteiligungen an Vorhaben Dritter sind sehr restriktiv. Gesamtschweizerisch gilt, dass der Zugang zu einem Bahnhof bis zum Bahnareal Sache der Standortgemeinde ist. Die Geldmittel, die der SBB zur Verfügung stehen, sind gemäss Aussagen der SBB äusserst beschränkt und bestimmen die Entscheide, ob überhaupt und wenn ja, mit welcher Summe finanzielle Beteiligungen erfolgen.

Aus Sicht der SBB kann höchstens – wenn überhaupt – an die Erschliessungsanlagen zur Bahnhof-Personenunterführung Süd sowie die Veloparkierungsanlage (Bike & Rail) ein Beitrag entrichtet werden.

10. Kosten / Kredit

10.1 Gesamtkosten

Die Planung besteht aus drei einzelnen Projekten, nämlich aus der Veloparkierungsanlage, der Erschliessungsbauwerke zu den Bahnhof- Personenunterführungen sowie der Änderung des Verkehrsregimes und der Parkplatzsituation mit den daraus resultierenden baulichen Gestaltungsmaßnahmen. Alle drei Projekte stehen in keiner Abhängigkeit zu einander und können daher unabhängig voneinander realisiert werden. Sie führen aber im Verbund zu einer maximalen Attraktivitätssteigerung der Erschliessungssituation wie auch für den Langsamverkehr rund um den Bahnhofbereich Ost.

Das Büro IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Olten, hat die gesamten approximativen Investitionskosten auf der Basis der erwähnten Machbarkeitsstudie berechnet. Diese basieren auf dem zürcher Baukostenindex vom 1. April 2009, Stand 110.9 Pkte. (Basis 1. April 2005) und weisen eine Kostengenauigkeit von z.T +/- 15% bzw. +/- 10% auf, welche in den nachfolgend aufgeführten Gesamtkosten aufgerechnet wurden. Ebenfalls einbezogen wurden Kosten für Unvorhergesehenes und von der SBB geforderte Sicherungsmaßnahmen, Beweisaufnahmen, geodätische Überwachungen sowie die bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.45 genehmigten Kredite von Fr. 205'000.-.

Die Veloabstellanlage besteht aus der Einstellhalle und der entsprechend notwendigen Rampenanlage. Sie ist für den Fussverkehr via die Bahnhof-Personenunterführungen erschlossen. Die approximativen gesamten Investitionskosten belaufen sich, inklusive Kosten für die Verlegung der Kanalisation (gebührenfinanziert), Landkäufe bzw. Landabtausch und die Entschädigung an Private für allfällige Inkonvenienzen, auf max. Fr. 3'900'000.-

Für die bessere Erschliessung der Bahnhof-Personenunterführungen sind drei überdachte Treppen- und eine Liftanlage wie auch die dazu notwendige unterirdische räumliche Erweiterung vorgesehen. Die approximativen gesamten Investitionskosten belaufen sich inklusive die Verlegung der Kanalisation (gebührenfinanziert) auf Fr. 2'770'000.-

Die Änderung des Verkehrsregimes und der Parkplatzsituation mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen besteht aus folgenden Massnahmen:

1. die Einführung der Begegnungszone (Tempo 20) mit den Änderungen des Nutzungsprofils zu Gunsten des Langsamverkehrs inkl. Gestaltung
2. die Zufahrtssperre von und zum Industriegebiet Nord
3. die Einführung des beschriebenen Einbahnverkehrs und
4. die Schaffung bzw. Neuordnung von Autoabstellplätzen.

Die approximativen gesamten Investitionskosten belaufen sich auf Fr. 2'700'000.-

Auch ohne die Realisierung der erwähnten Massnahmen, würden Kosten für ohnehin notwendige Sanierungs- bzw. Erneuerungsarbeiten anfallen. Die entsprechend anfallenden Kosten für die Standardsanierungen bzw. –erneuerungen betragen für sämtliche Strassenzüge, welche einer Neugestaltung unterworfen sind, ca. Fr. 1.3 Mio.

Die Höhe des von der SBB erwarteten finanziellen Beitrages ist zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt. Nach dem Bruttoprinzip dürfen für die Berechnung der Gesamtkosten nicht nur dieser Beitrag (es sind keine vertraglichen Regelungen vorhanden), sondern auch die ohnehin anfallenden Sanierungs- und Erneuerungskosten der Kanalisationen und Strassen nicht in Abzug gebracht werden.

10.1.1 Zusammenfassung der Gesamtkosten

A) Steuerfinanzierte Gesamtkosten inkl. MwSt.:

1. Veloparkierungsanlage exkl. Kanalisation	Fr.	3'640'000.-
2. Erschliessungsbauwerke der Bahnhof-Personenunterführungen exkl. Kanalisation	Fr.	2'630'000.-
3. Änderung Verkehrsregime/ Parkplätze mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen	Fr.	2'700'000.-
Total steuerfinanzierte Gesamtkosten	Fr.	<u>8'970'000.-</u>

B) Gebührenfinanzierte Gesamtkosten inkl. MwSt.:

4. Kanalisation	Fr.	400'000.-
Total gebührenfinanzierte Gesamtkosten	Fr.	<u>400'000.-</u>

Total Gesamtkosten inkl. MwSt.

Fr. 9'370'000.-

Die oben unter A) aufgeführten Kosten sind im Investitionsprogramm 1010 bis 2016 Kto. Nrn. 620.501.P16, 620.501.45, 620.501.49 und 620.501.80 mit einem Gesamtbetrag von Fr. 9.2 Mio. vorgesehen und beinhalten die bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.45 genehmigten Kredite von Fr. 205'000.-.

10.2 Kosten für Projektentwicklung

In einem ersten Schritt werden unter Beizug des Büros Sulzer+Buzzi Baumanagement AG, Olten, die relevanten Projektierungsarbeiten für die Projekte Veloparkierungsanlage, Erschliessungsbauwerke zu den Bahnhofunterführungen sowie Änderung des Verkehrsregimes und der Parkplatzsituation mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen. Ziel dieses Schrittes ist es, dem Gemeindeparlament respektive dem Souverän in einer separaten Vorlage die Bauprojekte und die Kosten für ihre Realisierung zur Genehmigung zu unterbreiten. Zu diesem Zweck müssen die relevanten Fragen zum Ausbau und zur Gestaltung einwandfrei geklärt sein. Diese Abklärungen werden mit entsprechend ausgewiesenen Fachleuten bzw. Spezialisten vorgenommen.

Die bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.45 genehmigten Kredite betragen Fr. 205'000.-

Die Kosten für die Projektentwicklung bis zum Vorprojekt der Veloparkierungsanlage und die Erschliessungsbauwerke zu den Bahnhofunterführungen betragen inkl. Kostenermittlung und fotorealistischen Visualisierungen Fr. 125'000.-

Die Kosten für die Projektentwicklung bis zum Bauprojekt der Änderung des Verkehrsregimes und der Parkplatzsituation mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen betragen inkl. Kostenermittlung Fr. 50'000.-

10.2.1 Zusammenfassung der Kosten für Projektentwicklung

Die vorerwähnten Kosten für die Projektentwicklung der Projekte Veloparkierungsanlage und Erschliessungsbauwerke zu den Bahnhofunterführungen sind auf der Basis der Machbarkeitsstudie eingereicht worden.

1. Bereits bewilligte Kredite	Fr.	205'000.-
2. Veloparkierungsanlage und Erschliessungsbauwerke der Bahnhof-Personenunterführungen	Fr.	125'000.-
3. Änderung Verkehrsregime/ Parkplätze mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen	Fr.	50'000.-
Total Kosten für Projektentwicklung inkl. MwSt.	Fr.	380'000.-

Demzufolge beträgt der zu bewilligende Kredit inkl. MwSt. Fr. 175'000.-

Die aufgeführten Kosten sind im Budget 2010 in der Investitionsrechnung Kto.-Nrn. 620.501.45, 620.501.49 und 620.501.80 berücksichtigt.

11. Weiteres Vorgehen / Termine

Februar 2010	Beginn der weiteren Projektentwicklungsarbeiten Fertigstellung des Erschliessungsplanes mit anschliessender kantonaler Vorprüfung
März/April 2010	Öffentliche Publikation / Planaufgabe des gesamten neuen Verkehrsregimes mit Signalisationsmassnahmen, unter Vorbehalt der Volksabstimmung bzw. der Umsetzung im Rahmen des Gesamtkonzeptes.
Mai 2010	Alle projektbedingten privatrechtlichen Fragen sind geklärt. Sofern keine Einsprachen zum neuen Verkehrsregime: Öffentliche Publikation / Planaufgabe des Erschliessungsplanes
Juni 2010	Abschluss der Projektentwicklung bzw. Vorprojekte und Bauprojekte
16. Sept. 2010	Sofern Einsprachen zum Erschliessungsplan erledigt: Entscheid Gemeindeparlament für Volksvorlage bzw. –abstimmung
28. November 2010	Volksabstimmung mit vorgängiger Ausstellung
Januar 2011	Beginn der Arbeiten für def. Bauprojekte, Baubewilligungsverfahren, GU-Submission
ca. Juni 2011	Beginn von Strassenbauarbeiten mit anschliessender Einführung der jeweils neuen Verkehrsregimes
ca. August 2012	Beginn der Bauarbeiten für die Veloparkierungsanlage (Bauzeit ca. 1 Jahr)
ca. September 2013	Einführung der Zufahrtssperre

12. Stellungnahme Kommissionen

Folgende Kommissionen haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit dem Vorhaben grossmehrheitlich zugestimmt:

Kommission für Stadtentwicklung, nach mehreren Informationen, am 26.11.2009

Kommission für öffentliche Sicherheit am 30.11.2009

Baukommission am 21.12.2009 (Empfehlung Kreditgenehmigung)

13. Mitwirkende

Bisher haben an den vorgenommenen Planungsarbeiten mitgewirkt:

- Fachstellen der SBB
- Schmutziger Architekten AG, Olten, für Masterplan, Machbarkeitsstudie, Architektur und Gestaltung
- IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Olten, für Machbarkeitsstudie, Termine und Realisierungskosten

- Luzius Saurer, Landschaftsarchitekt HTL/BSLA, Hinterkappelen, für Strassenraumgestaltung
- Sulzer+Buzzi Baumanagement AG, Olten, für Projektentwicklung (Bauprojekt inkl. Baueingabe) und Ausschreibung für GU-Verfahren
- Freycon, dipl. Ing. ETH, Olten, für Beurteilung der Verkehrsfragen
- Kontextplan AG, Solothurn, für Verkehrsgutachten
- Jürg Haller, Geologisches Büro, Gretzenbach, für geologische Abklärungen
- Planteam GHS AG, Lärmgutachten für allfällige Verlegung einer Gartenwirtschaft
- Velobüro, Olten, für Erschliessung und Ausgestaltung der Veloparkierungsanlage
- IG Velo Region Olten, für Erschliessung und Ausgestaltung der Veloparkierungsanlage
- Planum Biel AG, Raum- und Verkehrsplanung, Biel, für Erschliessung und Ausgestaltung der Veloparkierungsanlage
- Aeschlimann / Brunner / Engineering, Olten, für Rampenbeheizung

Beschlüsse:

1. Dem Gesamtprojekt Umgestaltung Bahnhofbereich Ost wird zugestimmt.
2. Für die Projektentwicklung Stufe Bauprojekt für den Strassenraum bzw. Vorprojekt für die Erschliessungsanlagen der Bahnhof-Personenunterführungen sowie die unterirdische Veloparkierungsanlage wird ein Kredit von Fr. 175'000.- zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.45 bewilligt:
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - - -

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

Heidi Ehrsam: Die GPK dankt Martin Wey und Aldo Stoppa für den Bericht und Antrag sowie die Präsentation an der Sitzung. Einig war man sich in der GPK, dass der Handlungsbedarf im Bahnhofbereich dringend ist und zwar jetzt schon, weil wir bereits viele Studierende der Fachhochschule und des BBZ haben. Mit der neuen Fachhochschule, die zusätzliche Studierende nach Olten bringt, und mit der Eröffnung des Sälihofes wird die Belastung an der Tannwaldstrasse und im Bahnhofbereich durch die höhere Frequenz noch zunehmen. In der Diskussion des vorliegenden Antrags stellt die GPK fest, dass mögliche Varianten, welche die beschränkten Platzverhältnisse der Treppenaufgänge und Verkehrsführung positiv beeinflusst hätten, geprüft worden sind. Bestehende Eigentumsverhältnisse stehen gewissen Varianten im Weg. Deshalb bleiben die Platzverhältnisse knapp. Angesichts der engen Platzverhältnisse wird das vorliegende Projekt der misslichen Situation im Bahnhofbereich gerecht und wertet ihn auf, wenn auch nicht in jedem Bereich das Optimum erreicht werden kann. Das heisst für die GPK ganz klar, dass nicht alle Forderungen und Wünsche der verschiedenen Interessen- und Benutzergruppen befriedigt werden können. Bei der Weiterbearbeitung des Projektes soll man die Varianten in die Planung einbeziehen, so ist eine Verbesserung für gewisse Bereiche durchaus noch möglich. Die Diskussion über die Verkehrsführung ist in der GPK kontrovers verlaufen. Einerseits ist gesagt worden, dass das Projekt stark ÖV-zentriert ist und zehn Parkplätze aufgehoben werden. Andererseits wurde die Befürchtung geäussert, dass die Zufahrtsbeschränkung in das Industriegebiet nicht durchgesetzt werden kann und der Kreis der Zufahrtsberechtigten überprüft werden soll. Ebenso geprüft werden soll die Verkehrsbefreiung der Tannwaldstrasse. Das vom Stadtrat vorgeschlagene pragmatische Vorgehen betreffend der Verkehrsführung, das später, falls nötig, restriktivere Massnahmen zulässt, wurde in der GPK mehrheitlich befürwortend aufgenommen. Generell sieht man, dass jede Einschränkung für den motorisierten Verkehr auf der Tannwaldstrasse das Hauptverkehrsnetz zusätzlich belastet und die Massnahmen mit dem Kanton angegangen werden müssen. Was die projektierte Veloparkierungsanlage betrifft, nimmt die GPK zur

Kenntnis, dass Abklärungen mit der SBB bezüglich Parzelle 4215 vis-à-vis Turuvani, als Variante zur unterirdischen Anlage stattgefunden haben und die Antwort auch schriftlich vorliegt. Der negative Entscheid der SBB enttäuscht besonders den Teil der GPK, der dieses Areal für die Veloparkierungsanlage vor allem auch aus Kostengründen geeignet findet. Es sei nicht akzeptabel, dass die SBB dieses Areal nicht freigibt und Eigenbedarf geltend macht, umso mehr als das ganze Projekt im Betrag von über 9 Million Franken ja auch der SBB zugute kommen. Zusätzliche Verhandlungen sind deshalb eventuell nicht aussichtslos. Auch sind Fragen diskutiert worden, ob das Parkhaus Neuhard für die Veloparkierungsanlage in Betracht gezogen werden könnte und eventuell bei der Handänderung des Gebäudes Restaurant Carbonara eine Option verpasst wurde. Mehrheitlich betrachtet aber die GPK den Standort der Veloparkierungsanlage, wie sie geplant ist, als ideal und attraktiv. Die unterirdische Anlage kommt dem steigenden Bedürfnis von mehr Abstellplatz für die Velos nach, und die kurze Distanz zu den Perrons ist optimal. Das haben andere Standorte für Veloabstellplätze nicht zu bieten. Beim Treppenaufgang Süd haben wir beim Restaurant Bahnhof Eigentumsverhältnisse, die eine grosszügigere Lösung verunmöglichen. Beim Treppenaufgang Nord ist der Wunsch nach einer Optimierung für die Fussgänger und die Hardegg-Unterführung, die unter der Tannwaldstrasse durchführen soll, angemeldet worden. Im Sinne der gemachten Ausführungen beantragt die GPK mit 5 Stimmen und 3 Enthaltungen dem Parlament, auf das Geschäft einzutreten und dem Beschlussesantrag des Stadtrates zuzustimmen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Besten Dank für die ausführlichen, sorgfältigen Darlegungen der GPK-Sprecherin zu diesem Geschäft, die einerseits darlegt, dass es keine einfache Materie, sondern eine komplexe Aufgabenstellung war und man zu diesem Geschäft auch durchaus kontroverse Meinungen haben kann. Worum geht es? Im Jahresprogramm des Stadtrates haben wir geschrieben, dass wir vor einem spannenden Jahr stehen und im Jahr 2010 ganz verschiedene Projekte umsetzen und in der Sprache verdeutlichen wollen. Unter anderem gehört der Bereich östlicher Zugang zu unserem gemeinsamen Bahnhof in der Stadt Olten zu den Hauptausrichtungen unserer Projekte und zu den Hauptumsetzungen, die wir uns als Ziele gesetzt haben. Man kommt die Treppe hoch, landet zufälligerweise in einer Strasse und versucht dann, über einen Fussgängerstreifen auf das Trottoir in Sicherheit zu kommen. Die Verkehrsführungen dort sind unklar. Insbesondere wenn viel Betrieb ist, morgens früh, aber auch über Mittag und abends, sind es unzumutbare Verhältnisse, die geändert werden müssen. Dieser Aufgang, die Situation um den östlichen Zugang sind sicher eine Zielsetzung im engeren Fokus, aber auch grundsätzlich die Verkehrssituation als solche im Gebiet östlich der Gleise des Bahnhofs. Als die SBB eine Treppe und einen Zugang geschlossen hat, ist das Problem auf einmal noch akuter geworden, insbesondere was den Aufgang anbelangt. Man hat plötzlich gemerkt und festgestellt, wieviel Fussgänger eigentlich dort auch vorbei gehen und dass es ein Problem ist, all den verschiedenen Personen, die dort vorbei gehen, vom Platz her gerecht zu werden. Das hat dem Geschäft schliesslich wieder vermehrten Auftrieb und auch eine Aktualität gegeben. Aber es ist ja nicht nur das. Diese Vorlage beschränkt sich nicht nur darauf, die Zugänge zu verbessern, sondern oberirdisch die entsprechenden Bereiche, Verkehrsanlagen und auch Zugänge zu optimieren. Die Stadtplanung hat das Anliegen gesehen und sich damit auseinandergesetzt. Man kann sagen, es sei nicht eine „Hauruckplanung“ gewesen, sondern man hat sich eigentlich während langer Zeit auch Gedanken gemacht, wie man dieses schwierige Projekt an die Hand nehmen und umsetzen kann. Einerseits ist es das grundsätzliche Verkehrsregime oben, an und für sich die ganze Verkehrssituation im Hardegg-Gebiet, andererseits der Auf- und Abgang zum Bahnhof, die Raumgestaltung, wenn man dort hinauf kommt, die Enge, aber auch die Veloparkierung. Das ist ein zentrales Anliegen. Diejenigen Personen, die dem Parlament schon länger angehören, erinnern sich, dass wir immer wieder Vorlagen hatten, um die Veloparkierungsanlagen oberirdisch, wo sie auch immer verstreut sind, wieder zu erweitern. Ich denke, wir haben in der heutigen Zeit dort wirklich nicht optimale Verhältnisse. Das sind die vier Hauptakzente, das heisst das Verkehrsregime, die Erschliessungen oberirdisch, Auf- und Abgänge, die Bahnhofgestaltung, die Raumgestaltung in den doch engen Raumverhältnissen und die Veloparkierungsanlage. Wichtig erscheint dem Stadtrat, dass der Zugang Bahnhof Ost gesamtheitlich als Herausforderung betrachtet wird und nicht einzelne Projekte herausgepickt und in Teilaspekte zerlegt werden. Wir müssen es gesamtheitlich angehen, damit wir schliesslich auch eine Wirkung erlangen können, die

