

**6. Sitzung des Gemeindeparlamentes,
Mittwoch, 24. März 2010
Stadthaus, Ratsaal,
Sitzungsdauer: 18.00 Uhr – 22.15 Uhr**

Anwesend sind: Ratsmitglieder 43 (von 50 Mitgliedern)

Freisinnig-demokratische Partei:

1. Heinz Eng, 2. Daniel Dähler, 3. Nadja Fleischli, 4. Thomas Frey, 5. Urs Knapp,
6. Stefan Nünlist, 7. Dr. Max Pfenninger (ab 19.00 Uhr), 8. Andreas Schibli, 9. René Wernli,
10. Christian Wüthrich, 11. Nico Zila

Sozialdemokratische Partei:

1. Dr. Markus Ammann, 2. Corinne Bader (ab 20.50 Uhr), 3. Rolf Braun,
4. Lukas Derendinger, 5. Werner Good (1 Stunde abwesend), 6. Thomas Marbet,
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. Heidi Ehram, 2. Antonia Hagmann, 3. Patrick Kissling, 4. Roland Rudolf von Rohr,
5. Marcel Steffen

Evangelische Volkspartei Olten:

1. Stephan Hodonou

Grünliberale Partei:

1. Simon Haller

Grüne Olten:

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

Schweizerische Volkspartei:

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

Stadtrat:

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

Ferner anwesend:

Adrian Balz, Verwaltungsleiter Baudirektion
Markus Pfefferli, Stadtplaner
Aldo Stoppa, Stadtplaner

Entschuldigt abwesend:
Alexandra Kämpf
Daniel Probst
Huguette Meyer Derungs
Georg Dinkel
Armand Weissen
René Steiner
Christian Werner

Vorsitz: Roland Rudolf von Rohr

Protokollführerin: Erika Brunner, Leiterin Stadtkanzlei

* * *

Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. Dringliche Vorstösse/Frage der Dringlichkeit
 - 2.1. Postulat GPK betr. „Für eine bessere Führung der Stadtrats-Geschäfte“
 - 2.2. Postulat GPK betr. „Für mehr Transparenz über Entscheide des Stadtrates“
 - 2.3. Postulat GPK betr. „Für bessere Kommunikation des Stadtrates und der Verwaltung“
3. Attraktivierung Innenstadt/Konzept
4. Attraktivierung Aareraum/Zwischenbericht
5. Parlamentarische Vorstösse/Begründung, Beantwortung und Weiterbehandlung

* * *

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr begrüsst die Gäste, Vertreter der Presse, die Stadträtin und Stadträte und Mitglieder des Gemeindeparlamentes zur heutigen Sitzung.

* * *

Mitteilungen

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr:

Totenehrung

Am 12. März ist Dr. Alfred Wyser im Alter von 88 Jahren verstorben, eine markante Persönlichkeit in Kanton, Stadt, aber auch in andern öffentlichen Ämtern. Von 1966 bis 1979 war er als Erziehungsdirektor Regierungsrat, wobei er 1970 und 1975 das Amt des Landammanns bekleidet und somit für den Kanton eine sehr grosse Arbeit geleistet hat. Schon früher war er aber für unsere Gemeinde tätig, was für uns auch wichtig ist. Er gehörte verschiedenen Kommission an. Damals gab es noch die Gemeinderatskommission, Bewerbungskommission, Spezialkommission Revision AGO usw. Dr. Alfred Wyser war von 1949 bis 1961 als Gemeinderat an der gleichen Stelle wie wir.

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

* * *

Protokollgenehmigung

Die Protokolle der Parlamentssitzungen vom 27. August und vom 16./17. September 2009 sind vom Büro am 8. März 2010 definitiv genehmigt worden.

* * *

Vorstösse/Eingang

- Dringliches Postulat GPK betr. Für eine bessere Führung der Stadtrats-Geschäfte
- Dringliches Postulat GPK betr. Für eine bessere Kommunikation des Stadtrates und der Verwaltung
- Dringliches Postulat GPK betr. Für mehr Transparenz über Entscheide des Stadtrates
- Dringliches Postulat SP-Fraktion betr. Einsicht in Protokoll der Retraite/Entbindung des damaligen Rechtskonsulenten vom Amtsgeheimnis
- Dringliche Motion Fraktion Grüne betr. Verhandlungen für Teilkauf von Olten SüdWest
- Dringliche Interpellation Grüne Fraktion betr. Parkhaus Munzingerplatz
- Motion GPK betr. Für eine klar strukturierte Stadtentwicklung in Olten
- Motion GPK betr. Für auftragsorientierte Kompetenzen der GPK
- Postulat Thomas Marbet (SP) und Mitunterzeichnende betr. Ehemaliger Kapo-Posten Jurastr. 1, Olten
- Motion Christan Werner (SVP), Marc Winistörfer (SVP) und Mitunterzeichnende betr. Ausbau der Aufsichtsinstrumente

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 70

Erklärungen Stadtpräsident Ernst Zingg und Stadträtin Iris Schelbert

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich schicke es voraus: Der Stadtrat und ich als dessen Präsident entschuldigen uns für Vorkommnisse im Zusammenhang mit Olten SüdWest, sei es im Bereich Abläufe, Entscheidungsfindung, Kommunikation oder Einbezug von Gremien, zu denen es in dieser Form nicht hätte kommen dürfen. Ich möchte Ihnen diese Aussage mit den folgenden Ausführungen begründen:

Bei der Aufgleisung der Planung Olten SüdWest Ende der neunziger Jahre war ein Kauf durch die Stadt Olten für den damaligen Stadtrat kein Thema. Vielmehr wurde eine kooperative Planung mit Eigentümerschaft, Stadt und Kanton gestartet, in welche die Stadt ihre Interessen – insbesondere betreffend öffentliche Bauten, aber auch bezüglich mögliche Nutzungen auf diesem Areal – einbringen wollte.

Diese Stossrichtung wurde seither durchgezogen, in der gesamten Entwicklungsplanung, auch im Zusammenhang mit der Sportstättenplanung, auch beim Planungsstopp von Seiten der Eigentümerschaft im Jahr 2007. Einen formellen Entscheid über einen Nichtkauf gab es hingegen zu keinem Zeitpunkt.

Gelogen hat der Stadtrat oder haben einzelne Mitglieder des Stadtrates nicht: Es wurde nie gesagt, das Areal Olten SüdWest steht nicht zum Verkauf. Wenn aber durch Äusserungen des Stadtrates und insbesondere des Stadtpräsidenten ungewollt der Eindruck erweckt wurde, dass dem so ist, nämlich dass das Areal nicht zum Verkauf steht, dann tut uns das leid und entschuldigen wir uns dafür. Wir sind aber der Ansicht, dass – sofern dies die Eigentümerschaft zugestand – immer transparent über den Planungsstand informiert wurde, so auch über den Planungsunterbruch 2007, und dass somit auch nicht direkt Involvierte Gelegenheit gehabt hätten, einen Kauf durch die Stadt Olten in irgendeiner Form vorzuschlagen. Ebenfalls geben wir wie mehrfach ausgeführt zu, dass im April 2007 Fehler begangen wurden: Auf die Kaufanfrage hin hätte eine eigentliche Offerte angefordert werden müssen, diese hätte im Gesamtstadtrat und zumindest mit der Stadtentwicklungskommission diskutiert werden sollen und es hätte ein formeller Beschluss gefasst werden sollen. Und die Anfrage betreffend Kaufinteresse hätte der Eigentümerschaft schriftlich beantwortet werden sollen.

Ein Wort zu Personen ausserhalb des Stadtrates, die jetzt in die Öffentlichkeit gezerrt werden, wie Stadtschreiber, Rechtskonsulent oder sogenannte „Chefbeamte“: Diese haben eine beratende und ausführende Funktion, von ihnen wird Loyalität erwartet und sie unterstehen dem Amtsgeheimnis. Entscheidungen fällt aber ganz alleine der Stadtrat. Es gibt da keine „Rollen“, die irgendwer gespielt haben soll, und wir stellen uns als Stadtrat voll und ganz hinter diese Personen.

Stadträtin Iris Schelbert: Kommen wir noch einmal auf die Retraite des neuen Stadtrates vor dessen Amtsantritt im Juli 2009 zu sprechen: Es ging darum, die gemeinsame Arbeit vorzubereiten und eine vertrauensbildende Basis zu bilden. Mit andern Worten: Es ging mehr um Themen der Software als der Hardware. Dass uns diese Vertrauensbildung gelungen ist, zeigt die Art und Weise, wie wir heute arbeiten, wie wir wichtige Instrumente wie Regierungsprogramm, Finanz- und Investitionsplan und Jahresprogramm erarbeitet haben.

Und es muss möglich sein, solche Diskussionen über die Art und Weise unter Ausschluss der Öffentlichkeit führen zu können.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Wir sind nach wie vor der Ansicht, dass ein Kauf des *Gesamtareals* durch die Stadt Olten, wie ihn auch die Volksinitiative fordert, nicht richtig gewesen wäre und heute noch nicht richtig ist. Über einen Kauf von Land für gewisse Zwecke von öffentlichem Interesse kann hingegen geredet werden. Der Weg, wie diese Ansicht zustande gekommen ist, war jedoch ebenso nicht richtig. Wir bedauern dies und nehmen uns für die Zukunft vor, solche Fehler zu vermeiden. In diesem Zusammenhang sind wir froh über die Vorstösse der GPK, die wir von Beginn weg als konstruktiv bezeichnet haben. Wie wir ebenfalls schon betont haben – und dies muss uns als unser Recht zugestanden werden, ohne dass uns Schönfärberei vorgeworfen wird – haben wir schon einzelne Vorkehrungen getroffen. Es bleibt aber noch einiges zu tun. Und wir hoffen, dass uns das Parlament unterstützen wird, wenn wir Vorlagen – zum Beispiel zum Thema Stadtentwicklung – einbringen.

Ob das Parlament weitergehende Schritte – zum Beispiel eine DUK – einleiten will, ist ihm überlassen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die GPK in ihrem Bericht ausführt, es lägen keine Tatbestände vor, welche die Aufnahme einer disziplinarischen oder strafrechtlichen Untersuchung rechtfertigen würden. Eine solche Untersuchung würde auf der andern Seite uns alle in der nahen Zukunft blockieren. Der Stadtrat seinerseits bildet ein Team und lässt sich nicht auseinanderdividieren, sondern spricht allen seinen Mitgliedern das Vertrauen aus. In den Augen des Stadtrates ist die Geschichte nun aufgearbeitet, wurden und werden die nötigen Schritte eingeleitet und können wir uns nun der – hoffentlich besseren – Zukunft zuwenden. Auf uns kommen wichtige Vorlagen zu. Wir fordern alle auf, diese sachbezogen zu behandeln.

Zum Schluss noch dies: der neue Stadtrat hat sich für die neue Legislatur zum Ziel gesetzt, im Team für Olten tätig zu sein und Führungsverantwortung zu übernehmen. Nicht aus Selbstzweck, sondern um unsere Stadt in guten Treuen weiter zu entwickeln. Wir alle hoffen, dass unser Eingeständnis, dass wir in der Vergangenheit Fehler gemacht haben, und die ausgesprochene Entschuldigung von Ihnen und von der Öffentlichkeit als Zeichen unseres aufrichtigen Willens verstanden werden, es künftig besser zu machen.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 71

Dringliche Interpellation Grüne Fraktion betr. Investorenwettbewerb „Parkhaus Munzingerplatz“/Frage der Dringlichkeit

Myriam Frey Schär: Es ging uns darum, die Fragen doch noch gestellt zu haben. Viele Leute haben dies schon in verschiedensten Zusammenhängen gemacht. Es gibt einfach Unklarheiten, und es geht nicht darum, irgend wen für irgend etwas zu bezichtigen oder zu sagen, man habe nicht alles gesagt, wie es ist. Für uns sind aber wirklich sehr viele Fragen im Zusammenhang mit dem Investorenwettbewerb offen, die geklärt sein sollten, falls das Parkhaus kommen sollte. Gerade im Rahmen der Transparenz: Wir sind am Aufarbeiten. In der letzten Zeit ist viel passiert, das auch im Zusammenhang mit Unklarheiten oder mit schlechter Kommunikation stand. Es sind einfach Fragen, die uns interessiert haben. Bevor wir das Thema weiter diskutieren, möchten wir gerne wissen, wie der Sachverhalt ist.

Beschluss

Einstimmig wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 16/3, 16/6

Prot.-Nr. 72

Dringliche Postulate der GPK betr.

- **Für eine bessere Führung der Stadtrats-Geschäfte/Frage der Dringlichkeit**
- **Für mehr Transparenz über Entscheide des Stadtrates/Frage der Dringlichkeit**
- **Für bessere Kommunikation des Stadtrates und der Verwaltung/Frage der Dringlichkeit**

Dr. Rudolf Moor: Ich spreche zur Dringlichkeit aller drei Vorstösse. Im Rahmen der Aufarbeitung der Geschehnisse um Olten SüdWest hat die GPK Mängel bei der Organisation und Führung von Stadtrats-Geschäften festgestellt, insbesondere auch bei der Behandlung externer Korrespondenz und der Information über getroffene Entscheide. Um diese Mängel zu beheben, hat die GPK drei Postulate mit den Titeln „Für eine bessere Führung der Stadtrats-Geschäfte“, „Für eine bessere Kommunikation des Stadtrates und der Verwaltung“ und „Für mehr Transparenz über Entscheide des Stadtrates“ eingereicht. Die Mängel sind aus Sicht der GPK nicht nur Bagatellen. Eine Korrektur ist dringend, um weitere Fehler verhindern zu können und das Vertrauen in den Stadtrat und die Verwaltung wieder herzustellen. Aus diesen Gründen beantragt die GPK die dringende Behandlung aller drei Postulate.

Beschluss

Fast einstimmig (1 Enthaltung) wird der Dringlichkeit aller drei Geschäfte zugestimmt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 3/13, 16/3, 16/6

Prot.-Nr. 73

Dringliches Postulat SP-Fraktion betr. Einsicht in Protokoll der Retraite/Entbindung des damaligen Rechtskonsulenten vom Amtsgeheimnis/Frage der Dringlichkeit

Dr. Markus Ammann: Wir haben in der ganzen Aufarbeitung und auch in den Unterlagen festgestellt, dass es einzelne weisse Flecken gibt, wo wir finden, man könnte dort noch das Eine oder Andere daraus erfahren, und möchten beliebt machen, im Rahmen der Gesamtaufarbeitung auch hier noch diesen kleinen Schritt zu machen.

Beschluss

Grossmehrheitlich wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 74

Dringliche Motion Fraktion Grüne betr. Teilkauf Olten SüdWest/Frage der Dringlichkeit

Felix Wettstein: Wir haben die Begründung der Dringlichkeit gleich in den zweiten Abschnitt genommen, also unmittelbar nach der Formulierung der Motion. Dazu ist noch zu sagen, dass wir momentan zwei kopierte Blätter auf dem Tisch haben, beide mit dem gleichen Briefkopf Fraktion Grüne. Dasjenige, das etwas früher versandt wurde, ist betitelt mit „Traktandum Volksinitiative Kauf von Olten SüdWest, Antrag auf Ziffer 2 neu des Beschlussesantrages, Gegenvorschlag“. Das ist hinfällig. Dieses Blatt brauchen wir nicht mehr, weil die dringliche Motion unser ursprünglich geplantes Vorgehen ersetzt, dass wir in der Volksinitiative mit einem zusätzlichen Beschlussesantrag einen Gegenvorschlag entgegen stellen würden. Das hat sich juristisch als möglicher Stolperstein oder nicht opportun erwiesen, einer Initiative, die nur den Charakter einer allgemeinen Anregung hat, einen Gegenvorschlag entgegen zu stellen. Mit der dringlichen Motion haben wir die Möglichkeit, inhaltlich und vor allem zeitlich das Gleiche zu erreichen. Dies ebenfalls morgen, wenn ohnehin das Traktandum Volksinitiative Kauf von Olten SüdWest traktandiert ist. Das ist der Hauptgrund für die Dringlichkeit, damit es morgen materiell behandelt werden kann.

Beschluss

Grossmehrheitlich wird der Dringlichkeit zugestimmt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 16/5

Prot.-Nr. 75

Wahl Ersatzstimmenzähler

Anstelle des etwas später eintreffenden Stimmenzählers Thomas Marbet hat die SP-Fraktion Rolf Braun als Ersatzstimmenzähler vorgesehen.

Beschluss

Einstimmig wird Rolf Braun als Ersatzstimmenzähler gewählt.

Mitteilung an:
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 35/6

Prot.-Nr. 76

Dringliche Interpellation Grüne Fraktion betr. Investorenwettbewerb „Parkhaus Munzingerplatz“/Beantwortung

Am 22. März 2010 hat die Grüne Fraktion folgenden Vorstoss eingereicht:

"Im Zusammenhang mit der Durchführung des Investorenwettbewerbs „Parkhaus Munzingerplatz“ gibt es einige Punkte, die aus der Sicht der Grünen Fraktion der rechtlichen Klärung bedürfen.

1. Der Investorenwettbewerb wurde gemäss Wettbewerbsunterlagen in den einschlägigen Medien publiziert und „in Anlehnung an die SIA-Ordnung 142“ ausgelobt (Artikel 3 des Wettbewerbsprogramms: „Wettbewerbsart“). Ein Zusatz lautet „Rechtsansprüche können hieraus jedoch keine abgeleitet werden“.

Frage 1:

Bedeutet das im Wesentlichen, dass sich die Stadt im laufenden Verfahren nach Bedarf Artikel aus SIA 142 wegbedingen konnte? Und hatten umgekehrt die Teilnehmenden diese Möglichkeit auch?

2. Anlässlich der Fragerunde der Teilnehmenden wurde auch von Unternehmerseite mehrfach nach der Verbindlichkeit der SIA-Norm gefragt. Konkret schreibt ein Unternehmer in seiner Frage nach der Gültigkeit „Wir gehen davon aus, dass insbesondere der vollständige Art. 12 SIA 142 gilt.“ Eine Antwort bleibt die Stadt in diesem Punkt schuldig.

Frage 2:

Nach Art. 12.2 c) SIA 142 wäre der Gewinner des Wettbewerbs in seiner Kapazität als Präsident der vorbereitenden Kommission ohne Sonderregelung im Wettbewerbsprogramm nicht teilnahmeberechtigt gewesen. Wie wurde dieser Fall geregelt?

3. Im Artikel 2 des Wettbewerbsprogramms steht unter Artikel 2 „Der Wettbewerb ist für die Auftraggeberin ein Instrument, um ein optimiertes qualitativ hochstehendes Projekt zu erhalten (...)“.

Frage 3.1:

Nur ein einziges Unternehmen hat ein Projekt eingereicht. Welche Schritte hat die Stadt unternommen, um mangels Vergleichsmöglichkeiten die Qualität zu sichern?

Frage 3.2:

Welche Schlussfolgerungen zieht die Stadt aus dem Umstand, dass offenbar nur ein einziger Investor von der Rentabilität des Projektes überzeugt ist?

4. Gemäss Art. 6.2.2 des Wettbewerbsprogramms entrichtet die Stadt einen Baukostenbeitrag von 2.3 Mio Fr. à fonds perdu an den Verfasser des Siegerprojekts.

Frage 4:

Im Rahmen der Fragerunde weist die Stadt darauf hin, dass das Verfahren „den allgemeinen Regeln für Wettbewerbsausschreibungen“ folge. Wann und in welcher Weise wurde demzufolge den anderen teilnehmenden Unternehmern noch einmal die Chance gegeben, gemäss den nachträglich geänderten Spielregeln (Erhöhung des Baukostenbeitrags auf 3.2 Mio) einen Wettbewerbsbeitrag einzureichen?“

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

Zur Frage der Dringlichkeit:

Angeichts der Behandlung des Geschäftes „Attraktivierung Innenstadt/Konzept“ an der Parlamentssitzung vom 24./25. März befürwortet der Stadtrat eine dringliche Behandlung der Interpellation.