wichtig ist, damit wir dort mit unseren Massnahmen Wirkung haben. Die Vorlage, wie sie sich darstellt, ist umfassend – sie hat sogar ein Inhaltsverzeichnis – um einfach auch auf die verschiedenen Teilaspekte hinzuweisen. Wir sind überzeugt, dass man nur die Vorlage als Gesamtpaket erfolgreich umsetzen und auch Verbesserungen erreichen kann. Dieses Bedürfnis ist nicht nur von Planern und Pendlern, die von Olten nach Olten kommen oder auch von Olten weggehen, sondern vor allem auch von der Bevölkerung festgestellt worden. Der östliche Zugang zum Bahnhof war Gegenstand verschiedener Mitwirkungsverfahren. Ich denke spontan an Olten 2020, aber insbesondere und auch aktuell an den durchgeführten Workshop Chance Olten Ost. Das war eines der zentralen Themen, dass man im östlichen Bereich des Bahnhofzugangs einen wirklichen Eingang macht, attraktiviert, eine Begegnungszone schafft, den Zugang in die Quartiere optimiert. Die dort Anwesenden können sicher bestätigen, dass dies ein Auftrag an unsere Volksvertreter ist, um dort Hand anzulegen. Die SBB ist von der GPK-Sprecherin angesprochen worden. Die Planung hat Schritt für Schritt mit der SBB erfolgen müssen. Es haben Abklärungen getroffen werden müssen. Diese sind gemacht worden. Es ging darum, ob Land erworben, abgetauscht werden kann. Wie steht es mit Kostenbeteiligungen? In diesem Sinne haben wir auch die GPK orientiert, wie Heid Ehram es hat verlautbaren lassen. Ich muss Ihnen auch noch sagen, dass wir die SBB aufgefordert haben, insbesondere auch Kosten im Bereich von Veloparkierungsanlagen zu übernehmen. Das sind ja eigentlich die besten Kunden. Es sind jene, welche diese Anlagen auch benützen und Bahn fahren. Sie haben es abgelehnt, haben aber, was schriftlich bestätigt wurde, zugesichert, dass wenn dann auf der Westseite ebenfalls Veloparkierungsanlagen erstellt werden müssen, die SBB sich daran beteiligen wird. Involviert in die ganze komplizierte Planungsphase war selbstverständlich auch die Stadtentwicklungskommission, die sich nicht nur einmal mit diesem Projekt auseinandergesetzt hat und auch nach Lösungen gerungen hat. Das Vorliegende ist nicht eine Schreibtischtätigkeitsvorlage, sondern es waren intensive Auseinandersetzungen nach Optimierungen. Das vorliegende Resultat ist vielleicht nicht das Krönchen, aber es ist eine Lösung. Man muss sagen, dass es eine Wertsteigerung ist und es sich lohnt, in diesem Sinne hier auch für eine nachhaltige, gute Entwicklung zu investieren. Die Involvierung war gegeben. Damit zur Vorlage selber: Ich mute mir nicht zu, und deshalb ist Aldo Stoppa anwesend, auf Detailfragen Antwort zu geben, aber ich möchte die wesentlichen Punkte, Stärken dieser Vorlage, die wir als Stadtrat hier vertreten und überzeugt sind, dass sie auch Wirkung zeigen wird, noch einmal aufzeigen. Das Verkehrsregime ist eine Knacknuss. Aber so wie es jetzt mit allen Eventualitäten angedacht ist, ein pragmatischer Weg, der insbesondere auch Rechnung trägt, dass man zum Bahnhof kommt und es nicht einfach eine Sperrung gibt, aber auch zum Schutz des Langsamverkehrs eine Dosierung eingeschaltet wird, ebenfalls zum Schutz des Wohnquartiers, das dort entsprechend berücksichtigt werden muss. Langsamverkehr ist ein Thema, das auch im Sinne der Begegnungszone angedacht ist. Treppenaufgänge, eine attraktive Verbindung Richtung bestehende Fachhochschule. Dort gehen nämlich jetzt schon sehr viele Menschen vorbei, auch zur Gewerbeschule. Dort sollen für den Langsamverkehr die entsprechende Begegnungszone und auch ein sicherer Weg garantiert werden. Die Veloparkierung ist nicht nur etwas für zufällige Besucher des Bahnhofs, sondern wir haben auf der rechten Aareseite sehr viele Pendler mit dem Velo, die den Zug benützen. Sie können mit dieser Veloparkierungsanlage direkt beim Bahnhof parkieren, ihr Velo verräumen, nicht irgendwo zufälligerweise abstellen, wo Ärger damit geschaffen wird. Es wird vor allem Ordnung geschaffen, und die ausgelegte Kapazität wird für die nächsten Jahre reichen. Die Vorlage als Gesamtvorlage verstehen und auch tragen, keine Teile heraus brechen und vor allem jetzt hier auch nicht Partikularinteressen ins Spiel bringen, denn sobald diese kommen, werden wir in dieser Vorlage die Luft heraus nehmen, und sie wird wahrscheinlich bald stehen bleiben auf ihrer hoffentlich doch erfolgreichen Fahrt zur Umsetzung. Den Zeitpunkt der Realisierung möchte ich auch noch erwähnt haben. Es ist nicht tragbar, dass wir jetzt hier noch x Planspiele machen, die ganzen Varianten noch einmal von A bis Z durchspielen, sondern nachdem wirklich eine seriöse Planung gemacht wurde, sollen den Worten Taten folgen. Nach der Planung kommt jetzt auch bei diesem Geschäft wie bei anderen Geschäften dieses Jahres die Frage der Verbindlichkeit. Das Parlament wird sich dazu jetzt auch verbindlich äussern müssen. Stehen wir zu diesen Planung und vor allem auch zu diesen Anliegen? Setzen wir uns auch für das Bedürfnis der Bevölkerung ein? Farbe bekennen, insbesondere die Bevölkerung in einem sehr grossen Anliegen auch ernst nehmen. Für uns als Stadtrat ist auch die heutige Diskussion wichtig. Es

ist nicht so, dass wir einfach sagen: Das ist jetzt die Vorlage, und jetzt sagt Ihr ja oder nein, sondern gerade die Diskussion, die nachher zeigen wird, wo die verschiedenen Details halt auch noch sind, wird uns auch zeigen, dass wir bei der Bearbeitung der eigentlichen Vorlage, die im Herbst im Parlament vorgestellt wird, dies noch einfließen lassen kann. Aber es wäre falsch, jetzt mit Forderungen zu kommen, noch weitere Planungen zu machen und ein Marschhalt eingesetzt werden muss. Damit werden Einzelinteressen gegeneinander ausgespielt, und die Gesamtsicht geht schliesslich verloren. Heute geht es also um eine wichtige Weichenstellung, damit wir die Kreditvorlage an das Volk vorbereiten können. Als Gemeindeparlament werdet Ihr selbstverständlich noch einmal über diese Vorlage befinden. Der Teufel liegt ja bekanntlich im Detail. Ihn möchten wir doch lieber im Keller lassen, damit wir heute einen mutigen Schritt machen können für die Erneuerung und Attraktivierung der Visitenkarte östlich des Bahnhofs Olten. Ich bitte Sie im Namen des Stadtrates, auf das Geschäft einzutreten, die entsprechenden Würdigungen zu machen, die wir selbstverständlich ernst nehmen werden, und in die Vorlage, die auch noch erarbeitet werden muss, einfließen lassen werden, und uns nachher weiter arbeiten zu lassen, damit wir rechtzeitig bereit sein werden, um Ihnen die effektive, endgültige Vorlage präsentieren zu können.

Daniel Probst, FDP-Fraktion: Die Vorlage Umgestaltung Bahnhof Ost hat in unserer Fraktion sehr viel zu diskutieren gegeben und zwar nicht nur während der Fraktionssitzung, sondern auch schon vorher mit unseren Vertretern aus Baukommission und Stadtentwicklungskommission sowie in den letzten Tagen in einem regen E-Mail- und Telefonverkehr innerhalb der Fraktion und auch mit den anderen Fraktionen. Die vielen Diskussion vor, während und nach der Fraktionssitzung haben unserer Meinung nach mehrere Ursachen. Erstens geht es um sehr viel Geld. Die unterirdische Veloparkierungsanlage, die Erschliessungsbauwerke zum Bahnhof und die Änderung des Verkehrsregime kosten den Steuerzahler fast 9 Millionen Franken. Das ist mehr als die vielzitierte Fachhochschule respektive der Standortbeitrag der Stadt Olten an die Fachhochschule. 9 Millionen Franken, das heisst, dass es noch einmal vor das Volk muss. Wenn soviel Geld auf dem Spiel steht, müssen wir uns als Politiker viele Fragen stellen. Ist es richtig, was wir hier machen? Ist es der Zeitpunkt? Wir dürfen vor allem auch keinen Fehler machen. Zweitens sind es die Wichtigkeit und die Komplexität der Vorlage, weshalb es viele Diskussionen gab. Der Bahnhof als Visitenkarte und Eingangsort von Olten ist ein wichtiger Baustein für die Attraktivierung der ganzen Stadt, und er hängt mit anderen, sehr wichtigen Projekten zusammen, die jetzt auch in der Pipeline sind, nämlich die Attraktivierung des Aareraums, der Neubau der Fachhochschule, die Verbindung Ost-West, Winkel und auch Bahnhof West. Drittens sind natürlich viele von uns, auch in diesem Saal, als Bahnkunden, Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer oder auch Anwohner direkt von diesem Bauwerk betroffen. Jeder ist auch ein Experte und beurteilt es aus seiner Sicht, was Anlass für viele Diskussionen gibt. Das macht es nicht gerade einfach, eine Lösung zu finden, hinter der alle stehen. Neben diesen drei Ursachen für viele Diskussionen kommt dazu, dass wir uns vom Stadtrat ziemlich unter Zeitdruck gesetzt fühlen, weil es heisst, dass die Fachhochschule 2013 plötzlich eröffnet und sehr viele Studenten erwartet werden. Jetzt ist es aber so, dass diese Studenten nicht im Jahr 2013, wenn die Fachhochschule eröffnet wird, plötzlich in Scharen kommen und sehr viel mehr da sind. Heute haben wir an den drei Fachhochschulen 1'600 Studentinnen und Studenten und werden im Jahr 2018 und nicht 2013 2'000 haben. Dies wird kontinuierlich zunehmen. Das heisst, bis 2013 haben wir einfach 150 mehr als heute. Ich wage jetzt einmal zu behaupten, dass auch heute schon, wenn eine Konferenz stattfindet, vielleicht im Hotel Arte tageweise oder einmal in der Woche 150 mehr als der Durchschnitt kommen. Das heisst, dass wir jetzt nicht Angst haben müssen, dass, wenn es 2013 noch nicht steht, alles explodieren würde. Das muss man sich einfach auch noch bewusst sein, vielleicht den Druck hier etwas wegnehmen und sich Zeit für eine Lösung nehmen, wo man findet, es sei der richtige Weg. Die FDP-Fraktion hat verschiedene Anträge und Entscheide gefasst, die ich kurz erläutern möchte. Ganz zu Beginn haben wir einen Minderheitsantrag der Fraktion, die eintreten und das Geschäft dann zurück weisen möchte. Dies mit einem klaren Auftrag an den Stadtrat, dass er dem Parlament ein ausgereifteres Projekt vorlegt. Die Befürworter dieses Antrags würdigen ganz klar auch die Wichtigkeit dieses Geschäftes. Deshalb wollen sie auch eintreten. Es ist nicht im Voraus eine Rückweisung. Sie möchten auch das Wohlwollen ausdrücken, dass man im Gebiet Bahnhof Olten Ost eine gute Lösung suchen möchte, sind aber der Meinung, dass die vorliegende

Lösung noch suboptimal ist und man dies jetzt, wenn man mit einzelnen Anträgen kommt, von denn sehr viele im Raum stehen, eher „verschlimmbessert“ als korrigieren zu können. Sie sind eben auch der Meinung, dass noch genügend Zeit vorhanden ist, um hier eine bessere Lösung finden zu können. Die Fraktion ist der Meinung, dass sie im Falle des Eintretens des Rates und wenn die Rückweisung keine Mehrheit findet, Punkt 1 des Antrags zustimmt, ein neuer Punkt 2 geschaffen wird, wo wir eine oberirdische statt unterirdische Veloparkierung verlangen. Wir sind der Ansicht, dass die im Bericht aufgeführten Alternativen zur oberirdischen Parkierung noch nicht vollständig sind und dort noch weitere Varianten geprüft werden könnten von einer oberirdischen Anlage auf der Tannwaldstrasse zwischen Rosengasse und Martin-Disteli-Strasse, wo heute auch schon Velos einstöckig parkiert werden. Dort könnte man dies vielleicht zweistöckig machen oder sogar dreistöckig unterteilt dazu nehmen. Im unteren Teil werden heute zum Beispiel Petflaschen gelagert. Er wird also nicht gerade optimal genutzt, wenn man denkt, dass man dort auch noch Velos parkieren könnte. Wir sind der Meinung, es gäbe durchaus noch andere Varianten und Wege für eine oberirdische Parkierung anstelle einer mit 3,9 Millionen Franken ziemlich teuren unterirdische Parkierung. Falls der Antrag der oberirdischen Parkierung vom Parlament nicht überwiesen wird, stellen wir den Antrag, dass für die unterirdischen Anlagen zumindest Gebühren verlangt werden. Man sieht es auch bei anderen unterirdischen Parkierungen zum Beispiel in Basel. Dort gibt es auch eine Gebühr von 1 Franken pro Tag. Das ist übrigens auf der Westseite heute schon so. Man bezahlt auch einen Franken. Wir finden, es ist es eigentlich wert, dass man das Velo im Trockenen hat. Das könnte zum Beispiel mit einer Vignette gelöst werden. Wir könnten das Geld vielleicht für eine künftige zusätzliche Ausfahrtsrampe nützen, die nachher Teil einer ausgebauten Personenunterführung Hardegg wird. Als neuen Punkt 3 beantragen wir den Verzicht auf eine Zufahrtsbeschränkung zum Gebiet Industrie Nord. Wir finden, es könne nicht sein, dass Unternehmen wie EAO, die gerade von der Wirtschaftskrise besonders betroffen sind, jetzt auch noch mit Zufahrten von Mitarbeitenden und Kunden behindert werden. Dafür ist unserer Meinung nach einfach nicht der richtige Zeitpunkt. Deshalb stellen wir den neuen Antrag zu Punkt 3. Es wird noch einen Minderheitsantrag der Fraktion geben, der den Verzicht auf die Begegnungszone fordert, damit man den erwähnten neuralgischen Punkt Tannwaldstrasse/Martin-Disteli-Strasse auch mit anderen Massnahmen entschärfen kann wie zum Beispiel Schwellen, Signalisation, Bodenmarkierungen usw. und es unverhältnismässig ist, ein ganzes Gebiet eigentlich zu einer Begegnungszone zu machen. Eigentlich ist sie ja dazu, um zu flanieren, einzukaufen, sich aufhalten, wie wir es für die Innenstadt vorgesehen haben. Ich glaube, es wäre ein falscher Weg, wenn man jetzt hier sagen würde: Überall, wo es etwas neuralgische Punkte gibt, machen wir in Olten eine Begegnungszone. Dies ist meiner Meinung nach der falsche Ansatz. Alles in allem vertritt die FdP-Fraktion die Auffassung, dass eine optimale Erschliessung des Bahnhofs Olten, sei es Ost oder West, nach Süden oder Norden, sehr wichtig ist. Wir vermissen aber, dass man hier eine Betrachtungsweise gewählt hat, die über den Perimeter Bahnhof geht. Es sind viele angrenzende wichtige Projekte, wo wir das Gefühl haben, sie seien zuwenig angeschaut worden. Wir sind der Ansicht, es werde unnötig Zeitdruck aufgesetzt und wenn man doch noch etwas Zeit investieren würde, Martin Wey, käme man zu einer besseren Lösung. Heute haben wir eine Masse von Vorstössen mit gut gemeinten Meinungen und Anträgen und die Gefahr, dass am Schluss irgend etwas herauskommt, das niemandem dient. Im Moment hoffen wir noch, dass es heute Abend gut kommt. Prinzip Hoffnung. Aber wenn ich die Anträge sehe, schwant mir Böses.