Grundsätzliche Bemerkung:

Der Wettbewerb bezweckte gemäss Art. 2 des Wettbewerbsprogramms die Erteilung eines Baurechtes für die Erstellung, Finanzierung und Betrieb eines öffentlich zugänglichen, unterirdischen Parkhauses auf dem Munzingerplatz. Es handelte sich dabei also weder um einen Architektur- oder Ingenieurwettbewerb, deren Verfahren eben in der SIA-Ordnung 142 geregelt ist, noch um die Vergabe einer Dienstleistung. Aus diesen Gründen lehnte sich das Verfahren an die SIA-Ordnung 142 und unterlag explizit nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen.

Grundsätzlich wurde im Wettbewerbsprogramm verlangt, dass die von der Implenia Development AG im Vorfeld erarbeitete Vorprojektstudie als Basis für die Berechnungen des zwingend aufzuzeigenden Baurechtszinsmodells bzw. Baurechtszinsofferte verwendet wurde. Den Anbietern war es gleichzeitig freigestellt, zu dieser ausgeschriebenen Basislösung Alternativen aufzuzeigen.

Qualitative und ökonomische Aspekte beeinflussen selbstverständlich die Kosten und die Betriebssicherheit bzw. die Attraktivität des Parkhauses. Aus diesem Grund wurden neben der Tarifstruktur und dem Baurechtszinsmodell auch Angaben über Gestaltung, Konstruktionssystem und die Betriebsabläufe einverlangt und zwar im Rahmen der vorerwähnten Vorprojektstudie. Nicht nur das Baurechtszinsmodell alleine war also für den Zuschlag massgebend, sondern eben auch die das Zinsmodell beeinflussenden, qualitativen und ökonomischen Aspekte. Dies war denn auch die Basis, auf welcher der Wettbewerb ein ideales Instrument darstellte, um ein qualitativ hochstehendes „Projekt“ zu erhalten, d.h., ein Angebot für einen Baurechtszins unter Einbezug vorgenannter Kriterien.

Die aus Fachexperten zusammengesetzte Jury hat den einzigen Wettbewerbsbeitrag, welcher eingereicht wurde, 1. aufgrund der vorgegebenen Prüfkriterien zur Beurteilung zugelassen und 2. im Rahmen der Zuschlagskriterien bewertet. Anschliessend empfahl es dem Stadtrat, den entsprechenden Verfassern das Baurecht zu erteilen. Es gibt keinen Grund, das Ergebnis der Jury in irgendeiner Weise in Frage zu stellen.

Zu den einzelnen Fragen:

Im Zusammenhang mit der Durchführung des Investorenwettbewerbs „Parkhaus Munzingerplatz“ gibt es einige Punkte, die aus der Sicht der Fraktion Grüne der rechtlichen Klärung bedürfen.

1. Der Investorenwettbewerb wurde gemäss Wettbewerbsunterlagen in den einschlägigen Medien publiziert und „in Anlehnung an die SIA-Ordnung 142“ ausgelobt (Artikel 3 des Wettbewerbsprogramms: „Wettbewerbsart“). Ein Zusatz lautet „Rechtsansprüche können hieraus jedoch keine abgeleitet werden“.

Frage 1:

Bedeutet das im Wesentlichen, dass sich die Stadt im laufenden Verfahren nach Bedarf Artikel aus SIA 142 wegbedingen konnte? Und hatten umgekehrt die Teilnehmenden diese Möglichkeit auch?

Diese Formulierung ist im Sinne einer Generalklausel zu verstehen, in dem Sinne, als SIA 142 im Bedarfsfall als Leitlinie für den Wettbewerb herangezogen werden kann. Direkte Ansprüche aus Normen des SIA 142 konnten jedoch auf den vorliegenden Wettbewerb nicht abgeleitet werden, da der Inhalt des hiesigen Wettbewerbs eben gerade nicht diejenigen der

Wettbewerbe nach SIA 142 aufwies. Um Klarheit gegenüber den Anbietern zu schaffen, wurde dies der Form halber ausdrücklich hervorgehoben.

Soweit Unklarheiten für die Wettbewerbsinteressierten bestanden haben, konnten diese allesamt im Rahmen der 1. Fragerunde geklärt werden. Im Rahmen der 2. Fragerunde wurden keine weiteren Fragen eingereicht. Allfällige Streitigkeiten hätten durch ein spezielles, im Wettbewerbsprogramm erwähntes bzw. definiertes Schiedsgericht beurteilt werden müssen.

2. Anlässlich der Fragerunde der Teilnehmenden wurde auch von Unternehmerseite mehrfach nach der Verbindlichkeit der SIA-Norm gefragt. Konkret schreibt ein Unternehmer in seiner Frage nach der Gültigkeit „Wir gehen davon aus, dass insbesondere der vollständige Art. 12 SIA 142 gilt.“ Eine Antwort bleibt die Stadt in diesem Punkt schuldig.

Frage 2:

Nach Art. 12.2 c) SIA 142 wäre der Gewinner des Wettbewerbs in seiner Kapazität als Präsident der vorbereitenden Kommission ohne Sonderregelung im Wettbewerbsprogramm nicht teilnahmeberechtigt gewesen. Wie wurde dieser Fall geregelt?

Sämtliche im Vorfeld des Wettbewerbes erarbeiteten Informationen und Unterlagen waren für Wettbewerbsteilnehmer verfügbar. Die Mitarbeit in der Spezialkommission brachte dem Präsidenten der Kommission keine relevanten Wettbewerbsvorteile. Im Rahmen des Wettbewerbes war sichergestellt, dass allfällige Wettbewerbsteilnehmer den gleichen Wissensstand hatten. Es gab deshalb keinen Grund, vorbereitete Unternehmen bzw. Personen als Anbieter oder Subunternehmer vom Wettbewerb auszuschliessen. Die Frage wurde sinngemäss in der 1. Fragerunde des Wettbewerbes entsprechend beantwortet.

3. Im Artikel 2 des Wettbewerbsprogramms steht unter Artikel 2 „Der Wettbewerb ist für die Auftraggeberin ein Instrument, um ein optimiertes qualitativ hochstehendes Projekt zu erhalten (...)“.

Frage 3.1:

Nur ein einziges Unternehmen hat ein Projekt eingereicht. Welche Schritte hat die Stadt unternommen, um mangels Vergleichsmöglichkeiten die Qualität zu sichern?

Der Stadtrat hat im Rahmen der Zusammensetzung der Fachpreisrichter sichergestellt, dass die qualitativen Aspekte kompetent beurteilt werden können. Der Jury fehlte zwar die Vergleichsmöglichkeit zu weiteren Angeboten, nicht aber ihre Fachkompetenz. Zudem konnten die eingereichten und vom Basisprojekt abweichenden Unterlagen demselben gegenübergestellt und diesbezüglich beurteilt werden.

Frage 3.2:

Welche Schlussfolgerungen zieht die Stadt aus dem Umstand, dass offenbar nur ein einziger Investor von der Rentabilität des Projektes überzeugt ist?

Qualität vor Quantität! Dem Stadtrat ist es lieber nur einen Investor zu haben, der eine grosse Kernkompetenz im Entwickeln von Parkhäusern sowie eine jahrezehnte lange Erfahrung in der Erstellung von Parkhäusern hat, als eine grosse Anzahl weniger gut qualifizierter Investoren.

4. Gemäss Art. 6.2.2 des Wettbewerbsprogramms entrichtet die Stadt einen Baukostenbeitrag von 2.3 Mio Fr. à fonds perdu an den Verfasser des Siegerprojekts.

Frage 4:

Im Rahmen der Fragerunde weist die Stadt darauf hin, dass das Verfahren „den allgemeinen Regeln für Wettbewerbsausschreibungen“ folge. Wann und in welcher Weise wurde demzufolge den anderen teilnehmenden Unternehmern noch einmal die Chance gegeben, gemäss den nachträglich geänderten Spielregeln (Erhöhung des Baukostenbeitrags auf 3.2 Mio) einen Wettbewerbsbeitrag einzureichen?

Wie bekannt ist, hat nur ein einziges Team am Wettbewerb teilgenommen. Aus diesem Grund musste niemandem eine weitere Chance gegeben werden. Es wäre – wie schon mehrfach betont – möglichen anderen Anbietern freigestellt gewesen, alternative Modelle aufzuzeigen. Im Übrigen ist festzuhalten, dass mögliche Anbieter verschiedene, gewichtige Kriterien zu erfüllen hatten. Die Höhe des A-fonds-perdu-Beitrages dürfte deshalb nicht alleine den Ausschlag gegeben haben, ob ein potentieller Anbieter sich dem Wettbewerb unterziehen wollte oder nicht.

- - - - -

Thomas Frey (FdP) begibt sich in den Ausstand.

Myriam Frey Schär: Ich lese die Antwort und der Eindruck, den ich vor dem Verfassen der Interpellation hatte, habe ich eigentlich immer noch. Für mich sieht es einfach etwas so aus, als hätte man sich ein Regelwerk und Spielregeln gegeben, wo man eigentlich von Anfang an nicht vor hatte, sich daran zu halten. Ich sage nicht, dass man dies nicht darf. Für uns hat es einfach einen etwas seltsamen Beigeschmack. Es ist klar, dass die Punkte 1 und 2 so sein werden. Punkt 3 finde ich sehr interessant, weil die Stadt sagt: Wir hätten ja keinen Wettbewerb durchführen müssen, weil wir ja keine Dienstleistung usw. vergeben. Wir machen den Wettbewerb nur, weil wir die Qualität sichern wollen. Er hat de facto nicht stattgefunden, weil es, wenn nur einer mitmacht, es kein Wettbewerb ist. Juristisch gesehen war es dies sicher. Aber wenn bei einem Sportanlass die schnellste Person der Welt gesucht wird und ich die Einzige bin, die hingehet, so bin es ja nachher deshalb nicht die schnellste gewesen. Aber man kann dies einschätzen, wie man will. Die Frage 3.2, Qualität vor Quantität, finde ich einen guten Grundsatz. Auf der andern Seite haben wir aber schon das Gefühl, dass es in der weiteren Umgebung verschiedene Unternehmungen gibt, die dies auch könnten. Konkret weg bleiben von all den anderen, die es auch könnten, irritiert uns etwas und lässt uns einfach vor dem Moment Angst haben, wo die Stadt dann möglicherweise einmal auf einem Parkhaus sitzt, das nicht rentiert. Als letzten Punkt finde ich die Formulierung sehr interessant, es habe nur ein einziges Team am Wettbewerb teilgenommen. Die Wettbewerbsunterlagen bezogen oder erhalten haben auch andere Unternehmen. Es haben sich dies eigentlich alle grösseren Unternehmen angeschaut und die ganze Geschichte irgend einmal als nicht rentabel oder machbar bestimmt. Was jetzt hier passiert, ist de facto eine Änderung der Spielregeln im Nachhinein. Wir sind der Meinung, dass man dies nicht darf. Aber wir sind keine Juristen. Es mag schon sein, dass es nicht reichen würde, wenn ein Unternehmen käme und sagt: Wenn wir dies gewusst hätten, hätten wir es gleich gemacht. Es ist die Frage: Macht man dies so oder macht man es nicht so? Ich bin einfach nicht ganz sicher, ob man dies so darf. Aber man hat es gemacht, und wenn sich niemand daran stösst: Wo kein Kläger ist, ist kein Richter.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Zu den Fragen selber: Wir sind froh, dass wir sie vorgängig beantworten konnten, denn sie hätten auch während der ganzen Debatte gestellt werden können. Ich möchte insbesondere auch denjenigen danken, welche die Fragen beantwortet haben. Es sind nicht einfache Fragen, aber sie sind seriös abgeklärt worden, einerseits von unserem Juristen, andererseits auch vom Stadtplanungsamt, von Aldo Stoppa, der in den ganzen Wettbewerbsfragen ja auch nicht unerfahren ist. Unsere Aufgabe war, die Fragen zu beantworten. Das haben wir so gemacht. Wir sind überzeugt, dass wir hier auch korrekt verfahren sind und die Vorlage auf gesetzlichen Grundlagen basiert. Ich denke, damit konnten wir die gestellten Fragen beantworten. In diesem Sinne denke ich auch, dass bei den Auslegungen nicht irgend etwas gedreht ist, sondern das Geschäft hat sich so entwickelt. Dagegen möchte ich mich eigentlich im Namen des Stadtrates auch noch wehren. Manchmal gibt es halt Ausgangslagen, wo Geschäfte und Verfahren auch ihre Gewinner irgendwelcher Wettbewerbe bzw. Projekte haben. Ich hoffe, dass wir die Fragen beantworten konnten. In der Sache selber und in der politischen Auseinandersetzung wird die Interpellantin sicher nicht zufrieden sein. Das ist klar. Aber ich hoffe, dass wir zumindest die fachlichen Antworten geben konnten.

Andreas Schibli: Ich habe eine Frage zur Technik. Nehmen wir an, es würde jetzt juristisch weiter gezogen. Hat eine Beschwerde zu diesem Vorgehen irgendeine Chance, gutgeheissen zu werden? Hier möchte ich gerne eine Auskunft des Rechtskonsulenten.

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Vorab muss gesagt werden, dass für die Streitigkeit gemäss Wettbewerbsprogramm ein Schiedsgericht zuständig ist, das abschliessend entscheidet. Es ist auch erwähnt, dass einzig und allein die Nichtigkeitsbeschwerde offen steht, das heisst sehr eingeschränkte Rügen im Sinne, dass Verfahrensfehler stattgefunden hätten und so weiter und so fort. Das Ganze lehnt sich auch an das schweizerische Konkordat über die Schiedsgerichtsbarkeit an. Bei einem so komplexen Thema jetzt schon zu sagen, hier habe jemand Prozesschancen oder nicht, das wäre ehrlich gesagt unseriös. Man sieht, wie der Rechtsweg an und sich läuft. Aber es wäre weit her geholt, hier bereits etwas zu sagen. Falls jemand kommen würde, käme es immer noch darauf an, was er rügen würde. Daraus zeigt es sich dann auch, ob ein solcher Prozess überhaupt Chancen haben könnte oder nicht.

Daniel Schneider: Vielleicht ist es zweckdienlich, diese Frage zu stellen, vielleicht auch nicht. Auf Seite 23 des Antrags steht, dass im Dezember 2008 ein öffentlicher Investorenwettbewerb ausgeschrieben wurde. Als nicht ganz unbedarfter Mensch in Sachen Wettbewerbe stelle ich mir vor, dass es ein Inserat ist, auf das sich verschiedene Teams melden, das Programm stellen und dann allenfalls ein Angebot machen. Meine Frage an Martin Wey ist, ob es so stattgefunden hat oder ob Unternehmungen im Sinne eines eingeladenen Verfahrens direkt angegangen worden.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Bei dieser Frage muss ich leider passen. Ich bin froh, dass meine Fachleute der Verwaltung dies sicher beantworten können, entweder Aldo Stoppa oder Stefan Hagmann.

Aldo Stoppa, Stadtplaner: Ich habe Daniel Schneider nicht sehr gut verstanden. Die Frage ist, ob der Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben wurde oder Teams direkt angefragt wurden. Der Wettbewerb wurde öffentlich ausgeschrieben, also publiziert.

Marc Winistörfer: Ich habe eine Frage an Martin Wey respektive den Rechtskonsulenten. Welche gesetzliche Grundlage besteht bei öffentlichen Beschaffungen für die Stadt Olten? Worauf stützt sich die Stadt Olten hier?

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Auch für die Stadt Olten gilt natürlich das kantonale Submissionsgesetz und die Verordnung dazu. Das ist auch vorab geprüft worden. Es hat eine Jury gegeben, die aus Fachleuten bestanden und das Wettbewerbsprogramm erarbeitet hat. Man muss dazu sagen, dass natürlich auch die Submissionsgesetzgebung im Kanton Solothurn, wo im Nachgang dazu Anhänge, welche Dienstleistungen usw. der Submission überhaupt unterliegen, geschaffen wurden. Wenn man in diesen Anhängen nachschaut, sieht man, dass ein solches Konstrukt, nämlich die Vergabe eines Baurechts zusammen mit dem Betrieb eines Parkhauses sich nicht unter diese Gesetzgebung respektive die im Anhang zum Submissionsgesetz aufgeführten Dienstleistungen subsumieren lässt.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Rechtskonsulent
Geschäftskontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 3/13

Prot.-Nr. 77

Attraktivierung Innenstadt/Konzept

Zusammenfassung:

Auf die Konkurrenz der Einkaufszentren auf der grünen Wiese gibt es eine Antwort: das vielfältige Angebot einer belebten Innenstadt. Einkaufen wird dort im Zusammenspiel mit typischen städtischen Nutzungen wie kulturellen Anlässen, gastronomischen Genüssen und Begegnungen unter freiem Himmel zu einem Erlebnis mit eigenem Charme. Das Engagement der öffentlichen Hand allein reicht dabei sicher nicht, um einer Stadt das nötige Leben einzuhauchen. Es braucht dazu die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, den Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden sowie der Wirtschaft!

Die öffentliche Hand hat indessen die Aufgabe, gute Voraussetzungen für eine dauerhafte Belebung der Innenstädte zu schaffen. Beispielsweise indem sie Einfluss nimmt via Verkehrsplanung und Gestaltung der öffentlichen Räume. Dies ist denn auch der Weg, den der Stadtrat mit dem Vorhaben «Attraktivierung Innenstadt Olten» einschlägt, das nun dem Gemeindeparlament und dann dem Volk vorgelegt wird: das dreiteilige Massnahmepaket sieht die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20, die Aufwertung der öffentlichen Strassen und Plätze sowie – als Ersatz für die oberirdisch wegfallenden Parkplätze – ein Parkhaus unter dem Munzingerplatz vor.

Eine «neue» Altstadt

Die Voraussetzungen dafür sind gut: Mit der Umfahrungsstrasse ERO wird die Innenstadt wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Das optimal erschlossene und 293 Parkplätze fassende Parkhaus Munzingerplatz wird zudem für eine Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs sorgen, verbunden mit der Aufhebung von 233 oberirdischen gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätzen und einem Parkleitsystem. Dieses soll noch vor Baubeginn des Parkhauses erstellt werden und informiert die Autofahrerinnen und Autofahrer schon an den Stadtgrenzen über das Angebot an freien Parkplätzen. Das alles gibt Raum, um die Innenstadt für den Langsamverkehr – zu Fuss Gehende und Velo Fahrende – attraktiver zu gestalten und damit die Altstadt gewissermassen über ihre heutigen, eingeschränkten Ausmasse hinaus auszuweiten. Zu diesem Zweck wird eine grosszügige Begegnungszone eingeführt, in der die Verkehrsteilnehmer dank Tempo 20 ein rücksichtsvolles Miteinander pflegen, ohne dass der motorisierte Verkehr verbannt und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt reduziert wird. Profitieren soll auch – trotz langsamer Fahrt – der öffentliche Busverkehr, der nicht mehr in Fahrzeugkolonnen stecken bleibt. Und schliesslich nützt das grössere Flächenangebot auch den Dienstleistern in Gewerbe, Gastronomie und Kultur, welche die Chance erhalten, mit Aussenverkauf, Aussenrestaurants, Ausstellungen und Events den neuen Raum zu «erobern»

Um dieser Langsamverkehrszone ein attraktives Äusseres zu verleihen, werden die «gewonnenen» Flächen auch gestalterisch aufgewertet: Mit einem einheitlichen Gestaltungskonzept in Belägen, Beleuchtung und Bepflanzung soll die Oltner Innenstadt ein unverwechselbares Ambiente erhalten. Das hat seinen Preis – dieser fällt aber beim genaueren Hinsehen weit geringer aus als auf den ersten Blick: von

den rund Fr. 25,7 Mio., die der Stadtrat bei Parlament und Volk beantragen wird, fallen in den nächsten zehn Jahren für Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten in den Bereichen Kanalisationen und Strassenbau auch ohne Attraktivitätssteigerung Kosten von rund Fr. 17,5 Mio. an, von denen 3,4 Mio. nicht mit Steuergeldern, sondern über die Abwassergebühren finanziert werden. Die Mehrkosten für eine attraktiv gestaltete Begegnungszone betragen deshalb eigentlich «lediglich» Fr. 8,2 Mio. und zwar inklusive den bereits bewilligten Planungskrediten von gesamthaft Fr. 975'000.-.

Parkieren im Stadtzentrum

Das Parkhaus Munzingerplatz soll bereits im Jahr 2012 zur Verfügung stehen. Der vorgesehene Investor HRS Real Estate AG in Frauenfeld sieht 293 unterirdische Parkplätze an zentralster Lage vor: Taucht man zu Fuss aus dem Parkhaus auf, steht man mitten in der Innenstadt, auf dem neugestalteten, autofreien Munzingerplatz mit Wasserspiel und Baumhain. Erschlossen wird das Parkhaus praktisch direkt ab Kantonsstrasse bzw. der Capitolkreuzung über die Dornacherstrasse – ohne die Begegnungszone wesentlich zu tangieren und wertvolle Strassenräume mit Rampenanlagen zu verunstalten. Wer nur eine rasche Besorgung machen oder etwas abholen muss, dem stehen innerhalb der verkehrsberuhigten Zone oberirdisch 20 kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze mit einer Parkdauer von 15 Minuten zur Verfügung; hinzu kommen sechs bis acht Parkplätze für Menschen mit Behinderungen.

Für die vorgeschlagene optimale Erschliessung des Parkhauses mit Rampe und Tunnel entstehen gegenüber einer konventionellen Lösung ohne Tunnel entsprechende Mehrkosten. Diese betragen ca. Fr. 2 bis 2,5 Mio. und können dem Parkhaus Munzingerplatz nicht zusätzlich belastet werden, da sie aus städtebaulichen Gründen und damit aufgrund eines öffentlichen Interesses erwachsen.

Das Vorgehen

Das Gemeindeparlament hat am 20. November 2008 der Weiterbearbeitung des «Konzeptes Innenstadt», beinhaltend das Verkehrskonzept mit Begegnungszone, das Gestaltungskonzept zur Aufwertung der öffentlichen Räume (Ausarbeitung Bauprojekt) und das Parkhaus Munzingerplatz (Durchführung eines Investorenwettbewerbes) im Rahmen des vom Stadtrat vorgeschlagenen Vorgehens zugestimmt. Dabei genehmigte es den dafür erforderliche Kredit von Fr. 795'000.00 inkl. sämtlicher Nebenkosten und MwSt.. Einem A-fonds-perdu-Beitrag von Fr. 2.3 Mio. aus dem Spezialfinanzierungskonto «Autoabstellplätze» zur Abgeltung der für die optimale Erschliessung des Parkhauses Munzingerplatz entstehenden Mehrkosten wurde ebenfalls zugestimmt.

Seither wurde das Bauprojekt für die Aufwertung der öffentlichen Räume erarbeitet und ein Investorenwettbewerb für das Parkhaus Munzingerplatz durchgeführt, aus dem der erwähnte Investor als einziger Wettbewerbsteilnehmer aufgrund der Jurierung als Sieger hervorging. Um eine gute Ausgangslage für die Wirtschaftlichkeit des Parkhausprojekt zu ermöglichen, beantragt der Stadtrat zudem eine Gebührenanpassung der öffentlichen oberirdischen Parkplätze auf der linken Stadtseite und, im Sinne eines Förderungsbeitrages, eine Erhöhung des vorgesehenen Betrages aus dem Spezialfinanzierungskonto «Autoabstellplätze» von Fr. 2,3 Mio. auf Fr. 3,2 Mio. Zudem wird der Stadtrat dem Gemeindeparlament noch dieses Jahr eine Kreditvorlage zur Einführung des Parkleitsystems unterbreiten.

Parkplätze unter statt auf den Plätzen, schön gestaltete, verkehrsberuhigte Strassen zum Flanieren, Shoppen und Geniessen, aber trotzdem keine Abriegelung der Innenstadt - das Konzept «Attraktivierung Innenstadt Olten» bietet eine ideale Kombination, damit Olten für alle Beteiligten zu einer positiven Erlebniswelt wird. Die vorberatende Spezialkommission und der Stadtrat wollen diese Chance gezielt nutzen und empfehlen deshalb dem Gemeindeparlament, die Vorlage gutzuheissen und die

erforderlichen Kredite, die neuen Gebühren für Parken sowie den Vorvertrag zum Baurechtsvertrag für die Realisierung des Parkhauses zu Handen der Volksabstimmung zu genehmigen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Erwägungen und Anträge:

Kapitel I.

Ausgangslage

1. Verfahren / Gemeindeparlament

Grundlage für diese Vorlage bilden die Beschlüsse des Gemeindeparlaments vom 28. Juni 2007 und vom 20. November 2008. Das Gemeindeparlament beauftragte dabei den Stadtrat, eine Vorlage auszuarbeiten, welche die Grundlagen für die Einführung des «Verkehrskonzeptes Innenstadt mit Begegnungszone», der Realisierung der «Gestaltungsvorschläge zur Aufwertung der öffentlichen Räume» und für die Realisierung eines unterirdischen Parkhauses Munzingerplatz bilden. Dabei hat das Gemeindeparlament ausdrücklich betont, dass die vorgenannten drei Teilprojekte in einem direkten Zusammenhang stehen und somit gemeinsam beurteilt und behandelt werden müssen.

2. Spezialkommission

In Anbetracht der Wichtigkeit und Komplexität dieses Geschäftes und im Interesse einer möglichst breit abgestützten Meinungsbildung wurde eine Spezialkommission eingesetzt.

Die Spezialkommission setzte sich zusammen aus je einem Vertreter bzw. je einer Vertreterin der Geschäftsprüfungskommission, der im Parlament vertretenen Parteien (wenn möglich Parlamentarier/-in), der Kommission für Stadtentwicklung, der Baukommission und der Kommission für Öffentliche Sicherheit. Im Interesse der Kontinuität wurden für sämtliche Vertreter/innen entsprechende Stellvertreter/innen bestimmt. Die Mitglieder der Spezialkommission sind im Anhang 1 aufgeführt.

3. Projektorganisation

Die Projektorganisation ist im Anhang 2 dargestellt.

Kapitel II.

Konzept zur Attraktivierung der Innenstadt

1. Übergeordnete Ziele

Während den letzten Jahrzehnten hat der Stellenwert der Innenstädte – gesamtschweizerisch und auch europäisch – wieder stark an Bedeutung gewonnen. Die Politik, die Wirtschaft, die Gewerbetreibenden, die Kulturschaffenden und nicht zuletzt auch die Bevölkerung haben die Werte und Chancen unserer Innenstädte erkannt und sind auch bereit, in diese zu investieren.

Gerade auch auf die Konkurrenz der nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten – insbesondere der peripheren Einkaufszentren – braucht es eine überzeugende Antwort. Diese liegt im gezielten Nutzen und Aufwerten der Urbanität unserer Innenstadt – Nutzungsvielfalt mit Qualität auf kleinstem Raum. Das Einkaufen wird im Zusammenspiel mit anderen typischen

städtischen Nutzungen wie Kultur, Bildung, Gastronomie usw. zu einem Erlebnis, das sich von den Einkaufszentren im Grünen unterscheidet. Die Innenstadt soll zu diesem Zweck als Einkaufs- und Dienstleistungsort, als Ort der Kultur und Bildung, der Begegnung, des Flanierens und des Erlebens und auch des Arbeitens und Wohnens attraktiver werden. Die Bevölkerung der Stadt und der Region soll sich in unserer Innenstadt wohl und sicher fühlen und die verschiedenartigen Nutzungen und Angebote erleben und geniessen können.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass eine interessante und lebendige Innenstadt von vielen Faktoren abhängt. Die Öffentliche Hand hat dabei die Aufgabe, gute Voraussetzungen zu schaffen, damit eine zielgerichtete, kontinuierliche und nachhaltige Entwicklung zur Belebung unserer Innenstadt ermöglicht und gefördert wird. Die Öffentliche Hand bzw. die Politik kann und soll direkten Einfluss nehmen auf die Verkehrsplanung, die Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der öffentlichen Einrichtungen insbesondere im Bereich Kultur und Bildung. Die von der Öffentlichen Hand zur Verfügung gestellten Infrastrukturen allein reichen jedoch nicht aus, um die Stadt auch wirklich beleben zu können. Dazu braucht es einen stetigen Dialog und die Kooperation zwischen Politik, Bevölkerung, Wirtschaft, Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden.

2. Das Massnahmenpaket

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes mit Begegnungszone und einem speziellen Gestaltungskonzept schlagen die vorbereitende Spezialkommission und der Stadtrat ein Massnahmepaket zur Attraktivierung der Innenstadt vor:

- Die Innenstadt soll vom Durchgangs- und Fremdverkehr entlastet werden. Damit wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Besucher/-innen, Einkaufende, für Interessierte an Kultur und Bildung sowie für die hier Arbeitenden und Wohnenden gezielt verbessert. Dies gilt für den öffentlichen Verkehr wie auch für den motorisierten Individualverkehr. Die gezielte Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen) sowie der öffentliche Verkehr nehmen dabei eine zentrale Rolle ein.
- Die heute über die zukünftige Begegnungszone verteilten 233 öffentlichen Parkplätze führen zwangsläufig zu einem unkoordinierten und damit erhöhten Erschliessungsverkehr und zudem zu einem markanten Parksuchverkehr. Sie sollen deshalb aufgehoben und im konzentrierten und attraktiven Angebot des innerstädtischen Parkhauses Munzingerplatz integriert werden. Mit einer möglichst direkten Erschliessung des innerstädtischen Parkhauses Munzingerplatz, ab dem übergeordneten Strassennetz (Kantonsstrassen) soll die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr weitgehend entlastet werden (kanalisierter Erschliessungsverkehr, Reduktion des Parksuchverkehrs).
- Die durch die Aufhebung der bestehenden Parkplätze neu gewonnenen Flächen, wie z. B. der Klosterplatz, sollen einerseits den Fussgänger/-innen zu Gute kommen und andererseits auch den Dienstleistungen wie Läden und Restaurants, Museen usw. zur Verfügung gestellt werden. Damit können Aktivitäten (Aussenverkauf, Aussenrestaurants, Ausstellungen, Events usw.) in vermehrtem Mass auf die öffentlichen Flächen erweitert werden – im Interesse der Belebung der Strassenräume und Plätze.
- Die erwünschte Attraktivierung der Innenstadt ist allein mit den verkehrsplanerischen Massnahmen nicht zu erreichen. Es sind zusätzliche Anstrengungen im Bereich der öffentlichen Räume notwendig. Mit der gestalterischen Aufwertung derselben und damit des Erscheinungsbildes unserer Innenstadt sowie mit der vielfältigen Nutzbarkeit möglichst grosser Bereiche unserer Strassenräume und Plätze wird unsere Innenstadt zu einem interessanten und einladenden Einkaufs- und Dienstleistungsort, zu einem Ort der Kultur und Bildung, der Begegnung, des Flanierens und des Erlebens. Eine Innenstadt mit Ambiente in der sich unsere

Bewohner/-innen und unsere Besucher/-innen wohl und sicher fühlen und sich gerne aufhalten.

3. Inhalt des Konzeptes «Attraktivierung der Innenstadt Olten»

Das Konzept zur Attraktivierung der Innenstadt Olten beinhaltet ein auf die Bedürfnisse der Innenstadt ausgerichtetes Verkehrskonzept mit etappenweiser Entwicklung der Begegnungszone (verkehrsrechtliche Massnahmen), die gestalterische Aufwertung der öffentlichen Räume (bauliche Massnahmen) sowie die Realisierung des Parkhauses Munzingerplatz (Nutzungsverlagerung) und eines Parkleitsystems. Das Parkleitsystem wird allerdings losgelöst von den drei übrigen Projektteilen behandelt, da es ohnehin notwendig ist. Es soll möglichst sämtliche öffentlich zugänglichen Parkhäuser (inkl. Parkplätze Schützenmatte/Rötmatt) erfassen und vor Baubeginn des Parkhauses Munzingerplatz in Betrieb genommen werden.

Die Spezialkommission und der Stadtrat sind überzeugt, dass mit dem vorgeschlagenen Massnahmenpaket die vorerwähnten Ziele optimal und nachhaltig erfüllt werden können. Die drei zusammengehörenden Teilprojekte «Verkehrskonzept mit Begegnungszone», «Aufwertung der öffentlichen Räume» und «Parkhaus Munzingerplatz» wurden entsprechend ihrer gegenseitigen Abhängigkeit stets zusammen und ganzheitlich diskutiert und beurteilt.

Kapitel III.

Verkehrskonzept mit Begegnungszone

1. Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept mit Begegnungszone ist in der Beilage 1 detailliert beschrieben und dargestellt. Aus diesem Grund erfolgt an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung. Dabei werden gegenüber der Beilage 1 z. T. abweichende Angaben gemacht. Dies ist durch die in der Zwischenzeit erfolgte Konkretisierung des Konzeptes bedingt.

Die Verbesserung der gesamten Verkehrssituation ist in Olten seit vielen Jahren ein wichtiges Anliegen. Auf kantonaler Ebene bzw. das Hauptverkehrsstrassennetz betreffend werden momentan das sogenannte Verkehrsmanagement, die Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) sowie die entsprechenden Umgestaltungsmassnahmen realisiert. Für den Innenstadtbereich wurde das vorliegende, konsistente Verkehrskonzept entwickelt.

Die darin definierten Durchfahrts- und Abbiegeregelungen und die Einführung der Begegnungszone (Tempo 20) dienen im Rahmen der Attraktivierung Innenstadt insbesondere den Zielen,

- die Innenstadt wirksam vom Durchgangs-, Durchdringungs- und Parkplatzsuchverkehr zu entlasten,
- die gute Erreichbarkeit der Innenstadt für den lokalen motorisierten Verkehr und den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) zu garantieren
- das neue Parkhaus optimal zu erschliessen und
- eine hohe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu erreichen.
- Für den öffentlichen Busverkehr ist eine gute Verkehrsqualität für die Durchfahrt und Bedienung der Haltestellen zu gewährleisten (geringe Störungen, konstante Fahrzeiten und damit hohe Fahrplanzuverlässigkeit).

Die Massnahmen stehen in einer Wechselbeziehung zu den vorerwähnten und vom Kanton umzusetzenden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf dem übergeordneten Strassennetz. Diese betreffen insbesondere ein koordiniertes System von

Anlagen zur Verkehrssteuerung an Knoten auf den Zufahrtsachsen, die Busbevorzugung sowie die Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse Region Olten ERO. Die Umsetzung soll Ende 2013 abgeschlossen sein.

2. Begegnungszone

2.1 Zweck und Definition der Begegnungszone

Die Attraktivität der Innenstadt soll durch die Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsräumen gefördert werden. Die öffentlichen Räume (Strassen und Plätze) bilden dazu die nötige Infrastruktur. Um diese attraktiver gestalten zu können, muss das Miteinander zwischen den Strassenbenützern (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) neu definiert werden. Die Schaffung einer Begegnungszone bildet dazu den nötigen gesetzlichen Rückhalt. Mit der Begegnungszone wird den Fussgänger/-innen mehr Fläche zum Einkaufen, Flanieren und als Begegnungs- und Aufenthaltsort zur Verfügung gestellt. Auch die Dienstleistungsbetriebe (Läden, Restaurants usw.) und die kulturellen Einrichtungen sollen von neuen Flächen profitieren, um ihre Aktivitäten im öffentlichen Raum erweitern zu können.

In der Begegnungszone beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Die Fussgänger/-innen haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Die Definition der Begegnungszone ist im Anhang 3 dargelegt.

2.2 Begegnungszone mit Verkehrsregime nach Eröffnung der ERO (2013) / Endzustand

Das Konzept ist auf den definitiven Zustand (Endzustand) nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse ERO ausgerichtet. Durch die etappierte Umsetzung der Massnahmen zur stadträumlichen Aufwertung sowie den Neubau des Parkhauses Munzingerplatz ergeben sich Zwischenzustände, welche unter Ziffer 2.3 dieses Kapitels erläutert werden.

Der Endzustand der Begegnungszone mit entsprechendem Verkehrsregime ist im Anhang 4 und in der Beilage 1, Seite 11 ff dargestellt und beschrieben.

Durch die Einführung der Begegnungszone hat sich mit der Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden die Verkehrskultur in der Innenstadt verändert und die baulichen Massnahmen zur Steigerung der räumlichen und nutzungsmässigen Qualitäten im öffentlichen Raum sind umgesetzt. Oberirdisch stehen für Kurzeinkäufe noch gesamthaft 20 kostenpflichtige Parkplätze (max. 15 Min.) und 6 bis 8 Parkplätze für Menschen mit Behinderungen zur Verfügung. Alle übrigen 233 oberirdischen öffentlichen Parkplätze sind in das optimal erschlossene Parkhaus unter dem Munzingerplatz verlagert worden. Damit und auch mit Unterstützung des eingeführten Parkleitsystems hat der Parksuchverkehr abgenommen. Als flankierende Massnahme zur ERO, und unter Einbezug einer guten Erschliessungsqualität für den Zielverkehr, ist die Verkehrsentslastung der Innenstadt mit verschiedenen Durchfahrts- und Abbiegeregelungen wirksam geworden. Als Kernstück der entsprechenden Massnahmen kann die Durchfahrtssperre an der Kirchgasse, Baslerstrasse Süd und der Mühlegasse bezeichnet werden. Darüber hinaus besteht auch für den öffentlichen Busverkehr eine gute Verkehrsqualität (geringe Störungen, konstante Fahrzeiten und damit hohe Fahrplanzuverlässigkeit) für die Durchfahrt und die Bedienung der Haltestellen.

Im Interesse einer besseren Aufenthaltsqualität, ist damit die Innenstadt für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) attraktiver gestaltet und die Altstadt mit der Innenstadt besser vernetzt. Die Begegnungszone ist nicht «nur» mit rein verkehrsplanerischen und polizeirechtlichen Massnahmen realisiert, sondern durch die gestalterische und nutzungsmässige Aufwertung der öffentlichen Räume gekennzeichnet. Die «gewonnenen Flächen» dienen vor allem den Fussgänger/-innen als Ort der Begegnung, des Verweilens, des Einkaufens und allgemein des sich wohl und sicher fühlen. Mehr Raum steht auch zur Verfügung für verschiedenste Aktivitäten (wie Markt, Events, Open-Air Kino usw.), für

Dienstleistungsbetriebe (wie Läden, Restaurants usw.) und kulturelle Einrichtungen, die ihre Aktivitäten auf den öffentlichen Raum erweitern können und sollen und damit unsere Strassenräume und Plätze beleben.

2.3 Realisierung in Etappen

Wie bereits erwähnt, werden die Begegnungszone und die damit verbundene Aufwertung der öffentlichen Räume in Etappen realisiert. Dadurch ergeben sich die beiden folgenden Zwischenzustände.

Zwischenzustand 1: Einführung Begegnungszone (2010)

Der Zwischenzustand 1 ist im Anhang 5 und in der Beilage 1, Seiten 14 und 15 dargestellt.

Die Begegnungszone wird als Basismassnahme im Kernbereich der Innenstadt und der Altstadt eingeführt, zusammen mit ersten und teilweise provisorischen Umgestaltungsmassnahmen. Damit soll vom bestehenden Verkehrszustand ausgehend rasch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Die heutige Regelung hinsichtlich der Zufahrtsbeschränkung in die Altstadt wird beibehalten.

Die Begegnungszone umfasst Tempo 20 und den generellen Vortritt für den Fussverkehr. Das Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern gestattet. Dieses Verkehrsregime in Verbindung mit dem funktionsgerechten Erscheinungsbild der Innenstadtstrassen führt zu einer geänderten Verkehrskultur, welche sich durch das tolerante und rücksichtsvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden auszeichnet.

Der Klosterplatz wird aufgrund der vorderhand bestehenden hauptsächlichen Funktion als Parkplatz noch nicht einbezogen. Der Einbezug erfolgt mit der Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz, da zu diesem Zeitpunkt die öffentlichen Parkplätze auf dem Klosterplatz (mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen und Parkplätzen für Bewohner/-innen der Altstadt) aufgehoben werden.

In den Zwischenzustand 1 fällt auch die Bauzeit des Parkhauses. Im Rahmen der Baustellenorganisation ist ebenfalls die Baustellenerschliessung zu klären. Dies kann u. U. Abweichungen bzw. Ergänzungen zum aufgezeigten Verkehrsregime bedingen. Bis zur Eröffnung des Parkhauses Munzingerplatz soll das bestehende oberirdische Parkplatzangebot (vgl. Anhang 7a) grundsätzlich nicht mehr als bautechnisch bedingt reduziert werden. Die heutige Regelung hinsichtlich der Zufahrtsbeschränkung in die Altstadt wird beibehalten.