Stephan Fröhlicher: Die Fraktion Grüne wird dem Antrag des Stadtrates zustimmen. Das heisst jetzt aber nicht, dass wir mit der ganzen Sache schon hundertprozentig zufrieden sind. Auch wir haben noch ein paar Änderungsvorschläge. Im Antrag geht es erst um die Projektierung dieser Sache. Wenn ich erst sage, hat dies zwei Bedeutungen. Das heisst, dass noch einiges abänderbar ist. Es ist noch nicht die Endlösung mit dem Stempel und der Unterschrift darunter. Hier kann man immer noch Vorschläge bringen, die aufgenommen werden können. Martin Wey hat uns vorher versichert, dass der Stadtrat dies auch machen wird. Zweitens bedeutet erst, dass wir uns erst in der Projektierung befinden. Daniel Probst hat vorher von Zeitdruck gesprochen. Er ist jetzt schon da. Es ist jetzt schon eng in der Tannwaldstrasse. Die Fussgänger sind jetzt schon teilweise von den Autos gefährdet. Es ist jetzt schon quasi ein Schlamassel dort. In gut dreieinhalb Jahren wird die neue Fachhochschule eröffnet. Du hast gesagt, die Leute kämen dann nicht gleich in Scharen. Ab

dann sind sie dort. Wir haben jetzt 1'600 Bachelor- und Masterstudenten. Du hast die Weiterbildung vergessen, die ab dann angeboten wird. Das sind gerade noch einmal ungefähr so viele Leute, die dann dort sein werden. Aus diesen Gründen findet es die Fraktion Grüne nötig, dass wir dem Antrag heute Abend zustimmen. Jetzt komme ich zu unseren Änderungsvorschlägen zurück. Es sind mit Absicht keine Änderungsanträge, wenn wir die Zeit hier nicht noch länger blockieren wollen, sondern sie sollen als konstruktive Inputs aufgenommen werden. Wir sind auf Hauptpunkte gekommen, die ich kurz erläutern möchte. Bei den ersten zwei Punkten geht es um die Strassen. Es ist erstens die Tannwaldstrasse zwischen Martin-Disteli-Strasse und Rosengasse. Wir sind der Meinung, dass wir sie für den motorisierten Individualverkehr sperren sollte. Es ist jetzt schon eng und gefährlich mit dem Mischverkehr mit Velos, Fussgängern und Autos. Das wird nachher noch schlimmer. Wir finden deshalb, dass es durchaus angebracht ist, sie für die Autos zu sperren. Die Folge davon ist, dass bei der Rosengasse die Einbahnstrasse, die zur Tannwaldstrasse führt, in die umgekehrte Richtung gemacht wird, damit die Leute, die vom Winkel kommen, auch wieder hinaus gehen können. Der zweite Punkt, der die Strassen betrifft, ist die Sperrung der Tannwaldstrasse Nord Richtung Industrie. Dort ist auch schon von der SVP schriftlich informiert worden, dass man „Zubringerdienst gestattet“ aufheben sollten, weil dies von der Polizei schwer kontrollierbar ist. Wir sind genau der Meinung der SVP, dass es für die Polizei extrem schwierig ist, dies zu kontrollieren. Deshalb vertreten wir die Auffassung, man sollte dort „Zufahrt nur für Berechtigte“ einführen und nicht „Zubringerdienst gestattet“. Zu den beiden Ausgängen: Bei der Treppe bei Gleis 12 sehen wir eine Möglichkeit, sie zu verbreitern, so dass eine Hälfte für Gleis 12 ist und man bei der anderen gleich auf die Strasse kommt, die dann hoffentlich nach unseren Meinungen verkehrsfrei sein wird. Der Ausgang B bei der Hardegg-Unterführung ist schon von der GPK-Sprecherin erwähnt worden. Wir sind der gleichen Meinung, dass man den Ausgang dort nicht gleich auf der Strasse machen, sondern die Hardegg-Unterführung gerade hinauf gleich auf das Trottoir weiterziehen sollte, damit man dort nicht zuerst noch eine Strasse überqueren muss. Als fünften Punkt haben wir noch eine weitere Anregung. Es geht um das Gebiet südlich des Ausgangs, das der SBB gehört. Das ist auch schon mehrheitlich angesprochen worden. Dort sind auch wir der Meinung, dass man in den Verhandlungen noch dran bleiben sollte, weil man verschiedenste Nutzungsmöglichkeiten hat, die uns offen stehen. Eine Idee von uns wäre zum Beispiel, dass dort Take-away-Stände gebaut würden oder weitere Veloabstellplätze eingeführt werden könnten, falls es zuwenig sind. Mit diesen Anregungen werden wir dem Antrag zustimmen und hoffen, dass wir heute nicht die einzigen sein werden, weil die Zeit eben doch drängt.

André Köstli: Die SVP-Fraktion hat sich wirklich sehr intensiv mit diesem Projekt beschäftigt. Wir haben stundelange Gespräche vor, während und nach den Fraktionssitzungen, auch wegen der verschiedenen eingegangenen Änderungsanträge, führen müssen. Ein Dank geht an Herrn Stoppa, der uns sehr gut über das Geschäft orientiert hat. Aber es gibt an diesem Projekt wirklich einiges zu bemängeln. Es ist tatsächlich so, dass das bestehende Flächenangebot für die Fussgänger und Veloparkierung ein Problem darstellt. Die ganze Erschliessungskapazität wird sicher knapp, wenn die Fachhochschule Nordwestschweiz in Betrieb genommen wird. Es muss etwas geändert werden. Das sehen wir von der Fraktion auch so. Aber die Investitionskosten von knapp 9,4 Millionen Franken und zusätzlich noch einmal ein Kredit von Fr. 175'000.— sind einfach gewaltig. Daraus müssen wir etwas Richtiges machen können. Es geht sicher auch noch anders und vor allem billiger. In Olten muss nicht immer alles vergoldet sein. Etwas silberne Farbe würde für dieses Projekt auch reichen. Einerseits ist die Kapazität der Treppenanlage in den Stosszeiten unbefriedigend, und ein geeigneter Zugang von der Tannwaldstrasse in die Unterführung Hardegg fehlt gänzlich. Dass sich die SBB hier finanziell nicht mehr daran beteiligt, können wir wirklich nicht verstehen. Das Interesse und der Nutzen dieser Treppenanlage ist oder muss doch auch für die SBB vorhanden sein. Ist hier vielleicht zu wenig verhandelt worden? Hat der Stadtrat wirklich alles daran gesetzt, um das Maximum heraus zu holen? Wir haben echt unsere Zweifel. Dass sich die städtebauliche Situation in diesem Gebiet von einer unattraktiven Seite präsentiert, sehen wir auch so. Ja, es muss wirklich etwas gemacht werden. Aber die knappen räumlichen Verhältnisse sind für diese Nutzungsmöglichkeiten enorm eingeschränkt. Das Angebot für Velos, Töffli und Roller ist generell rund um den Bahnhof ein Problem. Selbst wenn die Polizei wieder einmal eine noch

so grosse Aufräumaktion macht, ist es doch innert kürzester Zeit wieder in einem chaotischen und behinderndem Zustand, was sogar auch noch auf die Sicherheit schlägt. Dass die SBB aus rein sicherheitstechnischen Gründen den südlichen Zugang zu Perron 12 geschlossen hat, können wir sehr gut verstehen. Die SBB merkt aber im Gegenzug selber, dass ein nördlicher Zugang fehlt. Hier muss die Exekutive reagieren und viel stärker Druck ausüben, damit die SBB sich mit möglichst viel Geld an diesem Projekt beteiligt. Schliesslich könnten hier beide Parteien von einer Personenunterführung Nord profitieren. Der Punkt mit der Zufahrtsbeschränkung ist ja eine Sache für sich. Die Stadt Olten hat bereits viele Namen. Vielleicht wird sie neu auch noch als Strassenverbotschilde Stadt genannt. Wir müssen wirklich nicht eine befriedigende Lösung haben, sondern sollten eine bis Herbst 2013 haben können, die uns alle zufriedenstellt. Das Wort „muss“ hat mir persönlich im Bericht und Antrag gar nicht gefallen. Wir dürfen uns hier nicht unter Druck setzen lassen. Die neue Personenunterführung soll ein genügendes Fassungsvermögen aufweisen. In dem hier vorgestellten Projekt wird die Treppe aber nur rund einen Meter breiter, und wir haben nur noch einen Ausgang. Kann der eine Meter, den wir zusätzlich gewinnen würden, diese Menschen zu den Stosszeiten wirklich sicher bewältigen? Es gibt heute rund 470 Veloabstellplätze. Diese sollen unseres Erachtens auch bestehen bleiben. Das Projekt für den Bau einer dreigeschossigen und ca. 1'000 Velos fassenden Parkierungsanlage soll unbedingt weiterverfolgt werden. Es würde auch reichen, wenn nur ein zweistöckiges Geschoss für rund 600 Velos gebaut würde. Aber man muss zusätzlich die bestehenden ca. 470 behalten. Natürlich könnte man sich dort die Option offen lassen, in einem späteren Zeitpunkt noch ein drittes aufzubauen. Der Fussweg von rund 180 Metern ist natürlich auch durchaus vertretbar, wenn man bedenkt, was uns gesagt wurde, dass das Parkhaus Neuhard viel weiter weg ist. Dem Autofahrer wird dies ja auch zugemutet. Wir finden die Lösung auf dem vorgenannten SBB-Grundstück die kostengünstigste und beste Variante, vor allem weil wir bei dieser Geschichte auf eine Rampenlösung mit absolut gefährlichem Gefälle von 16 % verzichten könnten. Denken wir nur an die Winterperiode. Die SBB kann momentan das Areal wegen Eigenbedarf der Stadt nicht zur Verfügung stellen. Aber genau aus dem beschriebenen Grund, dass dies zu einem späteren Zeitpunkt sogar denkbar wäre, besteht für uns die beste Option dort, die zweigeschossige Parkierungsanlage zu bauen. Nicht erst, wenn das Areal irgend einmal verkauft werden soll, sondern wir erachten es sogar als ein Muss, dass die Exekutive in einem ständigen Kontakt mit der SBB bleibt, damit man sofort in die konkreten Kaufverhandlungen einsteigen kann. Wir hoffen doch sehr, dass dies bis jetzt zu diesem Teil auch geschehen ist. Aus den genannten Gründen kann auf den Bau der neuen unterirdischen Veloeinstellhalle verzichtet werden. Die SVP-Fraktion macht beliebt, auf das Geschäft einzutreten. Gleichzeitig werden wir es aber aufgrund der vielen Änderungsanträge, die einfach bezeugen, dass irgend etwas an diesem Projekt wirklich nicht gut ist, zurückweisen. Dass aber, falls der Bau wirklich zustande kommen sollte, noch Diverses betreffend Sicherheit und Brandschutz abgeklärt werden muss, sind natürlich absolut dringende Massnahmen. Mit Videoüberwachung und durch den Einsatz von Notrufschaltern kann man eine gewisse Sicherheit vermitteln. Als Feuerwehrmann muss ich dies ja fast sagen. Eine sichere Überwachung der Anlage ist notwendig, und weiter muss, wie im Bericht und Antrag auch steht, unbedingt gegen Übergriff und Kriminalität vorgegangen werden sowie auf Sauberkeit und korrektes Parken der Velos geachtet werden. Der Platz selber zwischen den Velos und dem Radler in der unterirdischen Einstellanlage erscheint recht eng zu sein. Ist dies auch wirklich so beachtet worden? Kann die Sicherheit gerade in Stosszeiten und/oder bei Panikausbruch oder sogar bei einem Brand jederzeit gewährleistet werden? Es erscheint eine recht heikle Situation zu sein. Es bestätigt sich auch gemäss den feuerpolizeilichen Bestimmungen die Erkenntnis, dass aufgrund der bestehenden räumlichen Situation die Anzahl der Plätze bereits im Vorfeld beschränkt wurde. Weiter sind wir gespannt auf die diversen Fragen, die ich gestellt habe und die noch zu beantworten sind.

Marcel Steffen, CVP/EVP/GLP-Fraktion: Die Umgestaltung des Bahnhofs Osts ist gewiss nicht erst seit dem Entscheid, dass sich die Fachhochschule in Olten niederlassen und vergrössern will, ein Anliegen. Ich glaube, es bestand schon, als ich noch in die Gewerbeschule ging, weil die Tannwaldstrasse damals genau gleich war wie heute. Scheinbar haben aber jetzt einige gemerkt, dass man einen grossen Ballon daraus machen kann. Genau so wird die Debatte jetzt auch geführt. Ein Antrag jagt den anderen, einer ist

schlauer als der andere, und alle wollen uns weis machen, man möchte es ja an der Tannwaldstrasse nur gut machen. Die CVP/EVP/GLP-Fraktion nimmt eigentlich bewusst Abstand von solchen Diskussionen. Wir würdigen das vorliegende Papier mit dem nötigen Anstand und dem Wissen um die Rahmenbedingungen. Es sind genau diese, die scheinbar nicht allen klar sind, obwohl sie die Baudirektion und namentlich Aldo Stoppa eigentlich vorgestellt hat. Bei dieser Gelegenheit möchte ich ihm auch noch persönlich danken, dass er sich Zeit genommen hat, das Geschäft an einer ausserordentlichen Fraktionssitzung bei uns vorzustellen. Bei den Rahmenbedingungen, die auf diesem Abschnitt herrschen, um etwas Schlaues zu gestalten, das alle unsere Interessen aufnimmt, denke ich, dass hier auch die Optimisten unter uns sagen können: Das ist suboptimal. Eine Radikallösung kennen wir auch alle. Wir brennen doch diesen Bereich der Tannwaldstrasse ab. Auch sprengen könnten wir ihn. Bitte bleiben wir doch heute Abend bei der Realität. Die Aussagen und Lösungen, die in diesem Bericht stehen, sind ganz nüchtern betrachtet ein gangbarer Weg, um eigentlich Voraussetzungen schaffen zu können, damit wir die Verkehrsströme der Fussgänger, Velos und Autos an der Tannwaldstrasse irgendwie in den Griff bekommen. Die geplante Begegnungszone erachten wir eigentlich als guten Trick, um mehr Fläche für die Fussgänger zu gewinnen. Die neue Situation mit dem Bahnhofplatz Ost, der Treppe und der Liftanlage ist der erste Schritt zu einem besseren Hinterausgang dieses Bahnhofs. Ihr habt richtig gehört: Es ist eigentlich der Hinterausgang, und genau so wird er behandelt. Wir haben eine Chance mit der unterirdischen Veloparkierungsanlage. Die Anforderungen, die an sie gestellt werden, sind ja erfüllt. Die Zubringersituation mit dem Auto wird auch klarer, und es ist besser gelöst als heute. Jeder, der dort pendelt und etwas herumläuft, weiss dies. Eine Begegnungszone zermürbt jeden Autofahrer, der das Gefühl hat, er könne dort morgens um halb acht einen schnelleren Weg finden, um von der von Rollstrasse auf die Unterführungsstrasse zu kommen und die Ampel zu umgehen. Jetzt gehen wir aber auch noch etwas in die Details. Wir haben natürlich, wie eigentlich alle bei dieser Vorlage, ein oder zwei Haare in der Suppe gefunden. Gerne weisen wir den Stadtrat auch auf einige Punkte hin. Die Sicherheit solcher unterirdischen Anlagen muss gewährleistet sein. Das ist klar ein Punkt des Betriebs- und Sicherheitskonzepts und gehört eigentlich nicht hierher. Wir erhoffen uns aber schon, dass man dort das nötige Fingerspitzengefühl hat, um die unterirdischen Anlagen auch etwas im Griff zu haben. Schön wäre auch, wenn die Möglichkeit geprüft würde, ob Lichtschächte gemacht werden könnten, damit etwas Tageslicht in die unterirdische Veloparkierungsanlage kommt. Ebenso erhoffen wir uns auch Kontrollen, um den Schleichverkehr zu eliminieren. Das ist tatsächlich ein Problem und nicht nur dort, sondern überall in dieser Stadt, wo wir Zubringerdienst haben. Es ist unser Anliegen, das im Auge behalten werden muss, dass dies kontrolliert wird. Man kann nachher auch sagen, nach der Realisierung des Bahnhofs Ost, wenn man merkt, dass es bessere Lösungen gibt, wie man zum Beispiel die Verkehrsströme besser steuern könnte, müsste man diese unbürokratisch und schnell auch vornehmen. Vieles, das wir dort machen müssen, wird auf bestehenden Sachzwängen geplant und aufgegleist. Das scheint uns manchmal in gewissen Bereichen auch etwas mutlos zu sein. Die grosse Vision fehlt auf diesem Gebiet. Ich denke, es ist aber auch ganz klar auf die bestehende Realität, die man dort antrifft, zurückzuführen. Trotzdem erhoffen wir auch aufgrund der heutigen Voten und Anträge, dass der Stadtrat die Sicht auf Möglichkeiten zu mutigeren Lösungen nicht aus den Augen verliert. Es kann ja sein, dass etwas brennt. Es kann ja sein, dass jemand etwas verkaufen will. Oder es kann sein, dass die SBB ihre Strategie ändert, von diesem schon mehr als einmal erwähnten tollen Stück Land, das sie uns nicht geben will. Dann möchten wir aber auch die Daten sehen und hören. Ebenso hoffen wir auch, dass der Stadtrat am letzten Samstag die Leute beim Projekt Chance Olten Ost in Bezug auf die Situation Tannwaldstrasse-von Rollstrasse und alte Aarauerstrasse gehört hat. Es ist nämlich ein Anliegen, das es dort vorwärts geht. Jetzt können wir dies ein Stück weit verhindern. Wir können es etwas torpedieren, wir können es auch zurückweisen. Schauen wir, was nachher passiert. Im Dezember haben wir von der CVP/EVP/GLP-Fraktion eine Interpellation betr. ERO in Olten eingereicht. Dort erwarten wir ebenfalls eine Lösung mit dieser Lichtsignal-anlage, dass der Kanton jetzt endlich vorstellig wird und mit der automatischen Steuerung vorwärts macht. Das ist nämlich das Problem. Nicht der Verkehr ist das Problem, sondern dass die Ampel den Verkehr nicht beseitigt. Dann hört die Sache mit dem Ringsherumfahren auch auf. Im Grossen und Ganzen können wir sagen, dass es nicht ein genialer Wurf ist, den wir vor uns haben. Aber es ist ein guter Wurf. Manchmal ist es am Schluss besser, einen kleinen Schritt sofort realisieren zu können, als einen

visionären, der die Ausführung bereits bestehender Vorhaben um Jahre verzögert, wenn wir wieder Studien machen oder noch etwas Verkehrsströme messen. Es liegt jetzt also wirklich an uns hier, dies auch zu würdigen. Ich glaube, es ist allen ein Anliegen, dass beim Bahnhof Ost in irgendeiner Form etwas vorwärts geht, und ich denke, wir haben jetzt irgendeine Form vor uns, die meiner Meinung nach für den Anfang ausreichen würde. Der Stadtrat hat es gesagt: Er nimmt unsere Voten auf und wird auch bereit sein, Sachen zu ändern, wenn sie geändert werden müssen. Das hat uns auch Aldo Stoppa mehr als einmal zeigen und belegen können. Es ist mir bewusst, dass es nicht sexy tönt. Aber die Kernfrage ist wirklich: Wollen wir etwas realisieren oder wollen wir einfach wieder einmal etwas nicht machen? Die CVP/EVP/GLP-Fraktion ist grossmehrheitlich für Eintreten und grossmehrheitlich auch für die Beschlüsse des Stadtrates.