Zwischenzustand 2: Nach Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz (2012)

Der Zwischenzustand 2 ist im Anhang 6 und der Beilage 1, Seiten 16 bis 18 dargestellt.

Im zweiten Schritt wird die Parkierungssituation in der Innenstadt verbessert. So werden alle innerhalb der Begegnungszone bestehenden 233 oberirdischen öffentlichen Autoabstellplätze aufgehoben (vgl. Anhang 7b) und in das 293 Parkplätze fassende Parkhaus Munzingerplatz integriert. Oberirdisch werden für Kurzbesorgungen max. 20 bewirtschaftete Parkplätze mit einer Parkdauer von 15 Min. errichtet. Die integrale Umsetzung der Parkierungsmassnahmen ist unabdingbar, um die Zielsetzungen bezüglich der Innenstadtattraktivierung sowie des wirtschaftlichen und damit nachhaltigen Parkhausbetriebs zu gewährleisten.

Der Gewinn liegt insbesondere in der Reduktion des Parksuchverkehrs und des entstehenden Spielraumes für die Attraktivierung des Stadtraumes. Durch die Aufhebung der Parkierung kann auch der Klosterplatz als attraktiver Begegnungsraum gestaltet und in die Begegnungszone eingebunden werden. Die durch die Aufhebung der bestehenden Parkplätze neu gewonnenen Flächen werden dabei einerseits dem Langsamverkehr zu Gute kommen und andererseits auch den Dienstleistungen, wie Läden und Restaurants, zur

Verfügung gestellt. Damit können Aktivitäten wie Aussenverkauf, Aussenrestaurants, Events usw. in vermehrtem Mass und insbesondere auf den Klosterplatz erweitert werden – im Interesse der Belebung der Strassenräume und Plätze wie aber auch dem lokalen Gewerbe.

Das Parkhaus wird über die Dornacherstrasse erschlossen. Die Erschliessung erfolgt so auf kürzestem Weg ab bzw. zu dem bestehenden Hauptverkehrsstrassennetz. Die Begegnungszone wird damit nur minimal tangiert. Aufgrund der Parkhauserschliessung wie auch zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in Knotenbereichen und zur Einschränkung von Durchgangsverkehr durch die Innenstadt wird das Verkehrsregime entsprechend angepasst:

2.4 Veloverkehr

Generell soll die Durchlässigkeit für den Veloverkehr maximal gehalten werden. In Einbahnstrassen und bei Durchfahrtssperren wird der Veloverkehr generell zugelassen.

2.5 Verkehrsführungen während den Bauphasen

Bei der baulichen Umsetzung der Begegnungszone mit der Aufwertung der öffentlichen Räume steht die Gewerbe- und Kundenfreundlichkeit im Vordergrund. Aus diesem Grunde sollen die entsprechenden Arbeiten in den jeweiligen Bauabschnitten rasch und mit den geringstmöglichen Einschränkungen vorgenommen werden, dies selbstverständlich ohne Qualitätseinbusse bei den entsprechenden Bauwerken. Betreffend die Bauphasen bis zur Eröffnung des Parkhauses ist zudem ein kreativer Umgang mit dem Ersatz von wegfallenden Parkplätzen auf dem Munzingerplatz gefordert.

Es sind 3 Bauetappen vorgesehen, welche sich wiederum in mehrere Baulose unterteilen (vgl. Anhang 8).

Grundsätze für die Festlegung der provisorischen Verkehrsführungen:

Für sämtliche Etappen und Baulose wurden die zweckmässigsten provisorischen Verkehrsführungen untersucht und in Plänen eingetragen.

Für die Planung der Verkehrsprovisorien wird aus heutiger Sicht jeweils davon ausgegangen, dass der im Bau befindliche Strassenabschnitt komplett für den Verkehr gesperrt ist (kürzere Bauzeit). Ausgenommen hiervon sind Anlieger, der Lieferverkehr und der Fussverkehr.

Für die jeweiligen provisorischen Verkehrsführungen werden die Anstösser/-innen des Bauabschnittes und die gesamte Bevölkerung frühzeitig und eingehend informiert.

2.6 Stadthauspasserelle

Die Stadthauspasserelle weist eine Durchfahrtshöhe von lediglich 3.35 m auf. Die übliche Durchfahrtshöhe für Lastwagen beträgt 4.50 m. Für einen grossen Teil der Lastwagen, welche in der Dornacherstrasse anliefern, genügt die Durchfahrtshöhe von 3.35 m nicht. Die Lastwagenfahrer/-innen sind daher gezwungen, rückwärts auf die Capitol-Kreuzung zu fahren. Diese Rückwärtsfahrmanöver sind gefährlich und zudem wird der Verkehrsfluss auf dem Knoten Capitol völlig blockiert. Aus diesem Grund ist der Abbruch der Stadthauspasserelle seit ca. 20 Jahren ein Thema.

Mit der zusätzlichen Verkehrsbelastung der Dornacherstrasse und damit auch des Knotens Capitol durch den Erschliessungsverkehr des Parkhauses Munzingerplatz ist ein Rückwärtsfahren der Lastwagen auf die Kreuzung Capitol nicht mehr zu verantworten. Zusätzlich kommen noch die Lastwagenfahrten hinzu, welche zur Anlieferung der östlichen Ringstrasse (ab Hübelistrasse) notwendig sind. Die Passerelle wird daher abgebrochen, um eine Ausfahrt von Lastwagen aus der Dornacherstrasse in die Konradstrasse zu ermöglichen.

Während der Bauzeit des Parkhauses Munzingerplatz wird der Pausenplatz des Hübelischulhauses sehr eingeschränkt. Aus diesem Grund muss der Dachgarten des Stadthauses zwingend als Pausenplatz-Ersatz dienen. Zu diesem Zweck wird während der Bauzeit des Parkhauses Munzingerplatz eine provisorische Passerelle mit einer lichten Höhe von 4.50 m (Durchfahrtshöhe) erstellt.

Die Kosten für den Abbruch der Stadthauspasserelle (ca. Fr. 50'000.-), für die Erstellung der provisorischen Stadthauspasserelle (Fr. 30'000.-) und für die aus Sicherheitsgründen erforderlichen Geländer auf den bestehenden Umfassungsmauern des Dachgartens des Stadthauses (ca. Fr. 30'000.00) sind im Kostenvoranschlag «Begegnungszone mit Aufwertung der öffentlichen Räume» mit eingerechnet und im Budget 2010 bereits bewilligt.

Kapitel IV.

Gestaltungskonzept für die öffentlichen Räume

1. Wettbewerb

In Anbetracht der Wichtigkeit und Komplexität der gestalterischen Aufwertung der öffentlichen Räume und im Interesse verschiedenartiger und qualitätsvoller Lösungsvorschläge wurden folgende fünf Büros zur Ausarbeitung eines Gestaltungskonzeptes für die öffentlichen Räume eingeladen:

- bbz Tino Buchs, Wasserwerkgasse 10, 3011 Bern
- Grünwerk 1, Leberngasse 15, 4600 Olten
- Metron Landschaftsarchitekten AG, Stahlrain 2, 5200 Brugg
- Schneider Landschaftsarchitekten, Kirchgasse 25, 4600 Olten
- Vogt Landschaftsarchitekten AG, Stampfenbachstrasse 57, 8006 Zürich

Auf Grund einer eingehenden Evaluation empfahl das Beurteilungsgremium im Februar 2008 einstimmig, das Studienprojekt «Parkett» des Teams BBZ Tino Buchs, Bern, realisieren zu lassen und die Projektverfassenden mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Der Stadtrat hat diesem Antrag zugestimmt.

2. Vorprojekt / Mitwirkung / Parlamentsvorlage vom 20. November 2008

Im Jahr 2008 wurde das Wettbewerbsprojekt in enger Zusammenarbeit mit der Spezialkommission zum Vorprojekt weiterbearbeitet. Im Juni 2008 fand anschliessend das Mitwirkungsverfahren mit zwei Informationsveranstaltungen statt. Die 15 eingereichten Mitwirkungsbeiträge hat die Spezialkommission in drei Sitzungen eingehend geprüft und hinsichtlich der Überarbeitung des Vorprojektes beurteilt.

In der Folge wurde das Vorprojekt überarbeitet und zusammen mit dem Verkehrskonzept mit Begegnungszone und dem Parkhaus Munzingerplatz dem Gemeindeparlament als Gesamtvorlage am 20. November 2008 unterbreitet.

Das Gemeindeparlament hat der Weiterbearbeitung des «Konzeptes Innenstadt», beinhaltend das Verkehrskonzept mit Begegnungszone, das Gestaltungskonzept zur Aufwertung der öffentlichen Räume (Ausarbeitung Bauprojekt) und das Parkhaus Munzingerplatz (Durchführung eines Investorenwettbewerbes) im Rahmen des vom Stadtrat vorgeschlagenen Vorgehens zugestimmt. Ebenfalls wurde dem dafür erforderliche Kredit inkl. sämtlicher Nebenkosten und MwSt. von Fr. 795'000.00 wie auch einem A-fonds-perdu-

Beitrag von Fr. 2.3 Mio. (aus dem Spezialfinanzierungskonto «Autoabstellplätze») zu Gunsten des Parkhauses Munzingerplatz zugestimmt.

3. Bauprojekt

Das Vorprojekt wurde im Jahr 2009 in enger Zusammenarbeit mit der Spezialkommission zum nun vorliegenden Bauprojekt ausgearbeitet. Das Bauprojekt wird in der Beilage 2 ausführlich aufgezeigt und beschrieben. Nachfolgend werden aus diesem Grund nur die wichtigsten Elemente beschrieben.

3.1 Gesamtkonzept

Das Bauprojekt basiert auf einem klar ablesbaren bzw. erkennbaren Gestaltungskonzept, welches auf die speziellen öffentlichen Raumstrukturen der Oltner Innenstadt abgestimmt ist und diese gezielt aufwertet. Mit der zurückhaltenden Verwendung der verschiedenen Materialarten, den gewählten Belagsarten und dem gezielten Einsatz der Möblierung und Beleuchtung sowie der Baumbepflanzungen wird eine wohltuende gestalterische Ordnung geschaffen. Die verschiedenen Strassentypen werden ihrer Bedeutung und Nutzung entsprechend gestalterisch unterschieden und gleichzeitig werden die verschiedenen Innenstadträume zu einem homogenen Gesamtbild vernetzt. Die Gestaltung ist nicht Selbstzweck, sondern stellt sich in den Dienst einer möglichst vielfältigen Nutzbarkeit der öffentlichen Räume. Das Ziel der Begegnungszone – ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden – wird mit geeigneten Gestaltungselementen gefördert.

3.2 Einfahrtstore in die Begegnungszone

Tore im Provisorium nach Einführung der Begegnungszone

Die definitive Ausformulierung der Eingänge in die Begegnungszone ist von den baulichen Eingriffen der zugehörigen Strassenabschnitte abhängig (Anpassung Höhenunterschiede, Randabschlüsse). Deshalb können die Eingänge in ihrer definitiven Form nicht alle in der 1. Etappe erstellt werden. Um das Gesamtkonzept der zukünftigen Begegnungszone von Anfang an ablesbar zu machen, werden die Eingänge temporär durch einen Farbanstrich hervorgehoben. Die Torstelen mit integrierter Strassensignalisation «Begegnungszone» werden zu diesem Zeitpunkt bereits erstellt.

Tore im definitivem Zustand

Die Eingänge in die zukünftige Begegnungszone werden durch einen Höhenunterschied innerhalb der Fahrbahn markiert und durch einen Belagswechsel zusätzlich hervorgehoben. Eine Natursteinpflasterung gleicher Machart wie das «Parkett» in der Konradstrasse wird in den Asphalt eingelassen. Diese «Rampen» bilden den Anfang der grosszügigen Randabschlüsse aus Naturstein, welche die Eingänge mit dem «Parkett» und den übrigen Strassen verbinden, die Besucher/-innen durch die Begegnungszone begleiten und so eine Materialidentität in der ganzen Innenstadt erzeugen. Die Torstelen mit integrierter Strassensignalisation «Begegnungszone» unterstützen die Ablesbarkeit der Übergänge zusätzlich.

3.3 Strassenräume

Die Begegnungszone wird über die Verwendung von einheitlichen Belagsmaterialien und Ausstattungselementen definiert.

Konradstrasse

Die Konradstrasse wird als platzartiger Strassenzug ausgestaltet. Dies wird deutlich durch den flächigen Einsatz von Natursteinen, welcher durchgehend und eben bis an die Fassaden ausgelegt wird – gleichsam ein Parkett. Die Natursteine finden ihre Fortführung

in der Einfassung der eigentlichen Fussgängerbereiche in den anderen Strassenzügen. Damit werden sämtliche Strassenräume optisch miteinander vernetzt.

Ein abgeschrägter Absatz trennt den sicheren Fussgängerbereich von der Fahrbahn und bietet dadurch die erforderliche Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen. Dieser Absatz wird so ausgebildet, dass er für Velofahrer/-innen keine Gefährdung darstellt.

Kirchgasse

Die Kirchgasse als historischer Strassenzug, umsäumt von architekturhistorisch wertvollen Bauten, wird als platzartiger Strassenraum hervorgehoben. Der Belag wird als ruhiger Asphaltteppich ausgebildet. Die eingelegten Natursteinbänder mit geringer Höhendifferenz bilden eine optische Trennung zwischen den sicheren Fussgängerbereichen und der Fahrbahn und dienen zudem als Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen.

Die platzartige Gestaltung der Kirchgasse kommt der Schlüsselfunktion als Schnittstelle zwischen Altstadt und Innenstadt entgegen.

Übrige Strassen

In den übrigen Strassen werden die Fussgängerbereiche entlang der Fassaden durch einen geringen senkrechten Höhensprung (3 cm) von der Fahrbahn abgesetzt. Dieser Randabschluss setzt als breites Natursteinband die Materialisierung der Konradstrasse (Parkett) in diesen Strassen fort und stellt so die Verbindung zu den ebenfalls mit Natursteinbelag ausgebildeten Rampen der Eingangstore her.

Diese Strassenzüge werden auf der einen Seite mit Bäumen und Kurzzeitparkfeldern ausgestattet, während auf der gegenüberliegenden Strassenseite Leuchten, Sitzbänke, Abfallbehälter und Fahrradstände in gleichmässigen Abständen angeordnet sind.

3.4 Munzingerplatz

Der Munzingerplatz wird entsprechend seinem Stellenwert als der zentrale Platz in Olten besonders behandelt. Mit der weitgehenden Offenhaltung der Freiflächen nach der Erstellung des darunterliegenden Parkhauses wird ein für die Stadt Olten einzigartiger Raum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten geschaffen. Er wird Ort für Spiel, Markt, Chilbi, Konzerte, Oltnen Kabarett-Tage und viele weitere mögliche Anlässe.

Der Munzingerplatz wird durch eine Differenzierung im Belag fein gegliedert. Der Platz wird in seinen Randzonen mit einem grobkörnigen Asphalt ausgebildet. Damit wird in der Materialisierung ein durchgehender Übergang zur Kirchgasse und ein harmonischer Übergang zur Konradstrasse geschaffen. In diesen grobkörnigen Asphaltbereich wird eine leicht abgesenkte rechteckige Belagsintarsie eingelegt. Diese markiert das Zentrum des Platzes, auf welchem ein attraktives Wasserspiel eine identitätstiftende lebendige Raumschulptur und zugleich auch ein zentrales Unterhaltungs- und Spielelement bildet.

Die rechteckige Intarsie besteht aus einem Gussasphalt mit Gesteinskörnung. Nach dem Einbau des Gussasphaltes wird dessen Oberfläche geschliffen. Die unterschiedlichen Farben und Grössen der beigemischten Steinkörner kommen dadurch wie bei einem Terrazzo-Belag voll zur Geltung und werden durch das Wasserspiel zusätzlich verstärkt. Das von den bodenebenen eingelassenen steuerbaren Düsen in die Höhe geschossene Wasser fliesst über den abgeschliffenen Belag und erhöht so den Farbkontrast. Bei voller Benetzung tritt die Fläche zudem als Spiegelfläche in Erscheinung – im Zusammenspiel mit der Beleuchtung wird in der Nacht ein besonders attraktiver Effekt erzielt.

Die Düsenbauteile funktionieren gleichzeitig als Abläufe, durch die das Wasser direkt wieder in den Reinigungskreislauf gelangen kann. Nach Belieben können die Düsen-Abläufe geschlossen werden, um in drei sanft eingeschliffene Vertiefungen das Wasser bis zu 3 cm

hoch zu stauen. Das Wasser läuft aus diesen drei «Seen» über den Rand zur Schlitzrinne. So werden alle Variationen möglich: Wasserstrahl allein, Wasserstrahl im «See» und «See» allein.

Im Zuge der Realisierung des Parkhauses Munzingerplatz müssen die bestehenden Kastanienbäume, die heute nicht wie auf der gegenüberliegenden Seite der Stadtkirche auf dem Podest stehen, gefällt werden. Nach der Fertigstellung des Parkhauses Munzingerplatz wird das Podest analog Ostseite verbreitert. Die gefälltten Bäume werden durch neue Kastanienbäume ersetzt. Somit entsteht gleichsam eine Bühne, von welcher aus der Munzingerplatz überblickt werden kann. Das schattenspendende Baumdach lädt dabei zum Verweilen ein.

Der Westrand des Munzingerplatzes wird durch einen Baumhain abgeschlossen. Gleichzeitig bleibt die Transparenz zum Platz der Begegnung und zur Wangner Vorstadt erhalten. Im Kontrast zur offenen Platzfläche bietet der Baumhain ein liches Baumdach, welches Schatten spendet. Als Belag wird ein wasserdurchlässiger, gebundener Kiesbelag eingebaut. Der Baumhain weist den Grundriss eines möglichen Museumsneubaus auf. Die Bäume können für Baumpflanzungen in den Strassenzügen verwendet werden.

Die Nutzung der Fläche auf dem Munzingerplatz als Standplatz für den Markt und auch für die Chilbi ist ohne Probleme weiter möglich. Die Mulden bzw. die Absenkungen im Bereich der Wasserspiele besitzen kaum wahrnehmbar ausgerundete Gefällswechsel (am tiefsten Punkt 3 cm). Zudem können die Wasserdüsen versenkt werden. Für Anlässe, welche Schutz vor Regen oder vor Sonne erfordern, wird für den Munzingerplatz entsprechendes verschiebbares Mobiliar entwickelt. Wasser- und Stromanschlüsse sind in genügendem Ausmass vorgesehen.

Die zwei kleinen Hochbauten im Bereich der Zugänge zum Parkhaus Munzingerplatz werden mit dem Gestaltungskonzept auf dem Munzingerplatz abgeglichen.

3.5 Beleuchtung

Über die ganze Begegnungszone wurde ein Konzept für die Beleuchtung erarbeitet.

Die Konradstrasse wird geprägt von hohen Masten mit drei oder vier «Leucht-Köpfen» und einer rotationssymmetrischen Optik¹, mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 6.5 bis 7 m. Die Konradstrasse bzw. das Parkett wird grossflächig und relativ homogen ausgeleuchtet, mit zusätzlichen Akzenten bei den Sitzgelegenheiten. Die gleiche Art der Beleuchtung setzt sich auf dem Munzingerplatz fort und bildet die Verbindung zur Kirchgasse. Von den gleichen Masten aus werden die Wasserflächen der Belagsintarsie inszeniert.

Der Baumhain und die Kastanienbäume auf dem erweiterten Sockel der Stadtkirche erhalten im Sommer, wenn die Bäume ihr Laubkleid tragen, eine gerichtete Baumunterleuchtung. Diese ist mit einer Zeitschaltung versehen und ist nur zu bestimmten Zeiten in Betrieb.

Die Kirchgasse wird wie bereits heute über mittige Drahtseilhängeleuchten beleuchtet. Die Lichtpunkthöhe ist vergleichbar mit jener in der Konradstrasse und die Optik ebenfalls rotationssymmetrisch, so dass ein grosser Teil des Strassenraumes ausgeleuchtet wird. Die lampionförmigen Leuchtkörper strahlen gleichzeitig seitlich aus und bewirken so eine schwache Fassadenbeleuchtung ohne Beeinträchtigung der Anwohner/-innen. So werden die raumbildenden, historischen Fassaden ins Licht gesetzt und ergänzt durch eine ruhige, zentrale Beleuchtung des Strassenraumes.

Mit Ausnahme der Kirchgasse und der Konradstrasse sind alle anderen Strassen einseitig mit Baumreihen versehen. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite wird jedem 2. Baum ein doppelköpfiger Kandellaber zugeordnet. Die Kandellaberköpfe mit einer Lichtpunkthöhe

¹ Leuchtkörper gibt allen Seiten gleichviel Licht ab. Nach oben gibt sie kein Licht ab (Lichtverschmutzung).

von ca. 4.5 m und ebenfalls einer rotationssymmetrischen Optik sind in Längsrichtung orientiert, so dass die Lichtverteilung quer zum Strassenraum verläuft.

Am nördlichen Ende der inneren Baslerstrasse kommen zusätzlich zu den doppelköpfigen Kandellabern drei tiefstrahlende Hängeleuchten zum Einsatz, mit deren Hilfe der breitere Strassenraum und die Bushaltestellen ausreichend beleuchtet werden.

Sowohl die Stadtkirche wie die St.-Martins-Kirche erhalten eine Fassadenbeleuchtung mit einem speziellen, umweltverträglichen Lichtprojektionsverfahren.

Alle Beleuchtungen und Beleuchtungskörper berücksichtigen die Vorgaben des Bundes gegen Lichtverschmutzung und sind mit dem geringsten möglichen Energieverbrauch geplant. Die Szenische Beleuchtung von Fassaden, Bäumen und Objekten, besteht nur in einem Zeitraum vom Beginn der Dunkelheit bis Mitternacht.

3.6 Beläge

Natursteinbelag / Testfläche

Als Naturstein wird die Basaltlava aus Deutschland vorgeschlagen, welche den technischen Anforderungen entspricht (vor allem Frost- und Tausalzbeständigkeit, Widerstandsfähigkeit gegenüber Schlägen, Rutschfestigkeit). Mit einer Testfläche sollen konkrete Erfahrungen mit dem Material und über dessen Verhalten unter der Verkehrsbelastung gemacht werden. Die Testfläche wurde im Juli 2009 in der Ringstrasse bei der Einfahrt in die Solothurnerstrasse erstellt. Sie umfasst eine Grösse von 5 auf 8 m. Dabei fanden mehrere Mörteltypen Verwendung. Gleichzeitig wurde auch ein Splittmastixbelag (körniger Asphalt) eingebaut. Ziel ist es, einerseits für die definitive Ausführung die optimale «Rezeptur» zu kennen, andererseits öffentlich die Beläge zu präsentieren und testen.

Asphaltbelag

In allen Fahrbahn- und Gehsteigbereichen (ausser Konradstrasse) soll ein grobkörniger Asphaltbelagstyp (z.B. Splittmastixbelag) eingebaut werden, der dem Bild des auf Stufe Wettbewerb vorgeschlagenen Drainasphalt besonders nahe kommt.

3.7 Bäume

Für die Strassenzüge wird mit der Gleditschie (Lederhülsenbaum) ein robuster und in seiner Gestalt lockerer Strassenbaum vorgeschlagen. Dieser wächst locker verzweigt in die Höhe und erzeugt mit seinen feinen gefiederten Blättern ein angenehmes Schattenspiel. Die leichte Krone macht vor den Fenstern der Fassaden nicht «dicht», sondern lässt die Sonne durchdringen. Im Herbst verfärbt sich das Laub goldgelb. Die Blüten sind eher unscheinbar und die gewählte Sorte erzeugt auch kaum Früchte. Die Gleditschie ist sehr anpassungsfähig und resistent gegenüber Streusalz und Trockenheit. Die Baumscheibe wird entweder mit einem Gussrost oder mit Drainasphalt begehbar und für Wasser und Luft durchlässig ausgestaltet. Die durchgehende Baumreihe in den Seitenstrassen garantiert ein angenehmes Strassenklima. Auch der westlich an den Munzingerplatz angrenzende Baumhain wird mit Gleditschien bepflanzt. Die aufgrund des Parkhauses zwingend zu entfernenden Roskastanien an der Westseite der Stadtkirche werden durch Bäume gleicher Art ersetzt.

3.8 Abstellplätze für Fahrräder

In den Strassenzügen werden in lockeren Abständen fest versetzte ungedeckte Bügelgruppen für ca. 150 Fahrräder angeboten. An folgenden wichtigen Orten werden total ca. 170 gedeckte Abstellplätze mit einer leichten, transparenten Stahl-Glaskonstruktion erstellt: entlang der Längsseite der zukünftigen Parkhauseinfahrt (hinter Hübelischulhaus), am südlichen Ende des Baumhains, auf dem Munzingerplatz, auf dem Klosterplatz entlang der Klostermauer und am südlichen Ende der Mühlegasse.

Es ist unbestritten, dass in einer Begegnungszone, in welcher der Langsamverkehr gefördert wird, genügend Fahrradabstellplätze vorhanden sein müssen. Über die definitive Anzahl der Abstellplätze sowie der Abstellvorrichtungen werden im Rahmen der Ausführungsprojekte ausführliche Gespräche mit der IG Velo und dem Velobüro, beide in Olten, geführt. Die Nachfrage nach Abstellplätzen dürfte sich nach Einführung der Begegnungszone und der etappenweisen Realisierung der Gestaltung der öffentlichen Räume mit grosser Wahrscheinlichkeit erhöhen.

3.9 Ausstattung / Möblierung

Die Ausstattungs- bzw. Möblierungselemente sind in der Beilage 2 ausführlich beschrieben. Es ist sinnvoll, dass vor der Realisierung Bemusterungen erstellt werden, auf Grund derer die Ästhetik, Zweckmässigkeit und Funktionalität beurteilt werden kann.

3.10 Behindertengerechtes Bauen

Mit den Beratungsstellen für behindertengerechtes Bauen und Sehbehinderte wurden anlässlich mehreren Sitzungen die massgebenden Detailausgestaltungen eingehend diskutiert. Dabei konnte erfreulicherweise ein Konsens gefunden werden. Die vorgeschlagenen abgekanteten Natursteinbänder, welche die Fahrbahn vom sicheren Fussgängerbereich optisch trennen, sind zweckmässig als Orientierungshilfe für Sehbehinderte (Wahrnehmbarkeit mit dem Blindenstock) und bieten aufgrund des geringen Höhenunterschiedes keine Probleme für die Überfahrbarkeit mit dem Rollstuhl.

3.11 WC-Anlage auf dem Munzingerplatz

Auf dem Munzingerplatz wird eine behindertengerechte WC-Anlage installiert. Dabei wird eine Fertig-WC-Anlage gewählt, die einerseits leicht zu reinigen ist, wenig Unterhalt braucht und dank ihrer äusserst stabilen Konstruktion und Auskleidung nicht leicht zu beschädigen ist. Die Kosten für diese WC-Anlage von ca. Fr. 200'000.00 sind im Kostenvoranschlag enthalten. Der genaue Standort muss im Rahmen der weiteren Bearbeitung noch definiert werden. Einerseits sollte das WC möglichst gut auffindbar sein und andererseits den Platz nicht unnötig räumlich belasten. Für grössere Anlässe müssen mobile WC-Anlagen zugemietet werden.

3.12 Etappierung

Die Arbeiten sollen in Etappen ausgeführt werden, welche in einzelne Baulose unterteilt werden müssen. Die Realisierung der gesamten Begegnungszone inkl. Aufwertung der öffentlichen Räume erfolgt über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren.

Die Etappierung gestaltet sich wie folgt:

- | | |
|---------------------|--|
| 2010 | Signalisation der Begegnungszone (Stelen), Kanalisationen und Werkleitungen in der Dornacherstrasse und der Capitolkreuzung. Diese Arbeiten müssen vorgezogen werden, damit einerseits der Baustellenverkehr über die Dornacherstrasse geführt werden kann und andererseits vor der Inbetriebnahme des Parkhauses nur noch der Deckbelag eingebaut und die gestalterischen Massnahmen umgesetzt werden müssen. Anschliessend kann der Erschliessungsverkehr des eröffneten Parkhauses über die Dornacherstrasse geführt werden. Abbruch der Stadthauspasserelle. |
| 2011 –2012 (Herbst) | In dieser Zeit wird das Parkhaus Munzingerplatz gebaut und fertig gestellt. Während dieser Zeit sind Leitungsverlegungen im Bereich des Munzingerplatzes und in der Konradstrasse notwendig. Selbstverständlich werden im Rahmen der gesamten Bauarbeiten alle für die Verhütung von Unfällen und die Erhaltung der Gesundheit notwendigen Schutzmassnahmen getroffen, damit die |

Sicherheit und Gesundheit auf und um alle Baustellen gewährleistet werden kann. Besonderes Augenmerk ist dabei natürlich auf den Betrieb des Hübelischulhauses zu richten, mit seinen neugierigen, lernenden und spielenden Kindern. Aufgrund der Erfahrungen beim Bau des Hübeliparkhauses kann heute davon ausgegangen werden, dass bei entsprechender Berücksichtigung von z. B. Technik und Zeitpunkt, Immissionen wie Lärm und Staub nicht zu inakzeptablen Zuständen führen werden.

- 2012 (Herbst) – 2013 Nach Fertigstellung des Parkhauses Munzingerplatz wird die Gestaltung des Munzingerplatzes der Konradstrasse realisiert inkl. notwendige Sanierungen und Erneuerungen der Werkleitungen und Kanalisationen.
- 2013 (Herbst) – 2016 Im Herbst 2013 soll die Entlastung Region Olten (ERO) eröffnet werden. Damit können die flankierenden Massnahmen zur ERO in der Innenstadt realisiert werden. Dies beinhaltet einerseits die Sperrung der Kirchgasse, der südlichen Baslerstrasse und der Mühlegasse und andererseits deren Neugestaltung. Selbstverständlich inkl. notwendige Sanierungen und Erneuerungen der Werkleitungen und Kanalisationen.
- ab 2016 Werden die Hübelistrasse, die Ringstrasse und die Bleichmattstrasse neu gestaltet inkl. der notwendigen Werkleitungs-sanierungen und Kanalisationen.

3.13 Verkehrsprovisorien während den jeweiligen Bauzeiten

Wie bereits erwähnt, steht bei der baulichen Umsetzung die Gewerbe- und Kundenfreundlichkeit im Vordergrund. Aus diesem Grunde sollen die entsprechenden Arbeiten jeweils rasch und mit den geringstmöglichen Einschränkungen vorgenommen werden. Betreffend die Bauphasen bis zur Eröffnung des Parkhauses ist zudem ein kreativer Umgang mit der Zurverfügungstellung von Ersatzparkplätzen für die wegfallenden Parkplätze auf dem Munzingerplatz gefordert. Für die verschiedenen Bauetappen und die jeweiligen Baulose wurden intensive Abklärungen hinsichtlich zweckmässigen Verkehrsprovisorien vorgenommen. Diese sind im Anhang 8 der Beilage 1, Seite 19 ff erläutert.

3.14 Werkleitungsplanung

Sämtliche Werkleitungen inkl. Kanalisationen wurden im Detail aufgenommen. Dabei wurde festgelegt, wo solche erneuert bzw. verlegt werden müssen. Ebenfalls wurden die zusätzlich notwendigen Leitungen z. B. auf dem Munzingerplatz bzgl. Entwässerung und für den Betrieb der Wasserspiele in den Plänen eingetragen. Repräsentativ sind in der Beilage 2, Seiten 35 bis 37 zwei Pläne dargestellt. Diese Arbeiten erfolgten in Zusammenarbeit mit der a.en.

Kapitel V.

Parkhaus Munzingerplatz

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Evaluation Standort Parkhaus Innenstadt

Im Jahre 2006 wurde im Rahmen von drei Projektstudien die Standorte Rötzmatt, Schützenmatte und Munzingerplatz auf ihre Vor- und Nachteile beurteilt. Die Beurteilungskriterien beinhalten verkehrsplanerische, städtebauliche und wirtschaftliche

Aspekte. Nach einer eingehenden Evaluation der drei Standorte kamen die externen und internen Fachleute sowie der Stadtrat und das Gemeindeparlament zu folgenden Schlussfolgerungen:

Der Standort Munzingerplatz vermag die Anforderungen bzw. Erwartungen, welche an ein innerstädtisches Parkhaus gestellt werden, am besten zu erfüllen. Die zentrale Lage bietet einen optimalen Fussgängerzugang zur Innenstadt und erlaubt die nach wie vor geforderte Nähe der Parkplätze zu den städtischen Nutzungen, ohne diese zugleich mit oberirdischem Platzbedarf zu beeinträchtigen. Der Munzingerplatz erfährt dadurch die gewünschte Belebung. Ein Parkhaus Munzingerplatz unterstützt bzw. löst zudem weitere Projekte aus, so insbesondere die räumliche und nutzungsmässige Neugestaltung des Munzingerplatzes, verbunden mit einer möglichen baulichen Verdichtung im Zusammenhang mit der Aufwertung der Museen (Museumsneubau) und allfälliger Drittnutzungen. Der Munzingerplatz wird zum urbanen Zentrum unserer Stadt. Voraussetzungen für die Realisierung des Parkhauses Munzingerplatz sind einerseits die städtebaulich und verkehrsplanerisch optimale Anordnung der Zu- und Wegfahrt, verbunden mit einem entsprechenden Verkehrsregime, welches eine möglichst geringe Belastung der Innenstadt (Begegnungszone) durch den motorisierten Individualverkehr verspricht. Basierend auf einem kompakten Parkhaus mit möglichst wenig Kubatur pro Parkplatz und direkten Zu- und Wegfahrten ist eine realistische Finanzierungsmöglichkeit nach Ansicht der beratenden Firma Implenia unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Der Raum Rötzmatt (westlich der Leberngasse) muss als Option für ein weiteres Parkhaus gesichert werden. Ob dies in Form der vorgeschlagenen Projektstudie oder in einer modifizierten Lösung geschieht, muss im Rahmen einer Gesamtplanung des Raumes Schützenmatte / Rötzmatt abgeklärt werden. Der Standort Rötzmatt wird mit der Realisierung der ERO, der Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee - Olten SüdWest und der Aufwertung des Bahnhofes Olten Hammer an Bedeutung gewinnen. Die spätere Realisierung eines Parkhauses im Raum Rötzmatt kann durch einen weiteren Bedarf an Parkplätzen ausgelöst werden. Ein weiterer Grund für die Realisierung ist die städtebauliche Aufwertung des gesamten Raumes Schützenmatte / Rötzmatt. In diesem Zusammenhang sollen die bestehenden oberirdischen Parkplätze, welche eine grosse Fläche des Raumes Schützenmatte / Rötzmatt belegen, zugunsten anderer, attraktiverer Nutzungen aufgehoben und in einem Parkhaus untergebracht werden.

Der Raum Schützenmatte (östlich der Leberngasse) bietet eine einmalige Chance zur Aufwertung als multifunktional nutzbare Allmend – direkt angrenzend an die Innenstadt. Wenige Städte verfügen über eine derart wertvolle Situation bzw. Chance. Ein Parkhaus Schützenmatte, ob in der vorgeschlagenen Art der Projektstudie oder in einer modifizierten Form, würde diese Allmend räumlich unvorteilhaft belasten und die Möglichkeit der vielfältigen Nutzbarkeit massgebend einschränken (Schulfest, Chilbi und andere grössere Veranstaltungen und Anlässe). Aus diesen Gründen muss auf ein Parkhaus Schützenmatte verzichtet werden.

1.2 Parkplatzbedarf

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes Olten 2002 wurde der Parkplatzbedarf aufgrund der bestehenden Nutzungen sowie der Entwicklungspotenziale rechnerisch definiert. Für das Gebiet der Innenstadt (Begegnungszone) wurde ein Manko von rund 400 Parkplätzen festgestellt, wobei die Parkierungsmöglichkeiten für die Anwohner/-innen den grössten Teil ausmachen. Bei dieser Ermittlung des Parkplatzbedarfs wurden Mehrfachnutzungen von Parkplätzen (tagsüber Kunden / Besucher, nachts Anwohner) nicht berücksichtigt. Im Weiteren wurden die rechnerischen Ergebnisse nicht durch konkrete Auslastungszahlen überprüft.

Aufgrund der zusätzlichen Untersuchungen hinsichtlich der Auslastung der bestehenden Parkplätze und Mehrfachnutzungen sowie eines entsprechenden Entwicklungspotenzials der Innenstadt wird ein Parkplatzbedarf von rund 330 Parkplätzen als realistisch erachtet.

Bei der Definition dieses Bedarfs gilt es festzuhalten, dass nicht allein die Zahl der auf Stadtgebiet vorhandenen Parkplätze in die Bedarfsberechnungen einbezogen werden darf, sondern dass auch deren Nähe zum Stadtzentrum eine wesentliche Rolle spielt. So nützt es wenig, wenn in am Rande des Stadtgebietes gelegenen Parkhäusern Parkplätze vorhanden sind, diese aber wegen der grossen Distanz nicht genutzt werden. Es stellt sich nämlich die Frage, ob bei einer Streichung der oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt ohne Ersatz durch ein zentrales Parkhaus die heutigen Kundinnen und Kunden der Stadt Olten abseits liegende Parkplätze wirklich nutzen oder ob sie nicht vielmehr der Stadt fernbleiben würden. Im Gegensatz dazu darf man auch davon ausgehen, dass zentral gelegene und dadurch attraktive unterirdische Parkplätze zusammen mit einem einladend gestalteten öffentlichen Raum neue Kundinnen und Kunden anlocken.

1.3. Aufhebung bestehender öffentlicher Parkplätze

Wie bereits erwähnt, müssen/sollen die oberirdischen öffentlichen Parkplätze im Bereich der Begegnungszone zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und damit der Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes in das Parkhaus Munzingerplatz verlegt werden. Die Aufhebung dieser 233 Parkplätze ist aber auch notwendig aufgrund der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere unumgänglich, um die erforderliche Auslastung des Parkhauses Munzingerplatz zu erreichen und somit dessen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten. Die Aufhebung dieser Parkplätze muss in den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan verankert und im Rahmen des polizeirechtlichen Verfahrens rechtlich sichergestellt werden, bevor eine Baubewilligung für die Realisierung des Parkhauses erteilt werden kann bzw. darf.

Im Bereich des Klosterplatzes sind 4 bis 6 Parkplätze für die Bewohner/innen der Altstadt vorgesehen. Damit wird die heutige Regelung für diese Benutzergruppe nicht verschlechtert.

Bestehende Parkplätze auf Privatparzellen (viele Trottoirs sind z. T. auf privatem Grund) werden grundsätzlich nur in Absprache und im Einvernehmen mit den Grundeigentümer/-innen aufgehoben.

1.4. Parkplätze für Kurzeinkäufe und für Menschen mit Behinderung, Anlieferung

Innerhalb der Begegnungszone werden für Kurzbesorgungen maximal 20 Parkplätze geschaffen. Für diese Parkplätze wird die Parkzeit auf 15 Minuten begrenzt. Damit werden keine zusätzlichen Konkurrenzparkplätze zum Parkhaus Munzingerplatz geschaffen. Die Kurzzeitparkplätze werden im Interesse der Kontrollierbarkeit bewirtschaftet (Fr. 0.50 / 15 Minuten). Innerhalb der Begegnungszone werden zudem gesamthaft ca. 6 bis 8 Parkplätze für Menschen mit Behinderung ausgeschieden.

Bis zur Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz erfolgt die Anlieferung wie bestehend. Nach der Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz (Zustand Z2) und der ERO (Z3) wird die Anlieferung aufgrund der dannzumal gemachten Erfahrungen möglichst flexibel organisiert.

1.5. Evaluation Erschliessung Parkhaus Munzingerplatz

Die Evaluation der Erschliessung Parkhaus Munzingerplatz ist im Anhang 9 erläutert.