Daniel Schneider, SP-Fraktion: Merci, Marcel. Ich bin fast etwas gerührt. Aber ich wage es trotzdem, noch etwas zu sagen, auch wenn wir nur eine Streichung und nicht noch mehr Änderungen haben. Besten Dank an Martin Wey und seine Mitarbeitern für das vorliegende sehr umfassende Papier. Zugegeben, es ist etwas lang für einen Antrag. Dafür habt Ihr sehr wenig Beilagen. Das ist auch schlau. Aber für eine Bausumme von 9 Millionen Franken hätte ich mir allerdings wirklich mehr als drei putzige Planverkleinerungen vorgestellt. In meinem fortgeschrittenen Alter kann ich langsam nicht mehr alles lesen. Es wäre schön, wenn dort noch etwas mehr beigelegt hätte. Die Ausgangslage: Die Analyse und Ziele sind verständlich dargelegt. Ich finde, das ist sehr gut gemacht, und es ist selbstredend, dass wir diesen Lösungsansatz unterstützen. Ein äusserst sensibler Bereich mit dem heute schon starken Verkehrsaufkommen wird aufgenommen. Leider ist unser Antrag vorher nicht durchgekommen. Aber wir hören von Euch allen, dass es wirklich ein sehr heikler Ort ist, der dringenden Handlungsbedarf hat. Wir können uns auch vorstellen, dass dieses Plätzchen hinter dem Bahnhof ein architektonisches Kleinod werden kann. Aber es darf auch nicht mehr sein, denn im Vordergrund steht wirklich die absolute Funktionalität, wie es bei jedem Infrastrukturprojekt sein muss. Arnold Uebelhart hat uns in der Fraktion eingehend bearbeitet und hat gesagt: Fangt nicht an zu schrauben und über die Plättli im WC zu reden. Realisiert dies einmal. Ich denke, im Ansatz hat er recht. Aber wenn man es dann nachliest, stolpert man doch noch über die eine oder andere Frage oder Verwunderung, die ich gerne im Namen der SP-Fraktion als Empfehlung weitergeben möchte und wo mich die wohlwollende Prüfung freuen würde. Auf Seite 5 vermissen wir den sogenannten Masterplan. Ganz genau den hätten wir gebraucht, um etwas übergeordnete Verkehrsregimes erfassen zu können. Wenn Ihr ihn schon erstellt habt, ist es eigentlich sehr schade, dass Ihr ihn nicht aufzeigt. Wenn man unter Punkt 3.2 Verkehr anfängt zu lesen, hat man wirklich bei jeder Zeile das Gefühl, es springe einen gleich an und es komme unser Vorstoss: Sperrt die Tannwaldstrasse! In dieser Ecke ist ja ein Tohuwabohu. Aber bis vor zwei Stunden hatte ich noch geglaubt, es sei wahr. Ihr habt mir das Gegenteil bewiesen. Wir können die Tannwaldstrasse so nicht sperren. Etwas irritiert mich auch beim Lesen, wenn ich Formulierungen antreffe wie „wäre wünschbar wie auch in Frage zu stellen“ oder „aus der Not eine Tugend machen“. Das sind einfach nicht Planungsleistungen. Es tönt schon von Anfang an schon so, als ob es ein Stück weit verquert daher käme. Ich glaube, das sollte man nicht machen. Überhaupt beherbergt die ganze Verkehrssituation in diesem Lösungsansatz einfach einen Zielkonflikt. Bedenkt, dass allein der Platz der Fachhochschule eine sehr grosse Bedeutung erhalten wird. Nicht nur wegen der Fachhochschule, sondern weil man auch an der Winkelunterführung arbeitet, weil die Personenströme vom Säliquartier, von der alten Aarauerstrasse und von den neuen Einkaufszentren eben genau dort zusammentreffen. Das ist eigentlich einer der neuralgischen Punkte. Gleichzeitig haben wir selbstverständlich die Anlieferungen zur Fachhochschule und das andere Gebiet vor dem Bahnhof, auf das ich nachher noch zurückkommen möchte. Komplett nicht einverstanden sind wir mit der Schaffung von Parkplätzen mit einer Parkierungsdauer von zwei Stunden für Bahnhofskunden. Ich habe dann lange überlegt, was ein Bahnhofskunde ist. Da ich nebenbei ja noch Gewerbler bin, ist mir dann in den Sinn gekommen, dass es dort noch Läden hat. Vermutlich ist die Idee, dass man zwei Stunden lang shoppen geht. Wenn ich an den Bahnhof gehe, bin ich entweder den ganzen oder mindestens einen halben Tag mit dem Zug unterwegs oder ich bringe rasch jemanden zum Bahnhof. Zugegeben: Ich bin zwar hier einsam. Aber für einmal bin ich der Meinung der SVP, dass die 15 Minuten für Kurzzeitparkplätze knapp gehalten sind. Ich finde es jedoch völlig unpassend, dass dort

Zwei-Stunden-Parkplätze geschaffen werden. Im Neuhardparkhaus kann man für einen „schlappen“ Franken zwei Stunden lang parkieren, wenn man dringend einkaufen möchte. Ich weiss auch nicht, ob die Gewerbekollegen in unserer Gemeinde wirklich so grosse Freude haben, wenn Läden, die allein durch ihre gute Lage beim Bahnhof sowieso eine tolle Frequenz und längere Öffnungszeiten haben, noch supportet werden müssen, indem man mit dem Auto an den Bahnhof einkaufen geht. Das scheint mir irgendwie merkwürdig zu sein. Zur Begegnungszone, die wir ja eigentlich als falsches Instrument betrachten – deshalb haben wir die Motion betreffend Sperrung gemacht – weil sie eben etwas vorgaukelt: Sie verspricht etwas, das sie nicht hält, und tut so, als ob wir uns begegnen würden. Wenn dies so wäre und der Fussgänger bei diesen Flächen tatsächlich Vortritt hätte, weshalb ist es dann notwendig, dass wir Strassenränder markieren müssen? Nicht nur bei diesem Objekt. Wir werden im Laufe dieses Jahres auch noch über andere reden. Ich glaube wirklich, dass dies dort hinten das falsche Instrument ist, und bin nach wie vor dafür, auch wenn es kein Antrag mehr ist, dass die Motion und vielleicht die Sperrung noch einmal wohlwollend aufgenommen werden. Wir haben ein Stück weit schon gehört, dass es auch möglich wäre. Bevor wir zum Herzstück kommen, nämlich den Anschluss an die Personenunterführung, möchte ich ganz kurz eine Bemerkung zum Brückenersatz machen, weil es en passant auch noch in diesem Vorstoss enthalten ist. Hier nur der ganz kleine Hinweis, dass wir es gerne sähen, wenn es nicht das gleiche Design wie die neue Brücke in der Hammerallee, die doch sehr brachial daher kommt, wäre. Es wäre schön, wenn dort noch eine gewisse Feinheit eingebracht werden könnte. Aber das werden die Planer schon machen können. Unter Punkt 3.4 Treppenanlage und Lift muss man dann endgültig zum Schluss kommen, dass der Satz „Sowohl die bestehende räumliche Situation wie auch das neue Nutzungsprofil des Strassenraums bestimmen die maximale horizontale Ausdehnung“ – Ihr habt alle wie ich auf Anhieb verstanden – doch ganz klar heisst, dass dieser Raum vom Verkehr befreit werden muss. Denkt daran, dass der Verkehr von der Tannwaldstrasse von Osten her auch unten herauf kommt und über diese Ecke fährt. Von der Industrieklave EAO oder VEBO kommen alle von unten herauf, und genau in diesem Zeitpunkt ist es dann natürlich schon so, dass man dann das Grossmami unbotmässig dort auch noch ausladen will. Das macht man wahrscheinlich nicht im Kreisel. Man kann ja immer noch vor die Treppe fahren. Genau dann kommen auch die unzähligen Studenten. Die Kantischüler, die heute schon in Heerscharen nach oben und unten gehen, vergessen wir immer. Velofahrende, alle treffen genau an diesem Punkt zueinander. Ich denke wirklich, dass es gerade, weil man mit dem Restaurantbesitzer mit dem Gartenbeizli nicht einig geworden ist, eine enorm enge Situation ist. Für mich gibt es nach wie vor eigentlich nur die Lösung, dass der Verkehr dort komplett draussen bleibt, ausser natürlich diejenigen, die dort wohnen und berechtigt sind. Die Parkieranlage selber werden wir vollständig unterstützen. Dazu gibt es auch wenig zu sagen. Das Projekt ist spannend. Wesentlich sind die betrieblichen Aspekte wie Reinigung, Entsorgung, Sicherheit etc. Es wäre schön, wenn dort, wie an anderen Bahnhöfen, eine Velowerkstatt im Sinne eines Sozialprojektes entstehen könnte. Das fänden wir spannend. Es gibt ja schon einen solchen Ansatz auf der anderen Seite. Eigentlich läuft es pico bello. Die Kosten des Projekts finden wir angemessen. Man kann ja das Beispiel aus Aarau nehmen und kommt auf etwas weniger, bei demjenigen aus Basel auf etwas mehr, je nach Façon, wie es einem gerade passt. Ich glaube, es stimmt in etwa. Die Kosten ergeben sich ja in der Regel aus den Umständen, wie etwas gebaut werden muss. Natürlich ist es billiger, hinauf zu bauen als herunter zu bauen. Aber eine Veloabstellanlage muss in einer angemessenen Nähe zum Zielort sein. Ich denke wirklich, dass der von der FdP vorgeschlagene Platz in einer ersten Phase ungeeignet ist. Etwas erstaunt waren wir über die wahnsinnig vielen Planenden. Das gibt für sie gar nicht mehr soviel Honorar, wenn man es durchrechnet. Aber das ist wirklich Sache der Projektleitung. Eventuell könnte mir Martin Wey noch erklären, was mit „Vorbereitung der Ausführungsphase“ gemeint ist. Heisst dies, dass bei der Ausführung noch einmal eine Tranche Honorar kommt? Es wäre für uns spannend, dies zu wissen. Der bisherige Beitrag der SBB – wir haben gehört, dass sie noch etwas liefern will – betrachten wir wirklich als sehr peinlich und kleinlich. Ich glaube, es sind 50 Rappen pro Veloplatz, wirklich eine rührende Summe, oder noch weniger. Zu guter Letzt noch zum Zeitplan: Spätestens seit der Volksabstimmung ist klar, dass die Fachhochschule und damit eine Zunahme der Pendlerströme stattfinden wird. Alle wissen, dass es schon lange ein Problem ist, und ich glaube, erst mit der Schliessung des Perrons der SBB ist es wirklich kritisch geworden. Es ist unser Job hier, trotz Realisierungseuphorie oder Zeitdruck,

dass wir ein Auge auf die Qualität der Projekte werfen, und es ist unser Job, diese zu hinterfragen. Ich finde es nicht opportun, dass man uns sagt: Wir haben jetzt keine Zeit mehr. Jetzt müssen wir aber Gas geben, meine Lieben. Nicht, dass wir dann plötzlich die Verhinderer sind. Es gibt auch den Weg, schneller an ein Projekt zu gehen. Die SP stellt nur einen einzigen Streichungsantrag, Beschluss 1 ersatzlos zu streichen, weil wir immer noch Hoffnungen haben, dass gewisse Verbesserungen drinliegen. Wenn wir dem zustimmen, ist nämlich das Projekt auch „gegessen“ und kommt vielleicht gar nicht mehr zu uns. Ich bitte noch einmal, die Motion „Sperrung Tannwaldstrasse“ in der Überarbeitung aufzunehmen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Zu den Fragen der SVP: Eine Frage war, wie das Sicherheitssystem dort unten sei. Die Verhandlungen wurden tatsächlich geführt. Man ist auch ständig im Kontakt. Stadtpräsidium, Baudirektion mit der Bauverwaltung. Dies nicht nur wegen dieses Projektes, sondern auch wegen anderen Projekten und Planungen im Bahnhof Nord. Dort werden solche Fragen auch gestellt und Themen behandelt. Ein Resultat ist, dass es eine Kostenbeteiligung der SBB gibt, was die Westseite anbelangt, wenn es um eine Veloparkierungsanlage geht. Dort sind wir dabei, der Druck ist vorhanden und die Verhandlungen werden geführt. Aber am Schluss bestimmt der Eigentümer, was er will.

Aldo Stoppa: Bezüglich Kosten ist es so, dass wir natürlich nicht eine Volksvorlage ausarbeiten, bei der man damit rechnen muss, dass sie abgelehnt wird und wir zuviel Geld für die Projektierung und Ausführungspläne ausgegeben haben. Wir gehen soweit, wie es für die Volksvorlage notwendig ist. Wenn das Projekt vom Volk angenommen wird, ist es selbstverständlich, dass wir die entsprechenden Ausführungspläne bzw. die Submissionierung durchführen müssen, was entsprechende Kosten verursacht. Wie hoch sie konkret sind, kann ich Ihnen im Moment so nicht sagen. Aber die Gesamtsumme von rund 9,3 Millionen Franken ist eine obere Grenze, und es wird sich schliesslich in dieser Grössenordnung, selbstverständlich inklusive Ausführung und Ausführungsplanung, bewegen. Beim Sicherheitskonzept ist es in der Tat so, dass wir dies einmal studiert haben. Wir haben es mit Fachleuten angeschaut und auch andere unterirdische Velostationen studiert. Tatsache ist, dass es keinen Sinn macht, dass wir eine bewachte Station haben, sondern solche Anlagen sind vernünftigerweise, so die Experten, mit Video zu überwachen, mit Notrufsäulen zu bestücken und was sehr gut ist, wenn immer möglich, durch die soziale Kontrolle noch sicherer, als wenn gar keine Durchgangsmöglichkeit für Passanten besteht. In diesem Sinne haben wir das Sicherheitskonzept selbstverständlich noch nicht fixfertig ausgearbeitet. Das ist ja etwas, das zum Betriebskonzept und nicht zum baulichen Entwurf einer solchen Anlage gehört. Aber es lässt selbstverständlich eine hohe Sicherheit zu.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Ich möchte zuerst eine erste kurze Rückmeldung zu den verschiedenen Voten aus den Fraktionen geben. Besten Dank für die kritischen, aber weiterführenden Bemerkungen. Wie ich eingangs gesagt habe, werden wir alle diese Fragestellungen in der Bearbeitung der endgültigen Vorlage, die definitiv noch ins Parlament kommt, behandeln und die Antworten noch liefern müssen, was die entsprechenden Abklärungen betrifft. Als Baudirektor bin ich etwas unglücklich über den Streichungsantrag bei Ziffer 1, müssen wir doch vom Parlament einen verbindlichen Auftrag haben, dass wir gestützt auf diese Ausgangslage mit den Eckpunkten, schliesslich unsere Submissionierungen bzw. Erarbeitung des Definitivums im Rücken haben. Sonst befinden wir uns etwas im luftleeren Raum. Deshalb bitte ich die SP-Fraktion, diesen Antrag nicht zu stellen.

Daniel Schneider: Sonst seid Ihr eigentlich immer so flott mit „zur Kenntnisnahme“. Vielleicht wäre dies eine Variante. Du verstehst ja das Signal sowieso. So wie es jetzt vorliegt, ist es für uns noch nicht befriedigend. Wir haben es nicht abgesprochen. Dein Wort in Gottes Ohr. Wir ziehen den Antrag zurück.

Daniel Probst: Daniel Schneider, uns ist es eben genau gleich ergangen. Aldo Stoppa war auch bei uns. Wir haben ihn gefragt, ob es, wenn wir hier zustimmen, mehr oder weniger kommen wird, wie es hier steht oder Ideen, die wir gebracht und diskutiert haben, wirklich geprüft und aufgenommen werden. Nein, dann stimmst Du dem hier zu. Dann kommt es ziemlich genau so, wie es hier steht. Deshalb ist bei uns dann ein Antrag auf Eintreten und Rückweisung gekommen, damit der Stadtrat noch einmal die Chance hat, eine Vorlage zu

unterbreiten, die auch eine Mehrheit findet, und die genannten, sehr zahlreichen Ideen aus allen Fraktionen diskutiert und aufgenommen werden können. Ich habe noch eine Ergänzung zu Stephan Fröhlicher: Du hast gesagt, ich hätte diese vergessen. Weiterbildung machen. Es sind 700 Studenten, und ich habe von der Fachhochschule die Auskunft, dass dies gleich bleibt. Dort gibt es keine Zunahme. Das heisst, es sind von heute bis 2013 tatsächlich 150 Studierende mehr.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Stadtrat Dr. Martin Wey möchte sich noch zu Daniel äussern, dass bei einer Zustimmung kaum mehr Änderungen oder Korrekturen an diesem Projekt stattfinden können. Diese Angst ist zum Ausdruck gekommen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Es geht jetzt wirklich um einen verbindlicheren Auftrag als wir bis anhin hatten. Im Eintreten habe ich gesagt, welches die Hauptpunkte sind. Das sind Veloparkierungsanlage unterirdisch, wenn Sie dem so zustimmen, die Begegnungszone, wie sie jetzt aufgegleist ist plus die Aufgänge, die entsprechend auch angepasst werden. Die Brücke ist ja Bestandteil des Projekts. Das müssen wir so oder so machen. Sonst können wir mit gewissen Beschwernissen nicht darüber fahren. Das sind die Hardfacts. Die Bereiche wie Sicherheit und Verkehrsführung noch einmal anschauen, das Vorgehen an und für sich auch pragmatisch wählen, was den Verkehrsfluss anbelangt, dort ist man in der Ausstaffierung, in der Ausgestaltung, im Detaillieren der Sicherheitsprobleme oder Anliegen von André Köstli flexibel. Das sind die Punkte, die sicher aufgenommen werden. Die Absprache bzw. das Anhängen vor der Fachhochschule. Wie ist die Verknüpfung? Wie sind überhaupt die Verknüpfungen zu Querungen? Das sind Punkte, die nachher in der Detaillierung bearbeitet werden. Aber der Hardfact ist die unterirdische Veloparkierungsanlage. Von etwas müssen wir ausgehen. Das ist ein Signal bzw. ein Entscheid des Parlaments, dass wir auf dieser Basis handeln können. Dann gibt es noch ein paar weiche Faktoren, die wir anhand der hier geführten Diskussion bearbeiten und wo wir dem Parlament im nächsten Herbst eine Antwort geben werden.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich möchte noch etwas ergänzen, das im Raum steht und uns wichtig erscheint. Das ist die ganze Geschichte mit dem wertvollen Stück Land der SBB und dem Engagement. Daniel Schneider hat mich darauf gebracht. Die SBB hat im Infrastrukturbereich klare Richtlinien erlassen. Immer wenn es um einen Bahnhof geht, kommt die zweite Division Immobilien zum Tragen. Es sind zwei Divisionen, die zusammenarbeiten müssen. Der zukünftige Kommunikationschef nickt. Dann wird es wohl stimmen. Zwischen 1996 und 1998 hat die SBB die Unterführung Hardegg, die bis zu diesem Datum nur zwischen Gleis 12 und 7 bestanden hatte, von Gleis 7 bis 1 erweitert. Eine Kostennote von mehreren Millionen. Es ist städtisches Territorium, und sie hat es selber bezahlt. Das ist ein Argument, das zur Kenntnis genommen werden muss. Jetzt ist es der SBB nicht gleichgültig, wie der Bahnhof Ost aussieht. Das sind tatsächlich Kunden unserer SBB. Es ist überhaupt nicht richtig – das ist eine Fehlinformation oder falsche Übermittlung; wir haben die Zahl, die Daniel Schneider anspricht, auch – dass sich die SBB mit einem „Fränkli“- oder Rappenbetrag an irgendwelchen einzelnen Veloparkplätzen beteiligt. Immobilien SBB Schweiz, Chef Betrieb, der oberste Mann für die ganzen Geschichten erklärt, dass es nicht richtig ist, dass es nur eine Beteiligung mit einem kleinen Beitrag geben wird. Das ist eine jahrzehntealte Regelung, die heute nicht mehr gültig ist. Die Zusicherung ist, unsere Situation mit einem namhaften Beitrag zu unterstützen. Jetzt kommt es: Die SBB erkennt den Bedarf der Organisation Ost, sagt gleichzeitig aber auch: Unser Bahnhofareal Nord, das für uns entscheidend wichtig ist, wie übrigens auch für die Stadt, was dort alles ablaufen soll, ist uns in diesem Sinne näher, und wir machen folgenden Vorschlag, SBB live: Ihr nehmt auf Eurem Territorium auf der Ostseite die Zahlung vor. „Als Gegenstück zur Veloabstellanlage Tannwald, welche gemäss unserem Vorschlag durch die Stadt finanziert wird, verpflichtet sich die SBB, die neue Veloabstellanlage Seite Aare zu finanzieren“, und zwar nicht einen Beitrag zu leisten, sondern zu finanzieren. Konkret heisst dies: Planung, Realisierung und Finanzierung sind Sache der SBB. „Im sich in Bearbeitung befindende Entwicklungskonzept soll - in einem Letter of Intent – diese Verpflichtung offiziell zugesichert werden“. Der Brief liegt hier vor. Ich denke, es ist nicht unwichtig. Es geht auch dort um eine entscheidende Verbesserung auf der sogenannten Westseite des Bahnhofs. Sie kostet nicht weniger Geld, meine Damen und Herren.