Der Standort der Zu- und Wegfahrt zum bzw. vom Parkhaus Munzingerplatz ist von zentraler Bedeutung. Die Evaluation der verschiedenen Standorte hat unter Wahrung einer eingehenden Beurteilung und Bewertung eine entsprechende Bearbeitungszeit beansprucht. Der Prozess erfolgte transparent und nachvollziehbar.

Auf Grund der eingehenden Analysen und Beurteilungen von 10 Varianten inkl. 5 Untervarianten kamen die externen und internen Fachleute einhellig zum Schluss, dass die Variante 6a «Erschliessung ab Dornacherstrasse über den nördlichen Platz des Hübelischulhauses» die Bestvariante darstellt (vgl. Anhang 10). Die Spezialkommission hat

an ihrer Sitzung vom 19. Februar 2008 diese Variante als Bestvariante bestimmt.

Die Erschliessung über die Dornacherstrasse via nördlicher Schulhausplatz des Hübelischulhauses hat verkehrsplanerisch den Vorteil, dass das Parkhaus Munzingerplatz direkt vom Kantonstrassennetz erschlossen wird. Die Begegnungszone wird so vom Erschliessungsverkehr des Parkhauses Munzingerplatz optimal freigehalten. Damit auch der Verkehr, bedingt durch die Kurzzeitparkplätze an der Ring- und Dornacherstrasse, nicht durch die Begegnungszone via Konradstrasse geführt wird, ist ein Wendeplatz im Bereich der Dornacherstrasse vorgesehen. Auch aus städtebaulicher Sicht stellt die Variante mit Doppelrampe, quer zur Dornacherstrasse, im nördlichen Teil des Areals des Hübelischulhauses die Bestvariante dar. Auf einen direkten Eingriff im Strassenraum kann verzichtet werden.

Der bestehende Pavillon auf dem Hübelischulhaus, welcher dem Unterricht für eine Werkklasse dient, muss im Rahmen der Realisierung der Erschliessung des Parkhauses Munzingerplatz abgebrochen werden. Eine Sanierung dieses Pavillons wäre ohnehin zwingend notwendig und der dafür erforderliche Kredit wurde bereits mehrmals im Budget aufgenommen. Da dieser Pavillon ohnehin saniert bzw. durch einen provisorischen Neubau (z. B. Container) ersetzt werden muss, werden die dafür erforderlichen Kosten nicht der vorliegenden Vorlage belastet, sondern im Budget im Rahmen der Schulbauten aufgeführt. Gespräche mit den Verantwortlichen der Schuldirektion und der Leitung des Hübelischulhauses haben ergeben, dass für den wegfallenden Pavillon zwingend ein Ersatz möglichst nahe dem Hübelischulhaus (auf dem nördlichen Schulhausareal), geschaffen werden muss.

1.6 Beurteilung der Verkehrszustände der Parkhauserschliessung über die Dornacherstrasse

Nach der Inbetriebnahme der ERO wird der Kantonsstrassenabschnitt Ziegelfeldstrasse - Handelshofkreuzung und damit auch die Capitol-Kreuzung vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Die Capitol-Kreuzung vermag dadurch die Mehrbelastung durch den Erschliessungsverkehr des Parkhauses Munzingerplatz zu verkraften.

Während der Zeitspanne von der Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz bis zur Inbetriebnahme der ERO könnte die Leistungsfähigkeit der Capitol-Kreuzung während den Abendspitzenstunden kritisch werden. Da dieser Zwischenzustand 2 (vgl. Anhang 6) voraussichtlich ein kurz andauernder Übergangszustand ist, können Unzulänglichkeiten in Kauf genommen werden.

2. Investorenwettbewerb

Im Dezember 2008 wurde ein öffentlicher Investorenwettbewerb ausgeschrieben. Dabei wurde lediglich ein Projekt mit dem Kennwort «NAUTILUS» eingereicht. Nach der Vorprüfung hat das Preisgericht am 15. Mai 2009 das Projekt «NAUTILUS» juriert.

Verfasser des Wettbewerbsprojektes «NAUTILUS» sind:

- HRS Real Estate AG, 8501 Frauenfeld
- Frey Architekten AG, 4600 Olten
- Ribi und Blum AG, 8590 Romanshorn

Das Projekt «NAUTILUS» zeugt laut Gesamtbeurteilung des Preisgerichtes von einer hohen Professionalität. Die Verfasser haben für die vorgegebene Situation eine massgeschneiderte Lösung entwickelt. Dank der optimalen Ausnutzung des Perimeters gelingt es ihnen das Bauvolumen zu minimieren. Im Zusammenspiel mit dem überzeugenden Parklayout wird ein optimales Verhältnis zwischen Parkfläche und Gesamtfläche erreicht.

Die einfachen und übersichtlichen Verkehrsabläufe, die optimale Anordnung der Zugänge sowie die guten Sichtverbindungen sorgen laut Preisgericht für eine gute Orientierung und Auffindbarkeit für die Kundinnen und Kunden. Die klare Trennung des ein- und ausfahrenden Verkehrs (kreuzungsfrei) garantiert eine hohe Verkehrssicherheit. Auch das gewählte Konstruktionssystem mit Flachdecken und vorgefertigten Stützen überzeugt. Die gewählten Betonstärken für sämtliche Tragelemente sorgen für eine hohe Dauerhaftigkeit. Die mit Asphaltbelägen versehenen Verkehrsflächen reduzieren die Korrosionsgefährdung.

Das Preisgericht empfahl dem Stadtrat daher, den Verfassern des Projektes «NAUTILUS» das Baurecht zu erteilen, damit sie das Parkhaus weiterbearbeiten, ausführen und betreiben können.

3. Wettbewerbsprojekt «NAUTILUS»

3.1 Beschrieb

Die Projektpläne und -erläuterungen sind in der Beilage 3 ausführlich aufgezeigt und beschrieben. Nachfolgend werden aus diesem Grund nur die wichtigsten Elemente beschrieben.

Das Parkhaus «NAUTILUS» (nachfolgend Parkhaus Munzingerplatz genannt) weist 4 Untergeschosse und 293 Parkplätze auf. Die Damenparkplätze werden auf der 1. Parkebene, das heisst im 1. Untergeschoss, unmittelbar bei der Haupteinfahrt für Fussgänger/-innen angeordnet. Wie erwähnt wird es über die Dornacherstrasse erschlossen (vgl. Anhang 11).

Zwei von einander getrennte, linksdrehende «Erschliessungsspiralen» ermöglichen den Einbahnverkehr im ganzen Parkhaus. Auf der abwärtsdrehenden, äusseren Spirale sind alle Parkplätze fischgratähnlich angeordnet. Auf der inneren, aufwärtsdrehenden Spirale kann das Parkhaus, von jedem Geschoss aus verlassen werden. Überdies kann von dieser Spirale aus auf die abwärtsführende Erschliessungsspirale eingemündet werden. Auf diese Weise müssen Fahrzeuglenker/-innen das Parkhaus nicht verlassen, um anschliessend einen freien Parkplatz aufzusuchen.

Die einfache Verkehrsführung ermöglicht für die Parkplatzsuchenden zum jeweils ersten freien Parkplatz zu gelangen. Das Parkhaus füllt sich von oben nach unten. Die Dimensionierung und Ausgestaltung der internen Erschliessungsfahrbahnen sowie der Parkplätze ermöglicht die entsprechende Benutzung (Ein- und Ausfahrten) ohne zu manövrieren. Die zweckmässige Verkehrsgeometrie (Fahrbahnbreiten, Radien, Sicherheitsabstände), die rasche Ausfahrtmöglichkeit aus jedem Geschoss via zentraler Ausfahrts-spiralrampe, die klare Trennung des ein- und ausfahrenden Verkehrs und das konsequente Einbahnregime führt zu einer einfachen und übersichtlichen Verkehrsführung und insbesondere zu einer hohen Verkehrssicherheit. Das kompakte Parkhaus sorgt für übersichtliche Betriebsabläufe, gute Orientierung und Auffindbarkeit der verschiedenen Zugänge.

Die Zugänge zu den Treppen und Liftanlagen sind optimal situiert, werden sie doch bereits durch die einfahrenden Fahrzeuglenkenden erblickt. Die Damen- wie auch die Behindertenparkplätze sind optimal angeordnet. Durch klar ersichtliche Markierungen am Boden wird eine logische Führung der Fussgänger/-innen gemäss neusten Erkenntnissen erreicht. Die farbliche Unterscheidung der einzelnen Parkebenen soll die Orientierung im Parkhaus zusätzlich erleichtern.

3.2 Betriebs- und Sicherheitskonzept

Die Ein- und Ausfahrt wird mit Schrankenanlagen und eingebauten Ein- und Ausfahrtslesern bestückt. Mit einer Differenzrechnung kann so die verfügbare Anzahl Parkplätze ermittelt und bei der Einfahrt bzw. schon beim Knoten Capitol zur Anzeige gebracht werden. Die Zählung

der besetzten Parkplätze wird nicht im Bereich der im Tunnel befindlichen Schrankenanlagen, sondern im Einfahrtsbereich der Rampenanlage durchgeführt, um stehende Fahrzeuge im Tunnel zu vermeiden.

Das vollautomatische Kassensystem bewirtschaftet die Parkdauer mittels Tickets, welche bei der Einfahrtsschranke im Tunnel ausgegeben werden. Vor dem Verlassen des Parkhauses kann an einem der 4 Kassenautomaten (auf jedem Stockwerk) die Parkgebühr bezahlt werden.

Die Firma HRS Real Estate AG hat in Zusammenarbeit mit der Stadt und der Security Consult ein Sicherheitskonzept entwickelt. Dabei ist vorab festzustellen, dass es sich dabei um ein sogenanntes Vorprojekt handelt, das im Zuge der Realisierung angepasst und verifiziert werden muss. Das Sicherheitskonzept ist in der Beilage 3 ausführlich dargelegt. Aus diesem Grund werden nachfolgend nur die wichtigsten Aspekte erläutert.

Die Sicherheitsfirma Security Consult stellt fest, dass der Standort, die Bauweise und der Betrieb des Parkhauses Munzingerplatz anhand der Erkenntnisse aus den vorliegenden Vorprojektdokumenten aus sicherheitstechnischer Sicht als realisierbar bezeichnet werden können. Das vorliegende Projekt wurde u. a. auch anhand des Anforderungskataloges für geschossene Parkhäuser der European Parking Association (EPA) beurteilt. Dieser Katalog definiert Kriterien für die Auszeichnung von Parkhäusern, welche genau definierte Standards für Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit aufweisen.

Der Betrieb des geplanten Parkhauses Munzingerplatz wird durch eine kombinierte personelle Betriebs- und Sicherheitsdienstleistung während 24 Std. an 7 Tagen die Woche sichergestellt werden. Dies bedingt neben den geplanten technischen und baulichen Voraussetzungen die Implementierung der drei folgenden organisatorischen und personellen Grundvoraussetzungen:

- Permanent 3.5 Std. / 7 Tage die Woche (Sicherheitsassistent) inkl. Reinigung und technischer Unterhalt.
- Revierdienste (Objektbegehungen).
- Interventionsdienst, inkl. Fernbetreuung auf 24 Std.-Zentrale mit Bild-/Ton-Kontakt.

Die Sicherheitsdienstleistung erfolgt besonders in organisatorischer und personeller Hinsicht durch ein Sicherheitsunternehmen, welches über die geeignete und bewährte Struktur verfügt. Die Kosten für die Ferien, Stellvertretungen und die Abdeckung der Überzeiten für festangestellte Mitarbeiter entfallen so. Die Securitas AG in Olten verfügt über die Erfahrung sowie die personellen und technischen Ressourcen zur Bewältigung dieser Aufgaben. Das konkrete Betriebs- und Sicherheitskonzept und die daraus resultierenden Sicherheitshandbücher (auch bzgl. Ereignisbewältigung) werden in der Projektierungsphase erstellt.

3.3 Technischer Brandschutz

Die Solothurnische Gebäudeversicherung (Thomas Fluri, Brandschutzexperte) hat die vom Büro Hautle Anderegg + Partner AG erarbeiteten Konzeptgrundsätze, Fluchtwege und technische Massnahmen als zweckmässig bezeichnet. Die Solothurnische Gebäudeversicherung empfiehlt den Projektverantwortlichen, das eigentliche Brandschutzkonzept auf dieser Grundlage zu erarbeiten. Damit kann und wird eine wichtige Anforderung erfüllt, welche für die Bewilligung des Gestaltungsplanes bzw. des Baugesuches zwingend notwendig ist.

3.4 Erweiterungsmöglichkeit

Eine künftige Erweiterung des Parkhauses könnte im Bereich des Platzes der Begegnung im Rahmen der Entwicklungen der Museumslandschaft erfolgen. Die kurzen Wege innerhalb des Parkhauses Munzingerplatz vereinfachen die Auffindbarkeit einer solchen ein- bis viergeschossigen zusätzlichen Parkieranlage. Diese Erweiterungsmöglichkeit ist in der Beilage 3 dargestellt.

3.5 Anlagekosten

Die Anlagekosten betragen gemäss den Berechnungen der HRS Real Estate AG inklusive MwSt. rund Fr 16,63 Mio. (vgl. Anhang 11).

3.6 Tarife und Betriebskosten

Der Tarif im Parkhaus beträgt Fr. 1.50 pro Stunde. Die geschätzten Betriebskosten sind im Anhang 11 aufgeführt.

Bereits in den vorbereitenden Studien haben Fachleute darauf hingewiesen, dass auch die Tarife der bestehenden oberirdischen öffentlichen Parkplätze dem Preisniveau des neuen Parkhauses angepasst werden müssten, damit dieses eine marktkonforme Rendite erhalte. Die Investorin des Parkhauses ist daher mit dem entsprechenden Anliegen an den Stadtrat gelangt, dass als unabdingbare Voraussetzung für ihr Engagement für das neue Parkhaus eine einheitliche Tarifstruktur eingeführt werden solle.

Heute betragen auf Grund eines Parlamentsbeschlusses vom 24. Januar 2002 die Parkgebühren in der Kernzone (Amthausquai, Jurastrasse, Klosterplatz, Munzingerplatz) Fr. 1,00 pro Stunde (max. 2 Stunden), in der Kernrandzone (v.a. Schützenmatte) Fr. 0,50 in der ersten Stunde, Fr. 1,00 ab der zweiten Stunde (von max. 4 Stunden bis max. 7 Tage). Der Stadtrat hat nun einer Tarifierhöhung für die oberirdischen öffentlichen Parkplätze auf der linken Aareseite an die Tarife im neuen Parkhaus, das heisst auf Fr. 1,50 pro Stunde zugestimmt und beantragt dem Parlament die entsprechende Anpassung vorzunehmen.

Der Tarif von Fr. 1,50 pro Stunde kann mit denjenigen von öffentlichen Parkplätzen und Parkhäusern ähnlich gelagerter Städte verglichen werden. Die Tarifierhöhung bzw. die Vereinheitlichung der Tarife auf der linken Stadtseite ist aber nicht nur betreffend das Parkhaus Munzingerplatz zweckmässig, sondern muss auch im Zusammenhang mit der zwingend notwendigen und auch bevorstehenden Einführung des Parkleitsystems betrachtet werden. So würde es wenig Sinn machen, wenn aufgrund niedrigerer Tarife Autofahrer/-innen zuerst oberirdische öffentliche Parkplätze suchen und erst nach entsprechender Erfolglosigkeit in einem Parkhaus ihr Fahrzeug abstellen.

3.7 Baurechtsvertrag und Zusatzvereinbarung

Der definitive Baurechtsvertrag kann erst unterschrieben werden, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen erfüllt werden können. Dafür ist letztendlich die Volksabstimmung wie auch die regierungsrätliche Genehmigung des Gestaltungsplanes Parkhaus Munzingerplatz notwendig. Aus diesem Grund hat der Stadtrat mit den zuständigen Vertretern der HRS Real Estate AG, Frauenfeld, am 22. Februar 2010 einen entsprechenden notariellen Vorvertrag zum eigentlichen Baurechtsvertrag mit Zusatzvereinbarung (vgl. Anhang 12) unterzeichnet. Wesentlicher Inhalt sind insbesondere der Umfang des Baurechts, der Baurechtszins, die Baurechtsdauer und der der Heimfall.

Kapitel VI.

Parkleitsystem

Im Rahmen der Parlamentsvorlage vom 20. November 2008 hat das Gemeindeparlament unmissverständlich verlangt, dass losgelöst vom Parkhaus Munzingerplatz ein Parkleitsystem erarbeitet wird. Zudem hat der Stadtrat am gleichen Datum im Rahmen der Beantwortung der Motion Iris Schelbert-Widmer (GO) und Mitunterzeichnende betr. zeitlich vorgezogene Erstellung eines Parkleitsystems unabhängig vom Bau eines Parkhauses deutlich gemacht, dass das Parkleitsystem vor Baubeginn des Parkhauses Munzingerplatz in Betrieb genommen werden soll.

In Olten bestehen verschiedene privatbetriebene Parkings, welche teilweise oder vollständig öffentlich nutzbar sind. Das Parkhaus Munzingerplatz ist integrierender Bestandteil des Parkierungskonzeptes Innenstadt. Bestandteile des Parkierungskonzeptes Innenstadt sind zudem die bestehende Parkierung in der Schützenmatt / Rötzmatt und die weiteren bestehenden Parkplatzkapazitäten in den privaten Parkings. Mit der neuen Entlastungsstrasse steigt die Notwendigkeit der Wegweisung zu den Parkierungen zusätzlich. Um die Parkierungskapazitäten optimal zu nutzen, den Parkierungsverkehr möglichst auf direktem Weg zu leiten und Parkplatzsuchverkehr zu minimieren, ist ein dynamisches Parkleitsystem erforderlich wie aber auch die Vereinheitlichung der Parktarife für öffentliche Parkplätze.

In der Zwischenzeit konnten folgende Arbeiten weitgehend abgeschlossen werden:

- Bestandesaufnahme sämtlicher Parkhäuser mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen, Anzahl, Betriebssystem.
- Prüfung verschiedener Parkleitsysteme bzgl. Datenübermittlung.
- Raumkonzept (vgl. Anhang 13)
- Verschiedene mögliche Finanzierungsmodelle.
- Parkleitsystem vor und nach Inbetriebnahme der ERO.

Das Parkleitsystem wird im Rahmen einer kooperativen Planung mit den Parkhausbetreibern, welche öffentlich zugängliche Parkplätze anbieten, erarbeitet. Das Grundkonzept soll zusammen mit dem Finanzierungsmodell Ende Sommer 2010 vorliegen, so dass dem Gemeindeparlament Ende 2010 eine entsprechende Kreditvorlage unterbreitet werden kann.

Kapitel VII.

Finanzielle Auswirkungen

1. Begegnungszone mit Aufwertung der öffentlichen Räume

1.1 Realisierungskosten

Der im Anhang 14 dargestellte Kostenvoranschlag für die Ausführung (Übersicht und detailliert) basiert auf dem Baukosten-Index BKI Stand September 2008 und weist eine Kostengenauigkeit von +/- 10% auf. Im Kostenvoranschlag sind 10% Reserve eingerechnet, was bedeutet, dass die Kostengenauigkeit von + 10% wegfällt, da es sich um ein maximales Kostendach handelt.

In der Innenstadt bzw. innerhalb des Perimeters der Begegnungszone würden auch ohne die Realisierung der «Begegnungszone mit Aufwertung der öffentlichen Räume» Kosten für ohnehin notwendige Sanierungs- bzw. Erneuerungsarbeiten (Kanalisationen und Strassen) anfallen. Diese Arbeiten wurden im Zuge der Planung und Projektierung der Begegnungszone seit 2004 zurückgestellt.

Unter Berücksichtigung der bis heute bewilligten Planungskredite ergibt sich folgende Kostenzusammenstellung:

Gesamtkosten Ausführung inkl. MwSt. (Anhang 14)	Fr. 24'646'000.-
---	------------------

Bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. 620.501.69 bewilligten Kredite	<u>Fr. 975'000.-</u>
--	----------------------

Notwendiger Gesamtkredit	Fr. 25'621'000.-
---------------------------------	-------------------------

Ohnehin anfallende Kosten für Kanalisationssanierungen bzw. -erneuerungen (wird nicht mit Steuergeldern bezahlt, sondern über die Abwassergebühren finanziert)	- Fr. 3'396'000.-
--	-------------------

Ohnehin anfallende Kosten für Strassensanierungen bzw. -erneuerungen - Fr. 14'107'000.-

**Effektive Mehrkosten für die Begegnungszone inkl. Aufwertung
der öffentlichen Räume gegenüber einer Standardsanierung
bzw. -Erneuerung der Kanalisationen und Strassen**

Fr. 8'118'000.-

1.2 Erforderlicher Kredit

Da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, kann der notwendige Gesamtkredit nicht auf einzelne Etappen aufgegliedert werden. Nach dem Bruttoprinzip sind für die Kreditvorlage nicht nur die effektiven Mehrkosten infolge der Begegnungszone, sondern die Gesamtkosten inkl. ohnehin anfallende Sanierungs- und Erneuerungskosten massgebend. Unter Berücksichtigung der bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. 620.501.69 bewilligten Kredite von Fr. 975'000.- und die Gesamtkosten für die Ausführung von Fr. 24'646'000.- **beträgt der zu bewilligende Kredit Fr. 25'700'00.00** (gerundet auf Fr. 100'000.-).

Gemäss Konzessionsvertrag übernimmt die a.en die Kosten für alle Beleuchtungskörper und die Beleuchtung. Sie sind auch Eigentümer dieser Beleuchtungskörper.

2. Parkhaus Munzingerplatz / Parkplatzangebot / Gebühren

2.1 A-fonds-perdu-Beitrag aus dem Spezialfinanzierungskonto «Autoabstellplätze»

In der Vorlage vom 20. November 2008 wurde vom Parlament bereits ein A-fonds-perdu-Beitrag aus dem Spezialfinanzierungskonto «Autoabstellplätze» in der Höhe von Fr. 2,3 Mio. genehmigt. In der Zwischenzeit hat die Investorin des Parkhauses beim Stadtrat vorgesprochen mit dem Anliegen, dass als unabdingbare Voraussetzung für ihr Engagement für das neue Parkhaus dieser Beitrag erhöht werden solle. Sie macht geltend, dass die Kredit gebende Bank ihre Zusage von einem höheren Beitrag abhängig macht. In intensiven Verhandlungen konnten sich die verhandelnden Parteien auf einen Beitrag von Fr. 3.2 Mio. einigen.

Dieser Betrag wird nicht der allgemeinen Rechnung belastet und wird somit nicht mit Steuergeldern finanziert. Er wird dem Investor bei Baubeginn ausbezahlt.

2.2 Baurechtszins

Für die Einräumung des Baurechts hat der Baurechtsberechtigte der Stadt Olten einen jährlichen Baurechtszins zu bezahlen. Der Baurechtszins beträgt 10% des ausgewiesenen Reingewinnes gemäss der jährlich (Kalenderjahr) zu erstellenden Betriebsrechnung, geschuldet ab Beginn des 6. Betriebsjahres des Parkhauses, zahlbar jeweils nachschüssig per 31. März und beträgt maximal Fr. 30'000.-. (vgl. Anhang 12).

2.3 Minder- bzw. Mehreinnahmen (Aufhebung öffentliche Parkplätze vs. Gebührenerhöhung)

Die Aufhebung der oberirdisch bestehenden öffentlichen Parkplätze innerhalb der Begegnungszone (233 Parkplätze) hat zur Folge, dass jährliche Parkgebühr-Einnahmen von durchschnittlich Fr. 430'000.- wegfallen. Dem gegenüber stehen erwartete Mehreinnahmen durch die erwähnte Gebührenerhöhung für sämtliche Parkplätze auf der linken Stadtseite und den neu zu erstellenden 20 Parkplätzen für Kurzeinkäufe von jährlich Fr. 360'000.- (Schätzung) sowie der nicht monetär bezifferbare, aber dennoch hohe Mehrwert für die Stadt in Form einer höheren Attraktivität unserer Innenstadt.

Beschlussesantrag

I.

1. Dem Konzept zur Attraktivierung der Innenstadt, beinhaltend das Verkehrskonzept mit Begegnungszone, das Konzept zur Aufwertung der öffentlichen Räume und das Projekt Parkhaus Munzingerplatz, wird zugestimmt.
2. Der Realisierung des Konzeptes zur Attraktivierung der Innenstadt wird zugestimmt. Damit werden auch die nachfolgenden, für die Umsetzung zwingend einzuhaltenden, Rahmenbedingungen genehmigt:

- a) Gesamter Kredit für die Begegnungszone mit Aufwertung der öffentlichen Räume von Fr. 25,7 Mio. inkl. MwSt.(gerundet auf Fr. 100'000.-) gemäss folgender Gliederung:

bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.69 bewilligten Kredite von Fr. 975'000.-

Kosten für normale bzw. ohnehin anfallende Strassensanierungen und Strassenerneuerungen (steuerfinanziert) von Fr. 14,1 Mio. sowie die effektiven Mehrkosten für die Begegnungszone inkl. Aufwertung der öffentlichen Räume gegenüber einer Standardsanierung bzw. –erneuerung der Strassen (steuerfinanziert) von Fr. 7,2 Mio., gesamthaft also Fr. 21,3 Mio., zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.69. Allfällige Bauteuerungen, ausgehend vom Baukosten-Index (BKI) Stand September 2008, werden mit bewilligt.

Kosten für Kanalisation (gebührenfinanziert): Fr. 3,4 Mio. zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 710.501.09. Allfällige Bauteuerungen, ausgehend vom Baukosten-Index (BKI) Stand September 2008, werden mit bewilligt.

- b) Mit der Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz werden innerhalb der Begegnungszone 233 öffentliche Parkplätze aufgehoben was zu entsprechenden jährlich wiederkehrenden Mindereinnahmen von durchschnittlich ca. Fr. 430'000.- führt.
 - c) Für die öffentlichen oberirdischen Parkplätze auf der linken Stadtseite werden die Parkgebühren per Eröffnungstermin des neuen Parkhauses Munzingerplatz auf Fr. 1.50 pro Stunde angehoben.
 - d) Für 20 neue Parkplätze für Kurzeinkäufe mit einer maximalen Parkzeit von 15 Minuten wird eine Gebühr von Fr. 0.50 erhoben.
 - e) Öffentliche Urkunde über den Vorvertrag zu einem Baurechtsvertrag und der zugehörigen Zusatzvereinbarung für die Realisierung des Parkhauses Munzingerplatz.
 - f) A-fonds-perdu-Beitrag von 3,2 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung Kto. Nr. 2281.01 «Autoabstellplätze» zu Gunsten des Parkhauses Munzingerplatz.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziffer I. 2 dieses Beschlusses unterliegt dem obligatorischen Referendum.

- - - - -

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

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Ich darf etwas in eigener Sache vorausschicken. Weil ich bei diesem Geschäft schon früher innerhalb der Kommission sehr viel mitgearbeitet habe und in der Fraktion ebenfalls immer habe informieren dürfen, möchte ich gerne Fraktionssprecher sein, aber später auch noch aus der Sicht des Detailhandels etwas über die Vorlage sagen. Ich habe deshalb meinen Vizepräsidenten, Heinz Eng, gebeten, das Geschäft zu führen. Ich entschuldige mich für dieses Geschäft, gehe aber nicht in den Ausstand, denn dort befindet sich Thomas Frey, der gewünscht hat, dies müsse explizit betont werden.

Vizepräsident Heinz Eng: Ich möchte kurz eine Auslegeordnung der Dokumentation machen. Wir haben den Bericht und Antrag des Stadtrates, die Anhänge und Beilagen und zusätzlich einen Rückweisungsantrag nach dem Eintreten.

Thomas Frey (FdP) begibt sich in den Ausstand.

Lukas Derendinger: Die GPK hat sich intensiv mit der Vorlage beschäftigt und dem Stadtrat und den Planern verschiedenste Fragen gestellt. Ein grosser Teil hat sich auf das Parkhaus konzentriert, einige allgemein zum Thema Parkplätze und natürlich auch das eigentliche Projekt, die Attraktivierung der Innenstadt. Zum Thema Parkhaus waren die drei grossen Fragen vor allem diejenigen, die wir jetzt zum Teil auch schon mit der Interpellation behandelt haben, weshalb der à-fonds-perdu-Beitrag erhöht worden, ob dies überhaupt rechtens ist und was bei einem Heimfall des Parkhauses oder auch im Falle eines Konkurses der Firma auf die Stadt zukommt. Im Zusammenhang mit der Erhöhung des à-fonds-perdu-Beitrages ist insbesondere befürchtet worden, dass quasi Gelder verbaut würden, die eigentlich zur Erstellung anderer Parkplätze benötigt würden, insbesondere auch in einem grösseren Bereich um die Innenstadt herum oder dass das Geld am Schluss schlicht im Fonds fehlen könnte. Hier hat uns der Stadtrat zumindest so weit beruhigen können, dass sich momentan immer noch über 4 Millionen Franken in diesem Fonds befinden und in den letzten Jahren durchschnittlich rund fünfmal mehr Geld pro Jahr einbezahlt als ausbezahlt wurde. Dazu kommt, dass in der Innenstadt per se nicht mehr viel Platz vorhanden ist, um dort in nächster Zeit gross private Parkplätze bauen zu können. Dort befürchtet man eigentlich auf finanzieller Seite kein Problem. Auf die Rechtmässigkeit möchte ich jetzt nicht noch einmal eingehen. Hier haben wir die Antwort des Stadtrates auch noch einmal gehört. Zum Heimfall oder bei einem Konkurs ist zu sagen, dass seitens des Stadtrates erwähnt wurde, es bestehe keine Verpflichtung für eine Übernahme durch die Stadt. Zudem sei die Gefahr bei einer so grossen Firma wie der HRS Real Estate AG eher gering. Die weiteren Fragen zum Projekt Parkhaus haben das Restrisiko des Baugrundes betroffen. Dort wurden offenbar verschiedene umfangreiche Untersuchungen vorgenommen und das Restrisiko heute eigentlich als gering beurteilt. Ein weiterer Punkt, der noch Fragen aufgeworfen hat, ist die Erhöhung der Parkplatzgebühren ausserhalb der Innenstadt-zone auf Fr. 1.50. Hier wurde befürchtet, dass diese 24 Stunden pro Tag gelten sollten. Auch hier hat uns der Stadtrat beruhigen können in dem Sinne, dass es nur darum geht, sie in den Zeiten, in denen es jetzt schon Gebühren gibt, zu erhöhen. Zudem wird geprüft, wie es mit den Gebühren für Badibesucher aussieht, die in der Schützenmatte parkieren möchten, damit sie nicht auf einen ganztägigen, quasi zu hohen Beitrag kämen. Allgemein ist zu den Parkplätzen noch die Frage zum Thema Klosterplatz aufgetaucht, ob dort wirklich Parkplätze aufgehoben werden sollen und wie es mit den Tarifen der zusätzlichen privaten Parkhäuser aussieht. Dort wird gemäss Zusage des Stadtrates nach wie vor verhandelt, während man mit der ganzen Verhandlung zum Thema Parkleitsystem – letztlich sind natürlich auch diese Betreiber in der Wahl ihrer Tarife frei – in diesem Sinne rechtlich irgendwie nicht in der Lage ist, ihnen dies aufzudrücken. Beim Projekt ist vor allem hier die Frage der stark gestiegenen Kosten für die Sanierung aufgetaucht. Wenn man die Zahlen zwischen der Vorlage vom November 2008 und der heutigen vergleicht, gibt es scheinbar eine Steigerung von 10,7 Millionen auf 17,5 Millionen Franken. Diese lässt sich offenbar so erklären, dass zum Einen die Berechnung heute exakter gemacht worden ist, mit einem Aufschlag von 10 % auf die Belagssanierung, wobei diese nur rund 14 Millionen beinhaltet und zusätzlich 3,4 Millio-

nen für die Kanalisation hinzu gekommen sind, die in der Vorlage vom November 2008 noch nicht erwähnt worden waren. Nach dieser Fragerunde ist einstimmig Eintreten beschlossen worden. Ein gestellter Rückweisungsantrag mit der Begründung, es sei grundsätzlich das falsche Projekt, weil es sich zu sehr auf die Konradstrasse statt auf die Kirchgasse konzentriere und zusätzlich eine unnötige Verbindung zwischen Sanierung Innenstadt und Parkhaus bringe, ist mit 8 : 1 Stimme abgelehnt und den Beschlussesanträgen ebenfalls mit 8 : 1 Stimme zugestimmt worden.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Ich möchte dem GPK-Sprecher für seine Ausführungen danken. Man sieht, dass sich diese Kommission sehr intensiv mit dem Geschäft auseinandergesetzt hat. Nicht nur an dieser Sitzung, sondern bereits an früheren Sitzungen war dies ein Thema. Es sind auch sehr viele technische und rechtliche Fragen im Raum gestanden. Der Stadtrat ist froh, dass er diese hat beantworten können und er darauf hingewiesen worden ist, wo er noch entsprechende Antworten liefern muss. Die Vorlage, die sich schon lange angekündigt hatte, ist sehr komplex. Wir haben heute eigentlich die Finalisierung des ganzen Geschäfts. Von daher denke ich, dass ich in diesem Rat nicht noch einmal alles, was Inhalt ist, darlegen muss. Ich möchte auf einige Punkte kommen, die uns vom Stadtrat wichtig sind. Erstens: Was ist das Ziel dieser Vorlage? Nachdem wir alle technischen und rechtlichen Fragen haben beantworten müssen, ist vor allem der Inhalt wichtig. Es geht darum, mit einem sehr grossen, komplexen Projekt unsere Stadt, unser Olten zu attraktivieren. Das ist das Hauptziel. In diesem Sinne geht es nicht nur für uns, unsere Bevölkerung, unsere Oltnerninnen und Oltnern, sondern auch für unsere Besucher darum, einen ganz entscheidenden Meilenstein zu setzen, damit unsere Stadt einen Impuls erhält für uns selber, aber auch für die ganze Umgebung und sie von diesem Impuls und dem damit verbundenen Projekt profitieren und auch einen Markstein setzen kann. Das Ziel ist ganz klar. Wir wollen damit vor allem auch die Innenstadt attraktivieren, diesen Raum zu einem Erlebnis werden lassen und auch gegen aussen eine Wirkung zeigen. Ich habe den Eindruck, dass es für unsere Stadt wichtig ist, gerade in diesem Bereich des Sich-Begegnens eine wichtige Ausstrahlung zu haben und sie jetzt gestartet und umgesetzt werden soll. Die Vorlage kann als Resultat verschiedener langjähriger Planungen und Verhandlungen wie auch von Kommissions- und politischer Arbeit bezeichnet werden. Es kommt nicht zufällig in dieser Qualität oder Ausprägung in dieses Stadium, sondern hier ist eine sehr grosse Vorarbeit geleistet worden, vor allem Planung. Man erinnert sich, dass verschiedene Standorte geprüft wurden. Es wurde eine Spezialkommission eingesetzt, die sich mit diesem Thema auseinandergesetzt hat. Insbesondere wurden auch Verhandlungen mit Investoren, Personen, die sich in dieser Stadt engagieren wollen, geführt. Auch das Gewerbe ist mit einbezogen worden. Man kann sagen, dass das auf dem Tisch zur Entscheidung Vorliegende eine Geschichte hat und das Resultat von ganz verschiedenem Engagement ist. Dass diese Vorlage nicht jeden Mann und jede Frau im Einzelnen begeistern kann, ist klar. Das haben wir von Anfang gewusst. Auch der Stadtrat hat gewusst, dass der vorgegebene Pfad im Jahr 2008, als sich das Parlament mit diesem Projekt auseinandergesetzt hatte, ein Kompromiss ist. Ich glaube, wir sind in dieser Stadt noch nie so weit gewesen, dass wir in der Innenstadt in der Attraktivierung so entscheidend einen Vollzug einer Planung machen können. Es ist eine komplexe, verwundbare Vorlage. Es dürfen und sollen auch Fragen gestellt werden. Ich denke aber, dass wir uns vom Stadtrat und insbesondere auch vom Parlament leiten lassen müssen, was eigentlich der Grundgedanke ist, um schliesslich nach berechtigten Fragen zu gewissen Unklarheiten dieser Vorlage zum Vorstoss zu verhelfen. Wenn wir uns im Detail verlieren und versuchen, jedes Detail nach eigenem Gusto zu drehen und zu kippen, hat das Projekt meiner Meinung nach keine Chance. Es verdient aber eine Chance von uns allen. Die komplexe Vorlage wurde mehrmals an Infoveranstaltungen vorgestellt. Ich bin froh, dass alle Parteien vertreten waren, Fragen gestellt wurden und in der Diskussion beantwortet werden konnten. Für den Stadtrat ist das Geschäft nach einer langen Planung, langem Verhandeln soweit, dass es zum Vollzug kommen muss. Es wäre jetzt wirklich schade und sehr bedauernswert, wenn wir das Planwerk jetzt nicht vollziehen würden. Wir dürfen auch nicht das Image erhalten, eine reine Planerstadt zu sein, die nichts mehr umsetzt. Ich weiss nicht, welches grössere Projekt wir in der letzten Zeit in dieser Stadt umgesetzt haben. Wir haben grosse kantonale Projekte wie die ERO und die Fachhochschule. Die SBB baut. Uns und mir als Baudirektor fehlt, dass wir einmal ein städtisches Projekt von einem grossen Ausmass und einer grossen Bedeutung haben, das wir nach aussen verwirklichen und in

diesem Sinne auch Flagge zeigen können. Die Bevölkerung soll mitentscheiden. Das erscheint mir auch ganz entscheidend zu sein. Nach der Diskussion hier hofft der Stadtrat natürlich schon, dass auch das Volk den Entscheid mittragen darf. Ob ja oder nein ist dann dem Volk anheimgestellt. Aber ich denke, wir dürfen die Bevölkerung nicht ausschliessen. Wir vom Stadtrat wünschen uns für die Debatte hier richtigen Oltnen Geist, der sich kritisch, aber auch zukunftsgerichtet mit der Vorlage auseinandersetzt. In diesem Sinne bitte ich Euch, auf die Vorlage einzutreten, dem Rückweisungsantrag nicht zuzustimmen und nach einer interessanten, lustvollen Debatte schliesslich den Beschlussesanträgen zuzustimmen. Die verschiedenen gestellten Fragen dürfen heute wieder gestellt werden. Sie wurden zum Teil beantwortet. Ihr versteht, dass bei fachtechnischen oder rechtlichen Fragen Aldo Stoppa, Urs Kissling, Tiefbauamt – es geht ja auch noch um Kanalisationen und Untergrund – sowie Stefan Hagmann, Rechtskonsulent, Sukkurs geben werden.