Urs Knapp: Nur antragstechnisch: Wenn die Angst vorhanden wäre, dass im Falle einer Zustimmung zum Antrag des Stadtrates, gleich das Gesamtprojekt gemacht würde, könnte man auch dem Antrag der FdP zustimmen. Wir haben einfach gesagt: „Der Umgestaltung Bahnhofbereich Ost wird zugestimmt“, weil wir auch etwas diese Angst hatten. Wir müssen eine Absichtserklärung machen, und wir wollen dort etwas verändern, statt einfach zurück zu weisen. Man kann das Wort Gesamtprojekt herausnehmen und sagen: Wir wollen dort etwas ändern. Dann stimmen wir nicht einem Gesamtprojekt zu, das sich vielleicht noch verändert, sondern wir signalisieren: Ja, wir wollen etwas machen. Das ist eine mögliche Brücke.

André Köstli: Weshalb hat man die wichtige Information, die Stadtpräsident Ernst Zingg jetzt vorgelesen hat, nicht auch in den Bericht und Antrag aufgenommen?

Stadtpräsident Ernst Zingg: Der Bericht ist ca. 4 Tage alt.

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Rückweisung/Begründung

Stefan Nünlist: Im Namen einer Minderheit der FdP-Fraktion möchte ich das Geschäft gerne an den Stadtrat zurückweisen. Weshalb? Entgegen dem CVP-Statement finden wir eben, dass das Geschäft nicht reif ist. Weshalb ist es nicht reif? Es gibt sehr viele Sachen, die für uns einfach nicht klar sind. Martin Wey hat beim Eintreten gesagt, es seien eigentlich unzumutbare Verhältnisse am Bahnhof Ost. Jedermann hat dies gewissermassen bestätigt. Ich wohne und arbeite jetzt seit gut 25 Jahren in diesem Bahnhof-Ost-Gebiet, und es ist seit 25 Jahren unzumutbar, wenn ich ehrlich bin. Von daher ist es ein Verdienst von Martin Wey und dem Stadtrat, dass man dieses Problem jetzt endlich angehen will. Aber uns jetzt zeitlich unter Druck setzen zu lassen, dass wir nicht noch einmal in Ruhe nachdenken und schauen, worum es genau geht, das finden wir falsch. Ich meine, der Stadtrat sollte sich diese Zeit nehmen, wirklich noch einmal im Detail über die Bücher zu gehen. Worum geht es genau? Wenn wir das Thema Velo betrachten, haben wir offensichtlich auf der Westseite ein Veloproblem, und wir haben auf der Ostseite ein Veloproblem. Das ist tatsächlich so. Gleichzeitig ist meiner Meinung nach das grösste Problem in dieser Stadt für den Veloverkehr die Verbindung unter dem Bahnhof durch. Wir haben keine anständige, zumutbare Verbindung. Es ist unzumutbar. Ich frage mich, weshalb wir nicht einen gemeinsamen Veloabstellplatz, –raum oder was immer schaffen und dies verbinden, wie man dies in Basel hat, wo man schön unten durch fahren kann und zwar so, dass es sicher und freundlich ist. Das wäre die richtige Lösung: Eine Lösung machen, und zwar eine, die „verhebt“, wenn man es schon anfasst. Wir haben in diesem Perimeter Bahnhof ein Projekt Bahnhof West, das ich nicht im Detail kenne, ein Projekt Aareraum, das ich teilweise kenne. Offensichtlich wird bei der Winkelunterführung nachgedacht, und wir haben den Bahnhof Ost. Dürfen wir dies einfach stückchenweise machen oder müssen wir nicht wirklich den Masterplan haben, damit wir eine gute Lösung haben? Genau das Gleiche ist mit der Fussgängerachse. Ich benütze täglich zu den Stosszeiten den Bahnhofauf- und-abgang Ost. Das ist heute diese Treppe. Sie erhält nicht mehr Kapazität, durch das, was wir hier machen. Wir werden nicht umhin kommen, einen Teil der Fussgängerströme, wenn sie tatsächlich so anwachsen, wie befürchtet wird, halt auch über die Westseite zu führen und sie anständig unter dem Winkel durch zu führen, vielleicht in einem neuen Winkel. Das gehört in eine Planung miteinbezogen, weil wir heute das Problem haben, dass die SBB-Unterführung auch die Hauptfussgängerachse unter dem Bahnhof durch für die Leute ist, die vom Osten nach Westen wollen und umgekehrt. Es wird nicht breiter. Vielleicht müsste man auch darüber nachdenken, ob es nicht eine zusätzliche attraktivere Fussgängerunterführung brauchen würde, wenn wir dieses Problem schon angehen. Wir investieren ja 10 Millionen Franken. Das gleiche Problem der Unzumutbarkeit haben wir heute mit dem ganzen Individualverkehr. Die heutigen Knoten sind völlig überlastet. Wir haben entschieden, die Martin-Disteli-Strasse zu schliessen. Das finde ich richtig. Dann muss man sich aber fragen, ob man halt nicht wirklich den Bahnhofzugang Ost als Zugang zum Bahnhof für das Quartier Hardfeld

betrachten und den ganzen übrigen Individualverkehr zum Bahnhof West nehmen müsste. Ich begreife nicht, weshalb man jetzt zum Beispiel plötzlich auch hinten Taxistandplätze machen will. Man hat ja den ganzen ÖV vorne. Für jemanden, der zum ersten Mal nach Olten kommt, kann man den Verkehr zum ÖV und Taxi doch schön Richtung Westen führen. Es ist einfach nicht ganz nachgedacht. Aus diesem Grunde finde ich, dass wir uns die Zeit noch einmal nehmen sollten, um zu überlegen, die Projekte und Ideen zusammenzuführen. Das Problem ist auch, dass die Baukommission nicht optimal eingebunden wurde. Wie ich vernommen habe, ist sie per Ende 2008 über diesen Wettbewerb informiert worden. Dann hat man ein Jahr lang nichts mehr gehört. Im Dezember des letzten Jahres, das heisst vor gut sechs oder vielleicht acht Wochen, ist die Baukommission mit diesem Planungskredit konfrontiert worden. Sie hat das Geschäft zurückgewiesen, da ungenügend. Im Januar hat sie demjenigen mit Auflagen zugestimmt. Wir spüren eine grosse Eile. Ich finde den Willen, etwas zu machen, sehr gut. Aber ich möchte wirklich sehr beliebt machen, das Geschäft noch einmal zu überdenken und mit einer guten Lösung zu kommen. Manchmal, Marcel, ist halt das Bessere wirklich der Feind des Guten. So wahnsinnig dringlich ist es nicht. Ich meine, und Daniel Schneider hat es gesagt, wir wissen seit Jahren, dass die Fachhochschule erweitert wird. Das wissen wir alles. Uns als Gemeindeparlament unter Druck setzen zu lassen und dann womöglich mit einer nicht ganz guten Lösung vor dem Volk zu scheitern, finde ich die sehr viel schlechtere Variante, als einmal zu überlegen und dann mit einer guten Lösung und Planung in das Parlament zu kommen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Zum Antrag von Stefan Nünlist: Der Stadtrat beantragt Euch, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen. Die Begründung und auch die Argumente, dass eine Gesamtplanung gemacht werden muss, sind nachvollziehbar, und das ist die grosse Herausforderung, jetzt nicht nur bei diesem Projekt, sondern ganz allgemein. Wir haben die verschiedenen Projekte aufgegleist und haben sie insofern im Griff, dass wir wissen, wo die Schnittstellen sind. Sie sind sicher gestellt. Aber wir können nicht zuwarten, bis wir alle Projekte auf den gleichen Projektierungsstand gebracht haben, so dass wir hier jetzt eigentlich in guten Treuen sagen können, dass wenn man dem zustimmt, die Anknüpfungspunkte, gerade was den Winkel als Beispiel anbelangt, sicher noch möglich sind. Noch eine Bemerkung zur Baukommission, auch in Ehren: Das ist die Kommission, die Baubewilligungen erteilt. Es ist keine Planungsbehörde. Sie ist im Vorfeld begrüsst worden. Die eigentliche vorberatende Kommission zu diesem Geschäft ist die Stadtentwicklungskommission, zusammen mit der Kommission für Öffentliche Sicherheit. Dies einfach noch zur Klarstellung und zu den Zuständigkeiten der verschiedenen Gremien.

Dr. Markus Ammann: Ich bin mit Vielem, was Stefan gesagt hat, einverstanden und mit Vielem auch nicht und komme am Schluss auch zu einem anderen Resultat. Wir haben uns dieser Problematik genau gleich auch gestellt und haben gesehen, dass es eben einer Gesamtplanung – man muss aufpassen, dass dies nicht allzu gross aufgeblasen wird – einem Masterplan oder wie man dem immer sagen will, in diesem Gebiet zwischen Bifang und Innenstadt fehlt. Wir haben heute Abend zwei Geschäfte, die genau im Kern eigentlich hier stattfinden: Die Bahnhofumgestaltung Ost und den Aareraum. Das Problem ist tatsächlich, wie es Martin Wey sagt, dass die Schnittstellen eventuell definiert sein mögen. Das heisst, dort wo man aneinander an kommt, weiss man, wie es weiter geht. Aber das heisst noch lange nicht, dass auch die Durchgängigkeit und die Logik stimmt. Das ist das Problem. Wir gehen einen etwas anderen Weg und haben gesagt: Das ist ein Problem. Wir brauchen eine Übersicht über das ganze Gebiet, haben deshalb einen Vorstoss verfasst, der heute vorliegt und ich heute einreichen werde. Wir möchten aber die anderen laufenden Projekte nicht stoppen, da wir der Meinung sind, das passe parallel: Eine Weiterentwicklung einer Gesamtplanung und den laufenden Projekten könne durchaus gemacht werden. Man soll sich aber auch nicht scheuen, die Projekte dann noch einmal anzuschauen, wenn man im Rahmen der Übersicht der Meinung ist, das eine oder andere müsse angepasst werden. Von daher bitte ich Euch dann auch um Unterstützung des Postulats. Wir werden aber die vorliegenden Geschäfte unterstützen.

Beschluss

Mit 34 : 12 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Rückweisungsantrag von Stefan Nünlist (FdP) abgelehnt.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Ich möchte noch eine Änderung der Traktandenliste beliebt machen. Nach diesem Geschäft ist Traktandum 5 Attraktivierung Aareraum zu behandeln. Aber wir haben vor allem, weil wir ja die Dringlichkeit befürwortet haben, noch die Motion von Stefan Nünlist zu behandeln. Ich schlage vor, dies vor Traktandum 5 Aareraum zu tun. Ich gehe davon aus, dass Ihr einverstanden seid, und gebe das Wort zur Detailberatung frei. Offen gesagt wäre ich gar nicht unglücklich, wenn der eine oder andere Antrag zurück gezogen würde. Ich erinnere daran, dass es darum geht, dass es an diesem Projekt weiter gearbeitet werden kann, damit es weiter geht. Bei der Vorlage werden wir dann immer noch Möglichkeiten haben, Änderungen vorzuschlagen.

Beschlussesanträge

Daniel Probst: Zu Ziffer 1 liegt ein Änderungsantrag der FdP vor mit der Idee, dass das Ganze noch fähig ist, mehr Inputs aufzunehmen. Wenn man das Wort Gesamtprojekt streicht und nach unserem Antrag nur sagt: „Der Umgestaltung Bahnhofbereich Ost wird zugestimmt“, sind wir der Meinung, dass wir dem Stadtrat sagen können, dass er wirklich auch materielle Inputs vom Parlament aufnimmt, vielmehr als wenn man das Wort Gesamtprojekt hat. Dann ist der Weg schon ziemlich vorgezeichnet. Das heisst, wenn Ihr auch der Meinung seid, dass der Stadtrat die verschiedenen Vorschläge noch einmal sehr ernsthaft prüfen soll und es durchaus auch noch Änderungen geben kann, müsst Ihr unserem Antrag zustimmen.

Beschluss

Mit 34 : 9 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird dem Antrag der FdP zugestimmt.

Daniel Probst: Wir haben mehrere Zusatzanträge. Der erste, wo wir gerne einen neuen Punkt 2 hätten, ist die Forderung, dass die Veloparkierungsanlagen oberirdisch gemacht werden sollen. Ein Vorschlag ist, dass die bestehende Anlage zwischen Martin-Disteli-Strasse und Rosengasse erweitert werden könnte, zum Beispiel zwei- bis dreistöckig, wenn man bis auf den Boden, auf die Gleishöhe hinunter geht. Wir haben einfach das Gefühl, auch bei unseren GPK-Kollegen, dass man, wenn man vielleicht bei der SBB noch einmal mit Nachdruck versucht, eine Lösung zu finden, zu einer oberirdischen Lösung kommen könnte. Aus diesem Grund unser Antrag, aufzunehmen, dass noch einmal geprüft wird, das Gebiet oberirdisch für die Velos zu entwickeln.

Beschluss

Mit 30 : 13 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird der Antrag der FdP abgelehnt.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Der nächste Antrag kommt ebenfalls von den Freisinnigen. Dort hat die Zahlenreihenfolge etwas geändert. „Auf die Einführung einer Zufahrtsbeschränkung zum Gebiet Industrie Nord ist zu verzichten“.

Daniel Probst: Wenn erlaubt, möchte ich zuerst noch einen Antrag unterbreiten. Bei unseren Beschlussesanträgen, die Euch vorliegen, haben wir gesagt, dass wir, falls der Antrag zu Ziffer 2 abgelehnt wird, was gemacht worden ist, einen Eventualantrag haben. Wir sagen, dass für die unterirdische Veloparkierungsanlage Gebühren erhoben werden sollen, so wie es auch in Basel der Fall ist. Dort kostet ein Tag einen Franken. Wir finden, es wäre durchaus auch angemessen. Wir haben ja auch am Bahnhof West eine bedachte Anlage, wo es auch einen Franken pro Tag kostet. Es ist auch nicht richtig, wenn man es damit vergleicht, was Automobilisten bezahlen müssen, die einen Stundenansatz haben wie hier der Tagesansatz ist.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Dann würde der Eventualantrag zu Ziffer 3.

André Köstli: Ich möchte noch kurz etwas zum Eventualantrag sagen. Dieser Vorschlag ist von der SVP-Fraktion und zwar von Marcel Buck gekommen, der dies im Vorfeld im Parlament einmal gesagt hatte. Wir werden dies aber natürlich trotzdem unterstützen.

Felix Wettstein: Ich weiss nicht, ob wir das Anliegen unterstützen würden oder nicht. Ich persönlich würde es tun, bitte aber trotzdem, den Antrag abzulehnen. Er hat überhaupt nichts mit den Projektierungsarbeiten zu tun. Das ist wirklich eine Frage, die wir dann, wenn wir es in Angriff nehmen können, beantworten dürfen. Wir haben, unabhängig von jeglicher Planung, jederzeit die Möglichkeit, den Schalter nach links oder rechts umzulegen.

Dr. Arnold Uebelhart: Zu Daniel Probst: Ich finde die Sache mit dem Franken schon ziemlich gut. Aber ich glaube, wir müssen dies schon noch etwas genauer studieren, gerade wenn jemand zum Beispiel das ganze Jahr das Velo dort abstellt. 365 Franken ist halt schon viel. Ich würde auch sagen: Rückweisen. Aber ich bin an und für sich schon auch dafür, dass später etwas verlangt wird, weil man ja auch etwas gibt. Das finde ich gut.

Daniel Probst: Ich kann Dir eine Antwort geben. Wir haben ja noch keinen Betrag festgelegt. Ich habe einmal in Basel nachgeschaut. Es gibt dort Tagesbenützung. Man kann einen Franken bezahlen. Dann besteht die Möglichkeit einer Monatsbenützung mit Rabatt. Es gibt auch eine Jahreskarte, eine Art Vignette für das Velo, wo man noch einmal Rabatt hat. Es ist nicht so, dass bei einem Jahresabonnement 365 Franken bezahlt werden, sondern es liegt bei rund 250 Franken und ist einfach ein Grundsatz für eine Gebühr. Ich denke, wenn wir dies wollen, sollten wir es jetzt schon hinein nehmen. Dann ist es nachher für den Stadtrat auch verbindlich, damit er es in der Vorlage so unterbreitet.

Urs Knapp: Vielleicht noch der Hinweis auf die schriftliche Begründung im Antrag: Es geht ja hier nicht darum, einfach Geld zu generieren. Wir möchten, dass man mehr Geld hätte, um zum Beispiel auch die Hardeggunterführung im ersten Bereich auszubauen. Jetzt geben wir die 9,3 Millionen Franken aus. Aber gerade dort haben wir wirklich ein städtebauliches Problem, und wir denken, mit einem Antrag in diese Richtung haben wir auch signalisiert, dass wir hier zusätzliche Finanzquellen erschliessen und auch im Projekt mehr machen könnten. Deshalb wäre es nach unserer Meinung jetzt auch ein Zeichen, dass etwas gemacht werden könnte. Wir möchten dieses Geld nicht einfach in die Stadtkasse fliessen lassen, sondern wirklich einen Zusatz machen, damit gesagt werden könnte: Nein, dann können wir auf der Nordseite bei dieser Unterführung gleich etwas machen oder mindestens so vorbereiten, dass man relativ unten durch gehen könnte. Es geht nicht darum, einfach das Projekt billiger zu machen oder die Velofahrer zu schröpfen, sondern es ist im Prinzip ein Beitrag, um in einer ersten Phase noch mehr zu machen und dass vom Projekt her der Bogen auch etwas grösser gemacht werden könnte.

Heidi Ehrsam: Generell wäre ich persönlich auch gerne bereit, dort etwas zu zahlen, wenn ich dort parkiere. Aber wir haben gerade gesehen, wieviel Studierende dort mit dem Velo ein- und ausgehen. Es fordert einfach wieder etwas dazu auf, das Velo irgendwo hinstellen. Für diejenigen, die den Service der unterirdischen Anlage mit dem Obolus, den sie geben müssten, vergleichen: Aus diesem Grunde finde ich es eigentlich besser, wenn man noch einmal gut überlegt, in welcher Form es gemacht werden soll, und auch etwas weiter sieht und jetzt nicht einfach generell festlegt, dass eine Gebühr erhoben werden muss.

Daniel Probst: Die Form ist ja noch nicht festgelegt. Sie kann genau ausgearbeitet werden. Der Antrag sagt nur, dass Gebühren erhoben werden sollen. Ich habe einfach Beispiele angeführt, wie teuer es sein könnte. Hier kann der Stadtrat einen Vorschlag machen. Ich habe das Beispiel angeführt, dass es wie in Basel mit einer Vignette gemacht werden könnte. Der Stadtrat kann einen Vorschlag unterbreiten. Es sind ja dann hauptsächlich nicht Studenten, weil sie ja mit dem ÖV kommen und wahrscheinlich nicht mit dem Velo vom

Bahnhof bis zur Fachhochschule fahren. Sie gehen zu Fuss. Es sind andere Pendler aus Olten.

Antonia Hagmann: Daniel Probst, ich möchte noch etwas zur Richtigstellung sagen. Bei den Veloparkings in Basel gibt es Gebühren und bei den Veloparkplätzen keine. Er ist riesig gross, und es muss gar nichts bezahlt werden. Es ist nämlich eine falsche Aussage, die Du gemacht hast.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir stimmen über folgenden Antrag zu Ziffer 3 ab: „Für die Benützung der unterirdischen Veloparkieranlagen sind Gebühren zu erheben, damit mindestens eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals erreicht wird“.

Beschluss

Mit 27 : 18 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Antrag abgelehnt.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Der nächste Antrag der FdP betrifft Ziffer 3: „Auf die Einführung einer Zufahrtsbeschränkung zum Gebiet Industrie Nord ist zu verzichten“.

Nico Zila: Wie ist der Antrag bei uns zustande gekommen, und welches sind unsere Überlegungen dazu? In unserer Fraktion sind wir der Meinung, dass die Tannwaldstrasse zahlenmässig für viele Bewohner des Hardfeld-/Bifangquartiers, teilweise auch Riggerbachstrasse/Krummackerweg, in diesem Gebiet eigentlich die natürliche und direkte Verbindung ins Gösgeramt darstellt. Das ist einfach einmal ein Fakt. Verkehrsteilnehmer, die dann diese Route wählen, entlasten an und für sich die stark belasteten Kreuzungen Bifangplatz/von Rollstrasse/Unterführungsstrasse/Postplatz und auch Bahnhof. Das ist ebenfalls ein Fakt. Wir sind der Meinung, dass der neue Bahnhofplatz Olten Ost, egal wie er im Detail ausgestaltet sein wird, die zusätzlichen Verkehrsbeziehungen zu schlucken vermag. Es sind nicht so viele. Deshalb denken wir, dass für die Tannwaldstrasse auf die Zufahrtsbeschränkung verzichtet werden sollte, weil sie eben eine Entlastung ist, namentlich für die stark belasteten Hauptknoten auf den Kantonsstrassen.

André Köstli: Ich bin absolut der Meinung meines Vorredners. Ihr habt vielleicht gesehen, dass ich den genau gleichen Änderungsantrag hatte. Aus diesen Gründen ziehe ich ihn zu Gunsten der FdP zurück. Unter anderem ist es mir auch darum gegangen, dass einfach eine Kontrolle seitens der Polizei nicht gewährleistet werden kann wie in den Quartieren auch.

Dr. Markus Ammann: Ich finde die Argumentation von Nico Zila verkehrspolitisch an und für sich etwas seltsam. Das würde bedeuten, dass in Zukunft, um das Hauptstrassennetz zu entlasten, möglichst die Quartiere und Nebenstrassen belastet werden müssen. Das leuchtet mir nicht ein. Wir haben insbesondere eine ganz sensible Strasse dort, die dann wahrscheinlich langfristig zu Mehrbelastung führt. Es ist der Geissfluhweg. Wenn man mit diesen Leuten spricht, sind sie jetzt schon gar nicht glücklich über den Durchgangsverkehr, den sie haben, abgesehen davon, dass sie eben auch Lastwagenverkehr haben. Das wäre ja auch wieder ein Grund, unsere Motion noch einmal genauer anzuschauen. Ich glaube, vom Prinzip her muss man diese Strasse definitiv sperren. Der Verkehr ins Gösgeramt muss das Hauptstrassennetz brauchen wie alle anderen auch.

Nico Zila: Ich möchte eine ganz kurze Replik an Markus Ammann machen. Wir sind eben gerade der Meinung, dass die Achse Neuhardstrasse, Geissfluhweg, Tannwaldstrasse nicht eine Quartierstrasse ist. Das Instrument der Zufahrtsbeschränkung haben wir in Olten für Quartierstrassen über die letzten Jahre sukzessive ausgedehnt. Das mag man gut finden oder nicht. Es ist so passiert und für mich persönlich soweit auch in Ordnung. Die Zufahrtsbeschränkung als Verkehrsinstrument auch auf Strassen auszuweiten, die nachweislich ausser den 150 Metern Geissfluhweg keine Quartierstrasse sind, geht uns eben zu weit. Wir haben das Gefühl, dass wir uns dort eine Chance nehmen, die Ausweichmöglichkeit für die Hauptroute auf Strassen, die wirklich keine Quartierstrassen sind,

benützen zu können. Zum Geissfluhweg gibt es viel zu sagen. Es gibt die Sicht der Anwohner und von anderen Leuten, die vielleicht auch zu Recht argumentieren, dass wer an den Geissfluhweg zieht, weiss, dass er nicht in der Schöngrundstrasse oben ist. Ich denke, es ist auch dort offen, inwieweit dies wirklich Wohnquartier ist.

Theo Schöni: Ich möchte in die gleiche Kerbe wie Markus Ammann schlagen. Verkehrspolizeilich gesehen ist es einfach eine Unsitte, dass man dort durchfährt. Ich bin der Meinung, wir würden hier ein Präjudiz für andere Wege schaffen, sprich zum Beispiel Schöngrund oder auch in Zukunft das Säliquartier, wo wir zwar auch genau aus diesem Grunde einen Vorstoss eingereicht haben. Diese Zustände kann man nicht einfach so tolerieren. Wenn man eine Erschliessungsstrasse hat, ist es eine und nicht eine Durchgangsstrasse. Sonst müsste man sie irgendwie auf eine kantonale Stufe hinauf setzen, damit es eine Kantonsstrasse ist. Das geht so nicht.

Marcel Steffen: Ich bin jetzt nicht ganz sicher, ob ich an der richtigen Sitzung gewesen bin und zugehört habe. Wir haben dem Stadtrat ja gesagt, dass man, wenn wir solche Sachen haben, nachträglich vielleicht noch etwas ausbessern könnte. Wenn ich jetzt gewisse Sympathien dafür hätte, es aber gleichwohl ablehnen würde, könnte man es in einem späteren Schritt nach wie vor immer wieder prüfen, ob man es eventuell nicht wieder freigeben könnte. Ist das richtig oder habe ich hier etwas falsch interpretiert?

Stadtrat Dr. Martin Wey: Wir wissen ja nicht, wie sich der Verkehr entwickelt. Das ist eine Annahme. Wir gehen vom pragmatischen Ansatz aus. Zu all den Befürchtungen zum Verkehrsfluss muss ich Euch sagen, dass es Verkehrsflüsse von Starrkirch-Wil gibt, die sehr direkt hinten durch gehen, die diesen Fluss suchen. Primär geht es dem Stadtrat darum, das Wohnquartier zu schützen und vor allem diesem Grundsatz zum Durchbruch zu verhelfen. Das ist unsere Strategie, an der wir auf jeden Fall in einem ersten Schritt festhalten wollen.

Beschluss

Mit 28 : 19 Stimmen wird der Antrag abgelehnt.

Antrag FdP betr. Verzicht Begegnungszone

Nico Zila: Dieser Antrag ist eigentlich im gleichen Geist wie der vorherige. Er sollte dazu dienen, ein an und für sich gutes Instrument der Verkehrsplanung und –politik vor überbordendem Gebrauch zu schützen. Wir sind der Meinung, dass eine Begegnungszone durchaus ihren Sinn hat und sogar das ideale Mittel sein kann, um einen Strassenzug zu beleben und Begegnung, Verweilen und Flanieren zu ermöglichen. Nur nicht auf all den Strassenzügen, die auf dem Plan im Umfeld Bahnhof Olten Ost eingezeichnet sind. Wir haben das Gefühl, dass es absolute Zubringerstrassen, Erschliessungsstrassen für den Bahnhof Olten Ost sind. Klar gibt es Schnittstellen mit dem Fussgänger- und Veloverkehr. Wir haben aber das Gefühl und sind überzeugt, dass sich diese mit anderen baulichen und panerischen Massnahmen lösen lassen, wie es eigentlich im ganzen Tempo-30-Quartier in den notabene Wohnquartieren, wo sich Kinder bewegen, in Olten bisher hervorragend praktiziert wird. Man muss vielleicht auch noch ergänzen, dass für uns die Verkehrsführung an der Tannwaldstrasse sonst so in Ordnung ist, wie sie in der stadträtlichen Vorlage vorgesehen ist. An Richtungen oder Einbahnen oder Durchfahrtsmöglichkeiten möchten wir nichts ändern. Wir haben einfach das Gefühl, dass mit den genau gleichen Verkehrsflüssen ohne Begegnungszone kaum jemand schneller als 20 fahren wird, wenn die Trottoirs voll und Velos auf den Strassen sind. Wir vertrauen einfach auch auf die Vernunft des Verkehrsteilnehmers. Ich denke, wenn wir diese Vernunft aufgeben und immer durch neue Regeln und Begegnungszonen Richtlinien setzen müssen, sind wir auf dem falschen Weg.

Daniel Probst: Ich möchte das Votum von Nico Zila ergänzen. Meiner Meinung nach müssen wir hier wirklich aufpassen. Ich glaube, dass wir in Olten mehr neuralgische Punkte haben wie zum Beispiel derjenige Tannwaldstrasse/Martin-Disteli-Strasse, wo man sagen könnte, dort muss wahrscheinlich ein Automobilist aufpassen, wenn er durchfährt. Es könnte sein, dass ein Fussgänger die Strasse überquert. Wenn wir sagen, bei allen neuralgischen

Punkten muss deshalb Tempo 20 eingeführt werden, damit die Leute aufeinander aufpassen, ist dies doch der falsche Weg. Zum Beispiel beim Bahnhof West, wo heute die Busse durchfahren und auch viele Autos und Fussgänger über den Platz gehen, ist ja auch nicht Begegnungszone. Es funktioniert. Niemand fährt mit 50 dort vorbei, wo die Busse sind, wenn sich dort die Pendlerströme bewegen. Das ist einfach normal. Wenn man etwas aufpasst und auch an die Vernunft der Verkehrsteilnehmer appelliert, muss man nicht überall, wo es unübersichtliche Strassen gibt und Leute sind, eine Begegnungszone einführen. Das wäre einfach falsch.

Theo Schöni: Ich bin der Meinung, dass wir, wenn wir dies nicht als Begegnungszone definieren, dafür sorgen müssen, dass wir mit baulichen Massnahmen die Trottoirs und einen klaren Fahrtenbereich abgrenzen. Genau das will man bei einer so stark begangenen Zone, wie wir sie haben, eben vermeiden. Die ganze Anlage ist nicht fussgängerfreundlich und nicht behindertengerecht, wenn man dort hin und her geht. Deshalb finde ich, dass man dies auf diesem kurzen Teilstück durchaus als „Begegnungszönlein“ ausscheiden kann. Es wäre ja eine Riesensache, die man hier vom Stapel lassen würde.

Marcel Steffen: Wieso eine Begegnungszone? Das ist ja an und für sich ein Trick, der hier angewendet wird. Ich denke, Ihr habt dies alle mitbekommen. Weshalb macht man das? Damit man das Trottoir breiter machen kann. Warum brauchen wir dort ein breites Trottoir? Wegen der Verkehrsströme. Also wäre es eigentlich völlig falsch, wenn wir jetzt dort anfangen würden, Blumentöpfe aufzustellen oder etwas Schwellen zu errichten, so dass die Schneeräummaschine nicht mehr vorbei kommt und die Schwelle dann wieder entfernt werden kann. Ich denke, das wäre ein völlig falsches Signal für die Tannwaldstrasse und die Ströme, die dort vorherrschen. Deshalb ist die Begegnungszone von mir aus gesehen ganz klar der beste Trick, um das Optimum aus diesem Stück Strasse herauszuholen.

Dr. Markus Ammann: Ich kann noch eine dritte Version geben, was die Begegnungszone mindestens für mich ist. Es ist nicht zwingend eine Flanierzone. Auch in der Innenstadt ist es dort, wo es Autos hat, keine wirkliche Flanierzone, sondern im Wesentlichen eine Umkehrung der Vortrittsrechte. Das ist das Entscheidende. Das heisst, wir haben hier eine kritische Verkehrssituation, weil wir dort sehr viele Fussgänger haben. Mit der Begegnungszone machen wir nichts Anderes, als den Fussgängern mehr Rechte zu geben. Dort gibt es auch ein Stück weit einen Widerspruch im Projekt. Eigentlich macht man eine Begegnungszone und trotzdem eine Fahrbahn, Trottoirs und einen Fussweg. Das ist der Fehler. Eigentlich müsste man dies dort möglichst gleich nivellieren und eine schöne Fläche machen. Dann ist der Autofahrer am Ehesten verunsichert und passt auch auf. Solange er seine Fahrbahn hat, wird er dort immer noch mit 40 oder 50 durchfahren können. Begegnungszone heisst, dass die Fussgänger mehr Rechte haben. Deshalb bin ich klar für eine Begegnungszone.

Beschluss

Mit 32 : 14 Stimmen wird der Antrag von Nico Zila abgelehnt.

Anträge SVP

1. Kurzzeitparkplätze

André Köstli: Ich glaube, ich war der Einzige, der bei der Eintretensdebatte nicht über Änderungsanträge gesprochen hatte. Deshalb mache ich es jetzt. Die Kurzzeitparkplätze werden in erster Linie von den Bahnkunden gebraucht. Ich gehe einfach davon, weil ich dies schon erlebt habe. Ich bringe mein Gotti, das MS hat, an den Bahnhofplatz. Eine Viertelstunde würde schlichtweg nicht ausreichen, wenn jemand so schlecht zu Fuss ist. Die Strecke bis nach unten, vielleicht noch ein Billett lösen. Ich komme retour, habe eine Busse für eine gute Tat. Ich bitte Euch, die Erhöhung auf 30 Minuten zu unterstützen.

Heidi Ehrsam: Ich habe eigentlich Sympathien für diesen Antrag oder mindestens für das Anliegen. In der Form des Antrags möchte ich es nicht unterstützen. Deshalb fand ich gut, dass alle Fraktionen ihre Anliegen in Form von Inputs und Empfehlungen an den Stadtrat

weitergegeben haben. Ich fände es gut, wenn Ihr es für dieses Anliegen auch machen würdet. Es ist zum Teil berechtigt. 15 Minuten sind wirklich sehr knapp und können zu knapp sein.

Marcel Steffen: Ist dies nicht auch etwas, das im Betriebskonzept in der Vorlage im September, Oktober oder November wieder kommen wird? Wir haben heute schon die Frage gehört, ob die zwei Stunden Sinn machen, und jetzt die 15 Minuten, die Sinn machen. Ich denke, dieser Punkt ist zur Genüge aufgenommen. Man müsste ihn jetzt eigentlich nicht mehr bringen.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir stimmen über den Antrag der SVP, der wie folgt lautet: „Erhöhung auf 30 Minuten statt 15 Minuten betreffend Kurzzeitparkplätze“, ab.

Beschluss

Grossmehrheitlich (29 : 6 Stimmen bei 12 Enthaltungen) wird dem Antrag zugestimmt.

2. Einbahnverkehr Tannwaldstrasse/alte Aarauerstrasse

André Köstli: Es geht hier um die Tiefgarage. Alle haben immer gesagt, sie wollten dort keinen Durchgangsverkehr mehr. Wenn man den Einbahnverkehr so gestalten würde, wie es geplant ist, hätte man genau diesen Durchgangsverkehr nur von der Tiefgarage. Wenn man vor der Brücke eine Einbahnsperre einbauen würde, hätte man diesen Verkehr nicht mehr. Man hätte ihn normal über die alte Aarauerstrasse wegnehmen können.

Dr. Markus Ammann: Das ist auch ein Antrag, wo ich sagen müsste, er müsste eigentlich jetzt zurückgezogen werden. Wir haben heute Abend schon x Mal über das Verkehrsregime diskutiert und gemerkt, dass es wahrscheinlich noch nicht ganz das Letzte ist, was wir dazu hören. Es käme mir etwas seltsam vor, wenn wir jetzt eine einzige Sache im ganzen Projekt fixieren würden, nämlich, wo die Einbahntafel steht. Ich meine, das ist eine Sache, die der Stadtrat jetzt noch entgegen nehmen und in die weiteren Überlegungen zur Verkehrsplanung einfließen lassen müsste. Wenn es dann tatsächlich die bessere Lösung ist, müsste man dies bringen. In diesem Sinne bitte ich die SVP, den Antrag zurückzuziehen.

André Köstli: Ich ziehe den Antrag zurück.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir kommen zurück zu den Anträgen der FdP. Beim letzten Punkt soll derjenige des Stadtrates ersetzt werden. Ich denke, es liegt fast auf der Hand, weil dort steht: „Im Sinne der vorherigen Beschlüsse wird die Projektentwicklung Stufe Bauprojekt...“

Daniel Probst: Da praktisch alle Anträge durchgefallen sind, können wir diesen zurückziehen. Wir sind jetzt für den stadträtlichen Antrag.

Gesamtbeschluss

Mit 38 : 1 Stimme bei 8 Enthaltungen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Der Umgestaltung Bahnhofbereich Ost wird zugestimmt.
2. Der Parkierungsdauer für Kurzzeitparkplätze wird von 15 auf 30 Minuten erhöht.
3. Für die Projektentwicklung Stufe Bauprojekt für den Strassenraum bzw. Vorprojekt für die Erschliessungsanlagen der Bahnhof-Personenunterführungen sowie die unterirdische Veloparkierungsanlage wird ein Kredit von Fr. 175'000.- zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.45 bewilligt:
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 15/0

Prot.-Nr. 68

Dringliche Motion Stefan Nünlist (FdP) und Mitunterzeichnende betr. Governance sbo/Beantwortung

Am 26. Januar 2010 hat Stefan Nünlist eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

„Gestützt auf das Urteil des Bundesgerichtes vom 19. November 2009 wird der Stadtrat beauftragt, bis Ende April ein unabhängiges Rechtsgutachten zur Governance der sbo erstellen zu lassen und dem Gemeinderat vorzulegen. Im Gutachten sind die folgenden Fragen zu klären:

- *Kann die Rückwirkung des Urteils des BGer auf andere sbo Kunden ausgeschlossen werden oder sind die sbo gegenüber allen Kunden rückerstattungspflichtig?*
- *Falls die Rückwirkung nicht ausgeschlossen werden kann, sollen Rückstellungen zu Lasten des Geschäftsjahrs 2009 vorgenommen werden?*
- *In welchen Punkten weicht die heutige Governance der sbo von den gesetzlichen Erfordernissen ab?*
- *Welche Änderungen in Bezug auf die Governance sind einzuleiten, um den gesetzlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen?*

Begründung:

3. Dringlichkeit

Das Bundesgericht hebt in seiner Entscheidung vom 19. November 2009 die Preisanpassung der sbo für Wasserbezug ab 1. Januar 2005 auf. Es ist vermittels Rechtsgutachten vor Erstellung der Jahresrechnung 2009 zu klären, ob die zuviel erhobenen Gebühren in der Jahresrechnung 2009 zurückzustellen sind oder nicht.

4. Materielles

Gemäss Statut der sbo §7 legt das Gemeindeparlament die Grundsätze und die Gebührengestaltung im Tarifreglement fest; gemäss §17 verabschiedet der VR sbo das Tarifreglement zuhanden der Gemeindebehörden (darf sie also nicht direkt dem Regierungsrat zur Genehmigung senden, da das Reglement gemäss Gemeindegesetz durch das Parlament zu beschliessen ist). Die Übergangsbestimmungen in §28 des sbo Statutes, wonach dem VR sbo sämtliche Befugnisse des Parlamentes zustehen, sind gemäss Bundesgericht gestützt § 92 Gemeindegesetz rechtswidrig: die Übertragung von nicht übertragbaren Befugnissen ist verboten.

Gestützt auf diese Rechtssprechung des Bundesgerichtes muss der Gemeinderat als Aufsichts- und Genehmigungsorgan die obgenannten Fragen durch einen unabhängigen Rechtsgutachter klären lassen. Zu klären sind dabei insbesondere a) die Frage der Drittwirkung, b) die Notwendigkeit der Bildung von Rückstellungen, c) die Überprüfung der heutigen Governance der sbo und d) das Einholen von Empfehlungen in Bezug auf mögliche Änderungen der Governance sbo.“

- - - - -

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

3. Zur Frage der Dringlichkeit

Im Sinne einer raschen Klärung der aufgeworfenen Fragen wird die dringliche Behandlung bejaht.

4. Zum Inhaltlichen

Der Motionär möchte die Governance der Städtischen Betriebe Olten, sbo, durch ein unabhängiges Rechtsgutachten geprüft wissen. Eine eindeutige, klar umgrenzbare Definition des Begriffes Governance gibt es nicht. Governance wird meist als Sammelbegriff für Steuerungs- und Regelungssystemen von Organisation, insbesondere der öffentlichen Hand verwendet.

Die sbo sind als selbständige öffentlich-rechtliche Unternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelegt. Aufbau und Organisation der sbo stützen sich im Wesentlichen auf die Statuten vom 23. März 2000 (genehmigt durch den Regierungsrat am 19. Juni 2000). Die sbo erfüllen durch diese Rechtsstruktur die ihr statutarisch übertragenen öffentlichen Aufgaben mit einem grossen Mass an administrativer Selbständigkeit; sie können ihre Verwaltungsaufgaben autonom wahrnehmen (vgl. etwa die dem Verwaltungsrat unentziehbar übertragenen Aufgaben und Befugnisse nach § 17 der Statuten).

Aufsichtsrechtlich sind die Kompetenzen gegenüber der sbo wie folgt gegliedert: Laut § 9 der Statuten übt das Gemeindeparlament die Oberaufsicht aus. Dies beinhaltet gemäss § 7 Abs. 2 der Statuten insbesondere die Genehmigung und Prüfung der Erfolgsrechnung und der Bilanz. Demgegenüber wählt der Stadtrat insbesondere den Verwaltungsrat der sbo und dessen Präsidentin oder Präsidenten (vgl. § 13 Statuten). Gleichfalls ist es Sache des Stadtrates im Bedarfsfall Mitglieder des Verwaltungsrates oder die Revisionsstelle abberufen zu können. Die Verantwortlichkeiten sind somit zweigeteilt. Die stärker auf den strategisch-operativen Bereich ausgerichtete Aufsicht obliegt dem Stadtrat, diejenige für die Überwachung der formellen Regelmässigkeit (generelle Finanzaufsicht, Festlegung der Grundsätze der Gebührengestaltung usw.) jedoch dem Gemeindeparlament. Letzteres hat klar keine direkte Eingriffsmöglichkeiten in die eigentliche Geschäftstätigkeit der sbo. Der Oberaufsichtsbegriff gemäss § 9 der Statuten ist also eng zu fassen. Wäre dem nicht so, so würde die aufgezeigte Zweiteilung der Aufsichtsrechte resp. die rechtliche Ausgestaltung der sbo als autonome Unternehmung jeglichen Inhaltes entleert.

Unter dem Blickwinkel dieser Kompetenzaufteilung ist es fraglich, ob der vorliegende Vorstoss überhaupt als Motion entgegengenommen werden kann.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, kann dies jedoch offen bleiben. Der Motionär greift in seinem Vorstoss den Bundesgerichtsentscheid vom 19. November 2009 auf. In diesem hat das Bundesgericht gerügt, dass eine im Jahre 2004 beschlossene Erhöhung des Wassertarifes nicht explizit vom Regierungsrat genehmigt worden ist. Die vorangehenden gegenteiligen Entscheide der Schätzungskommission und des Verwaltungsgerichts wurden aufgehoben und festgehalten, dass im Bereich der Wasserversorgung eine explizite Genehmigung der Tarife durch den Regierungsrat erfolgen müsse. Das Bundesgericht hat es nicht als genügend erachtet, dass der entsprechende Art. 24 (bzw. nach der Totalrevision Art. 28) des Tarifreglements nach der Tarifierpassung 2004 mehrmals wegen anderer Änderungen genehmigt worden ist.

Entgegen dem Motionär sagt das Bundesgericht jedoch gar nichts zu den Übergangsbestimmungen in § 28 der Statuten. Es äussert sich auch nicht zu angeblichen Befugnissen des Parlaments, von § 92 des kantonalen Gemeindegesetzes ist nirgends die Rede. Das Bundesgericht sagt lediglich, dass die Wassertarife immer explizit durch den Regierungsrat zu genehmigen sind. Im Übrigen erwähnt das Bundesgericht selber die Delegation der fraglichen Gebührenkompetenzen an den Verwaltungsrat der sbo, ohne diese in

irgend einer Form zu rügen. Das Bundesgericht hätte sich wohl kaum die Mühe genommen, ausführlich den Genehmigungsvorbehalt nach § 209 Gemeindegesetz aufzuzeigen, wenn es bereits die Übertragung der Rechtsetzungsbefugnis an eine Untereinheit des Gemeinwesens als rechtswidrig erachtet hätte.

Die sbo haben nach dem Entscheid des Bundesgerichts beim Regierungsrat umgehend die explizite Genehmigung der Wassertarife beantragt. Der Regierungsrat hat die Wassertarife denn auch ohne Weiteres bereits genehmigt (RRB 2010/80 vom 19.1.2010). Zur Sicherheit haben die sbo die Frage nach der Rückwirkung bereits durch anerkannte Abgaben-Experten (Prof. Dr. U. Behnisch und Dr. A. Marantelli) umfassend prüfen lassen. Dem Bundesgericht folgend erachten diese die fraglichen Abgabeverfügungen als lediglich anfechtbar, jedoch nicht als nichtig. Die Gutachter heben weiter hervor, dass „die Verfügungen/Rechnungen, die von Dritten innerhalb der Rechtsmittelfrist von 10 Tagen nicht mittels eines ordentlichen Rechtsmittels angefochten wurden, rechtsbeständig sind.“. Zudem heben die Gutachter abschliessend hervor, dass gleichfalls keine Wiedererwägungs- oder Widerrufskonstellationen vorliegen würden. Rückforderungen über einen grossen Zeitraum resp. in einem erheblichen finanziellen Umfang sind somit auszuschliessen.

Zur Beantwortung der einzelnen Fragen:

1) Kann die Rückwirkung des Urteils des BGer auf andere sbo Kunden ausgeschlossen werden oder sind die sbo gegenüber allen Kunden rückerstattungspflichtig?

Eine gänzliche Rückerstattungspflicht wird durch das Gutachten Behnisch ausgeschlossen. Das Bundesgericht erklärt die Verfügungen/Rechnungen ausdrücklich als anfechtbar, jedoch nicht als nichtig.

2) Falls die Rückwirkung nicht ausgeschlossen werden kann, sollen Rückstellungen zu Lasten des Geschäftsjahrs 2009 vorgenommen werden?

Auf Grund der Antwort auf Frage 1 erübrigt sich die Beantwortung dieser Frage.

3) In welchen Punkten weicht die heutige Governance der sbo von den gesetzlichen Erfordernissen ab?

An den Strukturen der sbo ist nichts zu ändern. Die unterbliebene Genehmigung der Wassertarife wurde im Vorverfahren selbst durch die kantonalen Instanzen nicht gerügt. Zwischenzeitlich wurde die Genehmigung der Wassertarife aufgrund des höchstrichterlichen Entscheides durch den Regierungsrat eingeholt.

4) Welche Änderungen in Bezug auf die Governance sind einzuleiten, um den gesetzlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen?

Auf Grund der allgemeinen Feststellungen und der Aussagen der Gutachter braucht es keine Änderungen.

Auf Grund der Erwägungen empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, die Motion abzulehnen.

- - - - -

Stefan Nünlist: Ich wurde – wie Ihr sehr wahrscheinlich auch – aufgeschreckt durch die Berichterstattung betreffend sbo. In der Zeitung habe ich gelesen, dass sie sehr vermutlich einen förmlichen Fehler gemacht hat und wir alle rund vier Jahre lang etwas zu hohe Wassergebühren bezahlt haben. Es sind nicht grosse Beträge, aber es ist trotzdem eine Frage

der Rechtmässigkeit. Das Parlament hat eigentlich all seine Kompetenzen an die sbo ausgelagert und an sie abgegeben. Von daher stellt sich die Frage, wer dafür verantwortlich ist. Was ist unsere Verantwortlichkeit? Das ist die erste Frage. Die zweite ist, was mit den zuviel bezahlten Gebühren passiert. Sind sie im Nachhinein ordentlich geworden, so dass man sie nicht zurück fordern kann, oder hat die sbo jetzt ein grösseres Problem, indem sie diese zurück erstatten muss. Dann müsste man sie in der Jahresrechnung 2009 entsprechend zurück stellen. Das war der Hintergrund meiner Motion, dass man dies rechtzeitig an die Hand nehmen könnte, wenn es so wäre. Das heisst, das man hätte rückstellen müssen, wenn die Rückerstattungspflicht vorhanden ist. Ich habe jetzt mit grosser Aufmerksamkeit die Antwort des Stadtrates gelesen. Hier entnehme ich Folgendes und hoffe, der Stadtrat könne bestätigen, dass ich es richtig verstanden habe: Er sagt, es gebe zwei unterschiedliche Aufsichtspflichten, eine engere gegenüber dem Verwaltungsrat der sbo, die dem Stadtrat obliegt. Dann gibt es eine erweiterte oder gröbere Aufsichtspflicht oder wie es hier auch immer heisst, die das Gemeindeparlament wäre. Der Stadtrat sagt weiter, dass die Tarifierhöhungen und eigentlich die Aufsicht über die operative Tätigkeit Auftrag des Stadtrates und nicht des Gemeindeparlamentes wäre. Das heisst, in der Frage, ob die sbo richtig oder falsch arbeitet, ist eigentlich das Gemeindeparlament nicht zuständig. So verstehe ich diese Aussagen. Mit anderen Worten heisst dies, dass es, wenn der sbo-Verwaltungsrat einen Fehler macht, die Zuständigkeit des Stadtrates wäre, der auch Wahlorgan des sbo-Verwaltungsrates ist, dies entsprechend zu rügen und zum Beispiel den Verwaltungsrat zu disziplinieren. Das ist nicht ein gröberer Fehler. Das kann passieren. Habe ich dies so richtig verstanden? Das bestätigt mir der Stadtrat nachher noch mündlich. Am Schluss steht, der Regierungsrat habe in der Zwischenzeit die Tarifierhöhung genehmigt. Ich gehe davon aus, dass dies rückwirkend per 2004 genehmigt worden ist. Oder ist dies per 1. Januar 2010? Das heisst, dass die Leute, die jetzt Rechnungen für das letzte Jahr erhalten, diese noch anfechten könnten. Dann wird auf ein Gutachten verwiesen, das wir nicht haben. Wir müssen vertrauen, dass es so ist, weil die sbo dies in Auftrag gegeben hat. Der Gutachter sagt, dass man, wenn die Rechtsmittelfrist abgelaufen ist, nicht rückerstattungspflichtig ist. Das heisst, alle meine Fragen sind eigentlich von daher beantwortet und die Motion nicht nötig, weil die Verantwortung für diese Geschichte beim Stadtrat und nicht beim Gemeindeparlament liegt. Bestätigt der Stadtrat mir dies in Zusammenfassung so, wie ich es verstanden habe?

Stadtpräsident Ernst Zingg: Du hast es richtig ausgelegt. Ich glaube, es hat auch eine kleine Aussprache mit unserem Rechtskonsulenten Stefan Hagmann, der ein Spezialist des öffentlichen Rechts ist, stattgefunden. Dementsprechend ist Deine Zusammenfassung absolut richtig. Auch richtig ist, was ich klar sagen muss, dass in der operativen Leitung der städtischen Betriebe ein Fehler unterlaufen ist. Dies hat der Verwaltungsrat eingesehen. Dieser Fehler ist von einem Kunden festgestellt worden. Er ist weitergezogen worden, nicht an die zuständige Stelle, nämlich an den Stadtrat Olten. Jetzt könnte man noch sagen, ich gehöre diesem Verwaltungsrat an. Man hat aber nichts davon gewusst, dass dieser Fehler passiert ist. Das muss ich klar sagen. Im ganzen Kanton wurde immer wieder die gleiche Praxis gehandhabt wie bis anhin, die jetzt sogar durch ein Bundesgerichtsurteil korrigiert werden muss. Die Beschwerde ist an eine übergeordnete Instanz erfolgt, an die kantonale Schätzungskommission, und von dort an das Verwaltungsgericht weitergezogen worden. Beide Gerichtsinstanzen haben das Vorgehen der operativen Leitung der städtischen Betriebe als richtig gestützt. Das Bundesgericht hat nachher die ganze Praxis gekehrt und gesagt: Diese Verfügung oder diese Art ist anfechtbar und nicht richtig. Die Tarifierhöhung ist richtig und nicht richtig. Aber das Konstrukt, wie es gemacht wird, ist anfechtbar. Das löst wiederum aus, dass man dagegen Beschwerde machen kann. Jeder Kunde ist dazu legitimiert. Aber sie gilt nur für denjenigen, der Beschwerde macht, und ist nicht einfach ein Rundumschlag. Das Büro hat dies von den zuständigen Personen, dem Verwaltungsrat und der operativen Führung der sbo gehört. Der Stadtrat wurde umfassend orientiert. Es hat Leute hier, die dies auch bestätigen und es auch gehört haben, insbesondere aus dem Büro. Ergo: Unabhängig davon, und das hilft jetzt eigentlich allen kantonalen Institutionen auf diesem Gebiet, wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben. Man darf es auch ruhig öffentlich sagen. Es sind zwei Koryphäen auf dem Gebiet der sogenannten Abgaberechtsprechung, Professor Benisch und Dr. Marantelli. Professor Benisch ist ein sehr anerkannter Mann und völlig unbestritten, völlig neutral. Unser Rechtskonsulent wird

dies bestätigen. Er kennt Sachen von ihm. Sie sind genau zu diesem Schluss gekommen, den Herr Nünlist jetzt zusammen gefasst hat. Mit anderen Worten: Der Fehler ist passiert. Er wird korrigiert. Wenn jemand aufgrund dieser Rechtskraft respektive der Genehmigung der Tarifierung ab 1.1.2010 durch den Regierungsrat jetzt eine Rechnung erhält und sich dementsprechend innerhalb der gesetzlichen Frist meldet, hat er das Recht auf Gleichbehandlung wie der Kunde, der bis vor Bundesgericht gegangen ist. Jetzt kommt die Konklusion. Zur Sorge von Stefan Nünlist wegen der Rückstellung zu Lasten des Geschäftsjahres 2009: Es sind natürlich schon einige Rechnungen versandt worden. Sie sind nicht mehr berechtigt. Es hat noch weitere. Diese können aufgrund der Beurteilung der Lage nicht dazu führen, dass es ausserordentliche Rückstellungen braucht. In diesem Sinne ist eigentlich der Zweck dieser Motion, wobei ich noch erwähnen darf, dass es fraglich ist, ob es eine Motion ist, wie Du es vorher bei einem anderen Geschäft erwähnt hast – wir haben es trotzdem akzeptiert – erfüllt. Was ich aufgrund des Geschäfts auch noch sagen kann: Die sbo werden informieren können. Jetzt gibt es eine Grundlage, um eine Information über diese ganze Geschichte machen zu können. Vorher hat man nur auf einen Leserbrief des Kunden, der vor Bundesgericht Recht erhalten hat, reagiert, indem zum Teil Unwahrheiten stehen, der unter anderem das Gemeindeparlament beschuldigt, wie es Stefan richtig gesagt hat, den Stadtrat beschuldigt und alle beschuldigt. Aber dieser Mann hat noch ein anderes Problem in diesem Zusammenhang. Das hängt mit der Gemeinde Trimbach zusammen, und wir müssen es hier etwas „ausfressen“.

Theo Schöni: Ich habe noch eine Anschlussfrage an den Stadtpräsidenten. Nach meinem Dafürhalten ist es wie eine Kompetenzdelegation, dass der Stadtrat über Gebühren befinden kann. Meines Wissens ist es bei jeder Gemeinde, welche die Gebührenordnung und Gebührentarife, verabschiedet, die Gemeindeversammlung, also der Souverän, der darüber abstimmt. Wo kan man die Bestimmung, dass quasi die Kompetenzdelegation dem Stadtrat obliegt, nachlesen?

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Es liegt nicht beim Stadtrat, sondern beim Verwaltungsrat der sbo. Sie ist eine selbständige öffentlich-rechtliche Unternehmung und kann im Rahmen der ihr übertragenen öffentlichen Aufgaben selber schalten und walten. In den Statuten ist geregelt, dass die Delegation der Ausgestaltung der Tarife beim Verwaltungsrat der sbo liegt. Innerhalb der Schranken, die das Tarifreglement vorgibt, die ersten paar Artikel des Tarifreglements, welche die Grundlagen vorgeben, bestimmt das Parlament. Es hat dies auch gemacht. Sie sind im Tarifreglement enthalten. Wenn es aber um die detaillierte Ausgestaltung dieser Tarife geht, obliegt es dem Verwaltungsrat der sbo.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Im Büro haben wir die ganze Sache aufgrund der verschiedenen Leserbriefe auch behandelt, wo der Gemeinderat doch ziemlich angegriffen wurde. Wir haben damals von den Vertretern der sbo schon eine sehr kompetente Antwort erhalten und sind überzeugt, dass dies alles rechtens gelaufen und der Fehler auch eingestanden ist. Ich bin jetzt aber trotzdem dankbar gewesen für den Vorstoss von Stefan Nünlist. Das hat noch mehr Klarheit hinein gebracht, und ich glaube, jetzt darf man die Sache wirklich alles erledigt betrachten.

Stefan Nünlist zieht die Motion zurück.

Mitteilung an:
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Rechtskonsulent
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 28. Januar 2010

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 69

Motion Stephan Hodonou (CVP/EVP) und Mitunterzeichnende betr. «Fairen Ortsbildschutz für alle»/Beantwortung

Am 29. Januar 2009 haben Stephan Hodonou und Mitunterzeichner/-innen eine Motion mit folgendem Inhalt eingereicht.

«Der Stadtrat wird beauftragt, folgende Massnahmen umzusetzen:

1. Der Stadtrat entwickelt ein Verfahren, um die effektiven Zusatzkosten berechnen zu können, welche den einzelnen Liegenschaftsbesitzern jeweils aufgrund der ausgesprochenen Auflagen im Rahmen des Ortsbildschutzes entstehen.
2. Der Stadtrat legt dem Parlament ein Bericht und Antrag vor, in denen aufgezeigt wird, wie er künftig die anfallenden finanziellen Zusatzkosten abgelten will, welche den Liegenschaftsbesitzern aufgrund der Auflagen im Rahmen des Ortsbildschutzes entstehen.

Begründung

1. Im Rahmen der Revision des Ortsbildschutzes hat der Stadtrat eine Anzahl von Strassen bestimmt (z. B. Zehnderweg, Krummackerweg, Burgweg, Elsastrasse etc.), welche neu auch dem Ortsbildschutz unterliegen. In der Begründung für die Ausweitung des Ortsbildschutzes macht der Stadtrat verschiedentlich ein allgemein öffentliches Interesse am Ortsbildschutz dieser Strassenzüge geltend (so z. B. in der Antwort zum Postulat Stephan Hodonou betr. Ortsbildschutzes contra Privateigentum).
2. Die Unterstellung diese Strassenzüge unter den Ortsbildschutz hat zur Folge, dass Bau- bzw. Altstadtkommission den betroffenen Eigentümern besondere Auflagen bei Um- oder Ausbauten machen können, welche finanzielle Zusatzkosten zur Folge haben können.
3. Die Eigentümer der betreffenden Liegenschaften haben in der Vergangenheit den Tatbeweis längstens erbracht, dass sie auch ohne Ortsbildschutz Sorge zu ihren Liegenschaften getragen haben. Wenn ihnen nun aufgrund des neu angewandten Ortsbildschutzes weitere Kosten auferlegt werden, so belastet dies die betreffenden Eigentümer über Gebühr. Stossend ist zudem, dass eine Kommission zwar zusätzliche Auflagen erlassen kann, sie selber bzw. die Stadt die finanziellen Folgen jedoch nicht tragen muss, sondern Private dafür aufkommen müssen.
4. Da der Stadtrat die neue Unterstellung der festgelegten Strassenzüge auf ein besonders allgemein öffentliches Interesse zurückführt, ist es nicht mehr als Recht, wenn die Allgemeinheit auch für die Folgekosten dieses Ortsbildschutzes aufkommt.»

- - - - -

Stadtrat Martin Wey beantwortet die Motion im Namen des Stadtrates wie folgt:

Die Zonenvorschriften sehen in § 35 vor, dass die Altstadtkommission an die Mehraufwendungen, die aus der Erfüllung der Auflagen entstehen, Beiträge sprechen kann, soweit diese Mehrkosten der Bauherrschaft nicht zugemutet werden können. Dies analog der bestehenden Praxis für Beiträge in der Schutzzone und in der Altstadtzone.

Die Bestimmungen über die «erhaltenswerten Kulturobjekte» im Zonenreglement bezwecken den Erhalt der im Zonenplan bezeichneten ästhetischen kulturellen, historischen und wissenschaftlich bedeutsamen Bauten und Anlagen. Diese Gestaltungsbestrebungen gehören zu den traditionellen Aufgaben des Baupolizeirechtes. Sie kommen in erster Linie im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zum Tragen. Zwar gehören die Vorschriften über die erhaltenswerten Kulturobjekte zu den herkömmlichen Eigentumsbeschränkungen, in der Regel schränken sie die aus dem Eigentum fliessenden Befugnisse der Betroffenen Grundeigentümer nicht übermässig ein. Bestimmend ist, ob der Grundeigentümer seine Liegenschaft trotz der Einschränkung sinnvoll nutzen kann. Ist dies der Fall, so bewirkt das Ziel - das äussere Erscheinungsbild soweit möglich in ihrer Ursprünglichkeit zu erhalten - keine übermässige Beschränkung des Eigentums; eine Entschädigung der Zusatzkosten durch die öffentliche Hand ist diesfalls nicht gerechtfertigt.

Der Stadtrat ist wie die Motionär/-innen der Ansicht, dass etliche Eigentümer/-innen der als Siedlungseinheit bezeichneten Liegenschaften glücklicherweise bauliche Interventionen ohne baukulturelle Gleichgültigkeit umgesetzt haben. Die Anwendung der Vorschriften bei den bisher ca. 20 Baugesuchen hat gezeigt, dass möglichst viel Spielraum gewährt wird, ohne dass die Eingriffe den Gesamteindruck wesentlich schmälern. Die Gestaltungsvorschriften erlauben im Einzelfall der Bewilligungsbehörde, zusammen mit der Bauherrschaft adäquate Lösungen zu treffen, die keine oder nur unwesentliche Mehrkosten verursachen.

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeindeparlament, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und – weil mit § 35 der Zonenvorschriften schon ein bewährter Mechanismus zur Ausrichtung von Entschädigungen eingeführt ist – abzuschreiben.

- - - - -

Stephan Hodonou: Ich danke für die Antwort des Stadtrates. Mit der Umwandlung in ein Postulat kann ich mich gut einverstanden erklären. Hingegen bin ich mit der Abschreibung nicht ganz zufrieden und möchte Euch aus folgendem Grund ermutigen, noch nicht abzuschreiben: Ich habe mir dies auf der Homepage herunter geladen, weil das Reglement nicht immer in gedruckter Form a-jour ist, und den betreffenden Artikel 35 und auch die anderen Artikel nachgeschlagen. Zu den geschützten Kulturobjekten steht in Artikel 34: „Alle Veränderungen, insbesondere auch Erneuerungen oder Änderungen von Farben, Materialien, Details usw. sind der kantonalen Denkmalpflege zur Genehmigung zu unterbreiten... und Ausführungen sind abzusprechen“. In Artikel 35 steht: „Um-, An Auf-, Aus- und Zusatzbauten sind grundsätzlich möglich, haben aber betreffend Materialwahl und Gestaltung erhöhten ästhetischen Anforderungen zu genügen“. Das bedeutet, dass die Einwohnerinnen und Einwohner, die jetzt neu in diesen Ortsbildschutzzonen wohnen, zum Teil massiv gegen ihren klaren Willen bei Veränderungen an den Aussenstrukturen oder an der äusseren Hülle Mehrkosten in Kauf nehmen müssen. Es ist etwas stossend, da sie es ja nicht bestellt haben. Es ist eigentlich für den Ortsbildschutz, der im Interesse der Gesamtstadt ist, wo man die Stadt quasi bestellt, sie müssen es aber selber bezahlen. Im besagten Artikel 35 steht weiter: „Beiträge an die Mehraufwendungen, die aus der Erfüllung von Auflagen aus diesem Paragraphen entstehen, können ausgerichtet werden, soweit durch diese Vorschriften entstehende Mehrkosten der Bauherrschaft nicht zugemutet werden können“. Es ist ein sehr diffuser und nicht sehr konkreter Artikel. In meinen Augen bleibt einfach stossend, dass es erstens keinen klaren Mechanismus gibt, um die Kosten zu berechnen, und zweitens, dass diejenigen, die diese Sachen ausführen

müssen, welche die Stadt bestellt, selber bezahlen müssen. Ich fände es gut, wenn hier ein Mechanismus entwickelt werden könnte, wo klar geregelt würde, in welchen Fällen die Anwohnerinnen und Anwohner, die Eigentümer, die bis jetzt immer Sorge zu ihren Liegenschaften getragen haben, Anspruch auf Entschädigung haben. In meinen Augen ist dies noch nicht erfüllt. Deshalb möchte ich Euch bitten, das Postulat nicht abzuschreiben.

Anita Huber, Fraktion Grüne: Wir haben den Eindruck, dass mit diesem Vorstoss eine Maus zu einem Elefanten aufgebläht wird. Es ist enorm aufwändig, ein sinnvolles Verfahren zu entwickeln und die Zusatzkosten für den Ortsbildschutz zu berechnen. Ausserdem sind allfällige Zusatzkosten eher gering. Gar keine Kosten entstehen, wenn aus Gründen des Ortsbildschutzes zum Beispiel auf einen unpassenden Anbau zu verzichten ist. Es gibt zwar Städte, die Zusatzkosten abgelten. Dann werden diese Gebäude aber auch unter Schutz gestellt, weil es schliesslich nicht im Sinne von Steuerzahlenden ist, wenn ein subventionierter Anbau von einem späteren Hausbesitzer abgerissen wird. Ich weiss nicht, ob dies im Interesse des Motionärs ist. Gerne möchte ich darauf verweisen, dass Häuser, die dem Ortsbildschutz unterstehen, langfristig einen Mehrwert erhalten. Das sind Häuser mit einem Charakter und einer Geschichte, und ein solcher Mehrwert führt zu Liebhaberpreisen. Besitzer von Häusern in solchen Zonen profitieren von strengen Richtlinien. Sie verhindern nämlich, dass der Nachbar einen hässlichen Anbau hinklotzt und den Charakter des gesamten Strassenzugs negativ verändert. Unsere Fraktion empfiehlt deshalb, dem Antrag des Stadtrates zu folgen.

Dieter Ulrich: Die SP-Fraktion wird dem Stadtrat ebenfalls folgen und für Überweisung und gleichzeitige Abschreibung plädieren. Dies eigentlich mit der gleichen Begründung, wie sie der Stadtrat bereits geliefert hat. Die Grundlagen sind vorhanden, damit in solchen Fällen die Beiträge gesprochen werden können. Ich denke auch, dass das von Stephan Hodonou Verlangte etwas weit führt. Das sind immer Sachen, die im Einzelfall geregelt werden müssen. Deshalb ist es auch sinnvoll, sie jeweils zu prüfen und dementsprechend zu behandeln. Wenn wir hier etwas Allgemeines ausarbeiten wollen, machen wir einen Riesenaufwand, wo wir nicht sicher sein können, dass es die Fälle nachher auch vernünftig abdeckt. Ich war vier Jahre in der Altstadtkommission. Bei den Gesuchen hatten wir eigentlich nicht so gravierende Sachen, dass wir hätten sagen müssen, es sei nicht zumutbar. Wenn es andere Sachen gab, haben wir dort auch geschaut, dass wir die Beiträge sprechen konnten. Es liegt ja auch im Interesse der Stadt, dass dort etwas gemacht wird, und dementsprechend werden auch Mittel gesprochen, soweit es verfügbar und verantwortbar ist. In diesem Sinne möchte ich Euch empfehlen, dem Stadtrat zu folgen und für Überweisung und Abschreibung zu stimmen.

André Kappeler: Wir von der SVP-Fraktion sind wie der Stadtrat auch der Meinung, dass solche Mehraufwendungen, wenn sie überhaupt gefordert werden, mit § 35 zur Genüge geregelt sind. Die Vergangenheit hat auch gezeigt, dass die Altstadtkommission solche Gelder spricht und sie nicht nur hortet. Deshalb werden wir das Postulat ebenfalls überweisen und abschreiben.

Andreas Schibli, FdP-Fraktion: Ich bitte Sie, das vorliegende Postulat aus folgenden Gründen zu unterstützen: Erstens hat der Stadtrat mit Beschluss vom 25. September 2006 bezüglich Ortsbildschutz quasi ein Museum geschaffen, das niemanden interessiert. Dies zeigen überwiegend die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens bezüglich des Ortsbildschutzes. Eine grosse Mehrheit der Eigentümer hat den Ortsbildschutz abgelehnt. Wenn der Stadtrat ein Museum unterhalten möchte, das auf Desinteresse stösst, soll er sich auch finanziell daran beteiligen und klare Voraussetzungen dafür schaffen. Zweitens: Die Beurteilungen bezüglich Ortsbildschutz können in keiner Weise den gestellten fachlichen notwendigen Anforderungen gerecht werden durch eine Kommission, die nach dem politischen Proporz zusammengestellt ist. Deshalb ist davon auszugehen, dass die besonderen Auflagen bezüglich Um- und Anbau von Wohneigentum mit einer Willkür behaftet sind. Drittens: Selbst der Präsident der Altstadtkommission hat anlässlich der damaligen Ausstellung bezüglich Ortsbildschutz die Skepsis mit der Aussage bestätigt, dass eben diese Kommission in zwei Fällen in der Altstadt total versagt hat. Wer, geschätzte Damen und Herren, möchte sich von einer Kommission, die von sich aus öffentlich bestätigt, versagt zu haben, Auflagen bei Um- und Anbauten seines

Wohneigentums aufbürden lassen und dies noch selber berappen? Aus diesen drei Gründen bitte ich Sie, den Vorstoss zu unterstützen.

Dieter Ulrich: Zu Andreas Schibli: Nur weil der Präsident einer Kommission etwas sagt, heisst das noch lange nicht, dass dies die Meinung der Gesamtkommission ist. Insofern möchte ich dies relativieren. Diese Fälle liegen zum Teil auch schon länger zurück und sind nicht von der aktuellen Altstadtkommission behandelt worden. Auch die Baukommission ist nach politischem Proporz zusammengesetzt. Ich weiss nicht, wie Du ihre Beschlüsse wertest. Aber im Prinzip würde es dort genau gleich gelten.

Stephan Hodonou: Ich möchte einfach noch zu bedenken geben, dass das Faktum stossend bleibt, dass man von Ortsbildschutz und bewahren spricht und dies hochjubelt, gleichzeitig aber nicht bereit ist, auch die Mittel bereit zu stellen. Andere sollen bezahlen. Das finde ich irgendwie stossend. Aber man kann es akzeptieren.

Beschluss

Grossmehrheitlich (41 : 6 Stimmen) wird das Postulat überwiesen.

Grossmehrheitlich (30 : 10 Stimmen bei 7 Enthaltungen) wird das Postulat abgeschrieben.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Stabsstelle Planung/Herr Pietro Prina
Tiefbau/Herr Urs Kissling
Finanzdirektion/Herr Markus Sieber
Finanzkontrolle
Rechtskonsulent
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir haben das wichtige Traktandum Aareraum nicht behandeln können. Deshalb wird wahrscheinlich am 24. März 2010 eine zusätzliche Sitzung stattfinden. Der Beschluss wird an der Bürositzung fallen. Ich wünsche Euch einen schönen Abend.

Der Parlamentspräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

Protokollgenehmigung:

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