Dr. Rudolf Moor: Die SP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten, die Mehrheit für Zustimmung. Es gibt aber eine Minderheit, die den Rückweisungsantrag unterstützt. Ich spreche natürlich für die Mehrheit. Zur Zustimmung: Das Hauptanliegen der SP, das wahrscheinlich bekannt ist, ist die Attraktivierung der Innenstadt, die Attraktivität zu verbessern, bessere Rahmenbedingungen für das Gewerbe zu schaffen, Freizeit und gesellschaftliche Anlässe in unserer Stadt. Aus unserer Sicht braucht es dazu mehr und attraktiven freien Platz, möglichst weniger Verkehr und eine gute Infrastruktur für all das und eine gute Gestaltung. Mit dem Parkhaus lässt es sich erreichen, dass mindestens die parkierten Autos von der Oberfläche weitestgehend verschwinden, und bei den voraussehbaren gesellschaftlichen und politischen Randbedingungen ist dies eine zwingende Voraussetzung, um diese Ziele überhaupt erreichen zu können. Wir betrachten es nicht als realistisch, dass die Parkplätze aufgehoben werden und nicht irgendeine Alternative geschaffen wird. Hier erscheint es uns doch das Beste, wenn die Autos in diesem Parkhaus mindestens nicht mehr an der Oberfläche sichtbar sind. Fast alle unsere früheren Forderungen, insbesondere was die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze anbelangt, sind in der Vorlage weitestgehend umgesetzt. Wir sind froh darüber und wissen dies natürlich auch zu schätzen. Die effektiv direkt mit der Attraktivierung zusammenhängenden Kosten liegen für die Stadt, je nachdem, was man alles dazu zählt, bei 8 bis 10 Millionen Franken. Dieser Betrag scheint uns angemessen zu sein, und auch wenn man irgend etwas anderes macht oder wir es später machen, wird der Betrag nicht wesentlich tiefer sein. Natürlich könnte man sich vorstellen, irgendeine „M-Budget-Variante“ mit billigerer Gestaltung oder Plastiktischen zu machen. Aber wir sind natürlich der Meinung, dass man mit einer solchen Variante unsere Ziele mit Bestimmtheit verfehlen würde. Wir stehen dafür ein, dass es etwas besser aussehen darf und auch wert ist, wenn es etwas kostet. In jedem Projekt dieser Grösse gibt es einzelne Punkte, die nicht allen passen. Ich glaube, die meisten sehen irgendwo einen Baum, der nicht am richtigen Ort steht oder sonst irgend etwas. Aber wir sind der Meinung, wenn 90 % stimmen und nur 10 % nicht stimmen, sollte man nicht das ganze Projekt wegen der 10 % bekämpfen. Sonst wird sein, was Martin Wey vorher gesagt oder fast angedroht hat: Wir können sonst nie mehr etwas realisieren und müssen immer damit leben, dass es eben nicht zu 100 % den Vorstellungen jedes Einzelnen entsprechen. Jedoch haben wir auch gewisse offene Fragen und Bedenken. Trotz meiner Ausführungen nehmen wir von der SP natürlich die Bedenken der Einwohner ernst, auch was wir hören. Wir erwarten auch noch einige Verbesserungen oder Klärungen in bestimmten Punkten. Etwas, das die Leute sicher beunruhigt und Angst macht, sind die Emissionen und Störungen während der Bauphase. Viele haben keine Freude am Baubetrieb. Es entsteht natürlich Lärm, und die Sprengungen sind nicht immer eine wahre Freude. Wir erachten es als sehr wichtig, dass man aufzeigt, was gemacht wird, um die Emissionen wirklich in Grenzen zu halten, dass darauf geachtet wird, dass im Hübelischulhaus der Schulbetrieb vernünftig möglich ist und auch sonst versucht, wirklich alles dafür zu tun, damit die Bauphase für diejenigen, die darunter leiden würden, erträglich wird. Dann bestehen natürlich Ängste, dass die oberirdischen Parkplätze gleichwohl nicht verschwinden. Hier ist es bestimmt wichtig, dass absolut sichergestellt wird und plausibel dargelegt werden kann, dass die Parkplätze mit der Eröffnung des Parkhauses sofort sinnvoll einer anderen Nutzung zugeführt werden. Eine andere Nutzung heisst nicht nur, dass man nachher irgendwie die weissen Striche wegwischt, sondern es sofort einigermaßen anständig und gut aussieht. Bei uns ist auch etwas von einer „Darmstadtisierung“ gesprochen worden, die Angst davor, dass ein öffentlicher Raum

geschaffen wird, der zwar architektonisch gut gestaltet ist, nachher aber nicht genutzt wird und wo kein Leben hinein kommt. Ich muss sagen, dass ich Darmstadt nicht kenne. Aber das ist als abschreckendes Beispiel gesagt worden. Deshalb erwähne ich es hier. Ich kenne andere Orte, wo dies auch schon passiert ist, wo man im Prinzip mit vielen intellektuellen Leistungen etwas Gescheites zu machen versucht. Aber am Schluss ist es irgendwie so kalt herausgekommen, dass es von der Bevölkerung nicht genutzt worden ist. Ich glaube, hier lohnt es sich schon, dass noch etwas aufgezeigt und auch geprüft wird, was gemacht werden muss, damit dieser Effekt eben nicht eintrifft. Daneben erwarten wir aber auch noch von jemand anderem etwas. Wir erwarten auch vom Oltnen Gewerbe Kreativität und Innovation. Ohne viel Engagement und Fantasie des Gewerbes lässt sich dieses Leben wahrscheinlich nicht in die schön neu gestaltete Innenstadt bringen. Nur mit Bau gelingt dies nicht. Es braucht von allen, die hier irgendwie beteiligt sind, vor allem auch etwas Kreativität und Innovation. Was erwarten wir vom Stadtrat und von der Verwaltung? Wir erwarten eine offene, aufgestellte, transparente und ehrliche Informationspolitik, vor allem im Hinblick auf die kommende Volksabstimmung, denn wir wissen, dass es nicht ganz einfach ist, so etwas beim Volk durchzubringen. Aber wir möchten, dass das Vorhaben beim Volk eine reelle Chance hat. Hier muss man schauen, dass das Vertrauen wirklich vorhanden ist und es keine Ängste mehr gibt, dass irgend etwas völlig schief laufen könnte. Man muss vielleicht auch noch etwas aufzeigen, wie die spätere Nutzung aussehen kann, welche Einflussmöglichkeiten bestehen und wie man gleichzeitig reagieren kann, wenn die genannte „Darmstadterisierung“ einzutreten drohte, um sicher zu sein, dass wir am Schluss eine belebte und farbige Innenstadt haben. Noch viel mehr Engagement und Begeisterung braucht es natürlich, und das erwarten wir vor allem auch vom Stadtrat, bei der Vorstellung dieses Projektes im Hinblick auf die Volksabstimmung. Das ist sicher nicht mit kühlen Darstellungen und juristischen Überlegungen gemacht, sondern es braucht Begeisterungsfähigkeit und Engagement. Das erwarten wir von allen, die für das Projekt eintreten, besonders natürlich vom Stadtrat. Die SP-Mehrheit freut sich jedenfalls auf eine attraktive, bunte und lebendige Innenstadt.

Marcel Buck: Als Sprecher der SVP-Fraktion freut es mich, dass man in dieser Stadt doch noch etwas bewegen kann. Die Aufträge zur Ausarbeitung einer Grundlage, die das Gemeindeparlament im Juni 2007 dem Stadtrat erteilt hat, ist für uns mit dem vorliegenden Bericht und Antrag seriös erfüllt. Wir erachten auch das Vorgehen, das zum Ergebnis geführt hat, als wichtig und richtig. Es sind viele Mannstunden und „Hirnschmalz“ in das Projekt geflossen. Nicht zuletzt auch dank der Spezialkommission, wo sämtliche im Parlament vertretenen politischen Parteien sowie die Vertreter aus GPK, Sicherheits-, Stadtentwicklungs- und Baukommission Einsitz genommen haben und sich dort voll einbringen konnten, sollte es unseres Erachtens möglich sein, das Geschäft im Interesse der gesamten Stadtbevölkerung verabschieden zu können. Klar ist auch, dass ein so grosses Geschäft nicht ohne Kompromisse zustanden kommen konnte. Wenn sich jetzt also noch gewisse uneinsichtige Exponenten mit fragwürdigen Argumenten und scheinheiligen Vorschlägen zu Wort melden, haben wir den Eindruck, sie hätten in all diesen Sitzungen geschlafen. Ein solches Vorgehen deutet ebenfalls auf die Unfähigkeit hin, politische Entscheide mittragen zu können. Dieser Trend erstaunt mich zwar wiederum eigentlich wenig, wenn man schaut, aus welcher politischer Ecke er kommt und so lauthals über die damaligen Kompromisse, die wir hier übrigens einstimmig gefasst haben, herzieht und sie verunglimpft. Ich glaube zwar nicht, dass es nötig ist, noch speziell zu betonen, dass alle hier auf irgendeine Weise eine „Kröte schlucken“ müssen. Trotzdem ist es für die SVP wichtig, dass seitens der Politik jetzt ein klares Bekenntnis zu Olten gemacht wird und halt einmal politische Interessen und Wunschvorstellungen hinten anstehen müssen. Noch etwas zum Schluss: Die SVP-Fraktion erwartet vom Gewerbe, namentlich vom Gewerbeverband, dass einerseits jetzt, wo sich die Rahmenbedingungen für sie erfüllen werden, sofort die Fühler ausgestreckt und potenzielle neue Geschäft nach Olten geholt werden. Andererseits erwarten wir, namentlich nach einem positiven Entscheid durch das Stimmvolk, während des Baus, nach der Schliessung der Kirchgasse, dass das Jammern endlich aufhört und positiv in die Zukunft geblickt und gemeinsam mit der Stadt am gleichen Strick gezogen wird. Die SVP-Fraktion unterstützt grossmehrheitlich sämtliche Beschlussesanträge des Stadtrates und lehnt den vorgenannten Rückweisungsantrag einstimmig ab.

Christian Wüthrich: Die FdP-Fraktion wird dem Beschlussesantrag des Stadtrates einstimmig zustimmen. Zuerst möchte ich mich beim Stadtrat und den Angestellten der Verwaltung für den Bericht und Antrag und die Publikation bedanken. Es ist richtig, dass wir eine Information hatten, wo die ganze Angelegenheit noch einmal durchleuchtet und auf die Fragen eingegangen wurde. Ich war auch froh zu sehen, wie viele davon Gebrauch gemacht haben. Wir wollen ein Parkhaus. Wir wollen eine Begegnungszone. Wir wollen die Innenstadt attraktiver, moderner und schliesslich auch schöner gestalten. Von der FdP aus möchten wir keine 0815-Lösung, sondern etwas, das staunen lässt, Freude auslöst und schlicht einfach einmal gefällt. Wir wollen etwas Rechtes, und das ist auch dementsprechend im Preis zu finden. Es ist so, dass wir in Olten genügend Mittelmass haben und von dem darunter haben wir zuviel. Wir wollen und unterstützen, dass die städtische Infrastruktur, vor allem die innerstädtische, klar verbessert, bewusst moderner gestaltet wird. Wir wollen auch, und das ist ein wichtiges Anliegen von uns, dass die nötigen Projekte wie andaare, Bahnhof Ost, Sportstätten etc. realisiert und die nötigen Investitionen ausgelöst werden, weil hier manchmal zum Teil die Gesamtbetrachtung fehlt. Sie ist wichtig. Wir dürfen oder müssen aufhören, bei solchen Investitionen nur vom einzelnen Objekt zu sprechen, weil es letztlich um ein Gesamtbild, das zukünftige Stadtbild und die zukünftige Wahrnehmung von Infrastruktur geht. Es ist die Pflicht des Parlaments, die Starthilfen weiter zu entwickeln, damit wir uns im Mittelland, wo wir uns doch gerne sehen und positionieren, entsprechend messen können. Unsere in der Region, in der Grösse und Funktion etwa ähnlichen Städten machen dies in den letzten Jahren mit Bravour sehr intensiv und setzen sich damit ein Zeichen. Ich muss hier betonen, dass es nicht primär die Stadtverwaltung mit ihren Angestellten ist, die in der letzten Zeit die Weiterentwicklung verhindert. Nein, hier müssen wir im Parlament uns halt alle an der Nase nehmen, weil wir 50 Fachexpertinnen und Fachexperten und dazu noch 50 Spezialistinnen und Spezialisten sind. Dazu kommt, dass zum Teil unglückliche parteipolitische Strategien Marschrichtungen auslösen, die dann halt zum Teil zu extremen Verzögerungen oder sogar Streichungen solcher Projekte führen. Ich möchte jetzt noch gerne zum Bericht kommen. Es wurde gesagt, es sei ein Projekt, das auf Kompromissen beruhe. Grundsätzlich habe ich an dieser ganzen Geschichte Freude gehabt, dass wir hier einen Kompromiss finden. Es waren auch sehr gute Voten und sehr interessante Sitzungen. Selbstverständlich haben wir einige Punkte nicht akzeptiert, an den wir noch schwer zu kauen haben. Es ist interessant, dass jetzt von „Kröten schlucken“ gesprochen wird. Sie sind doch erst gerade erwacht und am Marschieren, und jetzt „fressen“ wir sie bereits heute Abend. Ich hoffe, dass einige den Teich finden werden. Es ist so, dass wir, wenn Ihr auf Seite 21 des Berichts und Antrags „Platzbedarf, Analyse“ nachlest, wir heute trotz nachweislich massiv fehlenden Parkplätzen Nettobilanz doch von 60 sprechen. Das war eigentlich nie unser Wunsch. Wir haben doch von dieser Studie bedeutend mehr erwartet. Das ist ein Punkt, mit dem wir auch leben müssen und wo wir entsprechend Kompromisse eingegangen sind. Ein zweiter ist der Perimeter. Wir haben schwer Mühe bekundet, dass in der Perimeterberechnung des Parkhauses der Klosterplatz ziemlich früh miteinbezogen wurde. Das haben wir nie richtig verstanden, weil der Klosterplatz für uns ein anderes Gebiet ist. Wenn er diskutiert werden sollte, dann für unseren Begriff erst, wenn andaare spruchreif wird. Als nächsten Punkt möchten wir dem Stadtrat eine Empfehlung mitgeben. Wir bitten ihn, mit sehr viel Fingerspitzengefühl bei der Umsetzung von Schliessungen von Strassen, Umfahrungen oder Einbahnstrassen nicht ausser Acht zu lassen, dass die ERO im Bau ist und erst mit Anlehnung der ERO grobe Massnahmen in die Wege geleitet werden. Ich rede hier vor allem von den ganzen Gebieten der Sportanlagen und nicht zuletzt auch vom Industriegebiet Bornfeld, das sehr wichtig ist und eine Anlehnung an diese Stadt und schliesslich auch an die Kantonsstrasse braucht. Aber ich gehe davon aus, dass der Stadtrat entsprechend feinfühlig sein wird. Ich verweise ebenfalls auf den Brief des Gewerbe Olten, wo viele Unternehmer mit ihrer persönlichen Unterschrift das Parkhaus gefordert haben. Es sind nicht wenige und nicht Leute, die man ausser Acht lassen muss. Ich bitte Euch im Parlament im Sinne des hier geschlossenen Kompromisses, wo wir gute Gefühle hatten, das Geschäft mit allen Mitteln zu unterstützen, damit wir eine attraktive, moderne, schöne und lässige Innenstadt aufbauen können. Ein weiterer Stein könnte dazu beitragen, dass wir uns positionieren können. Wir werden uns von der Fraktion selbstverständlich jederzeit in politische Diskussionen einschalten, wenn es nötig ist. Ich bedanke mich recht herzlich.

Roland Rudolf von Rohr: Ich darf für die CVP/EVP/GLP-Fraktion sprechen und muss etwas differenzieren. Für die CVP-Leute war es grossmehrheitlich eigentlich unbestritten, dass die beiden Projekte Parkhaus und Begegnungszone einen direkten Zusammenhang haben und auch nur zusammen sinnvoll realisiert werden können. Etwas anders haben es unsere Fraktionspartner gesehen, und wir nehmen diese Meinung mit Respekt auf. Die grosse Mehrheit der Fraktion wird aber der Vorlage doch zustimmen, weil wir einfach finden, dass es hier gelungen ist, im Grunde zwei entgegengesetzte Pole, nämlich auf der einen Seite die Beruhigung und Begegnung und auf der anderen Seite die Wirtschaftlichkeit und Belebung zusammen zu bringen. Das hatte die CVP bereits beim Mitwirkungsverfahren so erwähnt. Man hat eine grosse Kommission mit zahlreichen Leuten aus verschiedenen Fraktionen und auch aus Verbänden und verschiedenen Parteien gebildet. Es waren zudem Experten dabei. Ich habe ebenfalls mitarbeiten dürfen und die Mitarbeit dort immer als konstruktiv empfunden. Manche Forderung meinerseits wurde abgelehnt. Ich möchte jetzt nicht von der „Kröte“ sprechen, die man schlucken musste, sondern vielleicht eher von der bitteren Pille, die einem aber dann manchmal plötzlich gut tun kann, wenn man sie geschluckt hat. Die Experten habe ich als sehr guten Verkehrsexperten, Städtebauexperten und Wirtschaftsexperten erlebt. Alle drei haben uns informieren und uns klar machen können, was für diese Stadt richtig ist. Wir haben heute ein wirklich gut abgestütztes Projekt. Meiner Meinung nach hatten wir fast nie so viele Unterlagen, und es wurde selten so viel geschrieben. Ich denke, es ist ausgereift, und rufe alle auf, die bittere Pille zu schlucken, wenn sie sie haben. Ich hatte sie auch. Wir und auch die CVP haben von einer Nettobilanz von 200 Parkplätzen gesprochen, die wir möchten. Heute geben wir uns mit 60 Parkplätzen zufrieden. Die Pille Klosterplatz habe ich fast nicht hinunter gebracht. Aber im Sinne des Gesamtprojektes sage ich heute eben auch ja. Reden wir noch etwas über die Zufahrten. Dort ist es ja in der Kommission bis zum Exzess gegangen. Man hat x Varianten geprüft, und dies durch und durch. Eines kann ich Euch sagen: Ich war sehr lange gegen die Variante Dornacherstrasse. Heute stehe ich auch dort dahinter. Für mich wäre viel wichtiger gewesen, man wäre direkt von der ERO gekommen. Man konnte dies entkräften. Man wollte die Schützenmatte als Bebauungspotenzial oder als Begegnungspotenzial nicht zerstören. Deshalb wurde diese Variante gewählt. Je länger man geprüft hat, desto mehr hat man gesehen, wie sinnvoll sie auch ist. Es ist eine wirklich sehr kurze Anbindung an die Hauptstrasse vorne. Wir haben uns mit der Begegnungszone ebenfalls befasst. In der Fraktion wurde schnell gesagt, es könne nicht sein, dass man die Kirchgasse jetzt nicht als wichtigsten Punkt der Begegnungszone nimmt. Dies wurde sehr lange in Frage gestellt. Aber auch dort hat man gemerkt, dass der Gedanke der Konradstrasse als Hauptstrasse nachher halt gleichwohl weitergedacht ist und man so die ganze Innenstadt zusammenführen kann und es kaum mehr eine Randzone geben wird. Die Kirchgasse behält ihre Bedeutung ja genau gleich, umso mehr als sie dann definitiv verkehrsfrei sein wird, weil dies ja auch die Auflage der ERO ist. Mit ca. 8 Millionen Franken Kosten aus Steuergeldern kommen wir heute zu einer guten Lösung, die unserer Stadt etwas bringen wird. Man hat die Chance, verlorene Kundinnen und Kunden wieder zurückzuholen, was dringend nötig ist. Der grosse Teil unserer Fraktion wird zu diesem Geschäft mit Überzeugung ja sagen. Wenn wir heute nein sagen, gehen wir auf Feld 1 zurück. Alles wieder von vorne anfangen. Alles Geld, das bereits ausgegeben wurde, kann noch einmal hervor genommen werden, erneut Experten beiziehen. Es wird aber auch dann wieder Kompromisse brauchen, wie überall im Leben, wenn man einen Schritt mitgehen will. Wenn wir nein sagen, zementieren wir den Ist-Zustand, denn wir können uns nicht vorstellen, so wie andere Gruppe, dass in dieser Stadt 220 Parkplätze ersatzlos abgebaut werden können. Das wäre der Ruin unseres Detailhandels, den wir nicht haben möchten. Ich werde mich nach den Fraktionssprechern noch ganz spezifisch aus der Sicht des Detailhandels zum Projekt äussern und bitte Euch im Namen der grossen Mehrheit der CVP-Fraktion, auf das Geschäft einzutreten und zuzustimmen.

Anita Huber: Die Untersuchung der Grünen in der Vorweihnachtszeit hat bestätigt, was wir schon lange beobachtet haben. Die bestehenden Parkhäuser in der Innenstadt sind nicht ausgelastet. Wenn endlich ein Parkleitsystem eingeführt wird, findet jeder rasch einen Parkplatz, und es braucht kein zusätzliches teures Parkhaus. Der Munzingerplatz ist als Standort für ein Parkhaus verkehrstechnisch falsch, weil er die Ziele durchkreuzt, die mit der ERO angestrebt werden, nämlich die Verkehrsentslastung der Kantonsstrasse. Dieser

Standort ist aber auch falsch, weil es unheimlich teuer ist, im Herzen der Innenstadt eine Tiefgarage einzugraben. Die Mehrkosten übernimmt irgend jemand. Entweder übernehmen die Autofahrenden, die hohe Parkgebühren zahlen, oder die Stadt Olten und damit die Steuerzahler die Kosten. Wir sind sehr befremdet, dass die Parkgebühr pro Stunde nur Fr. 1.50 betragen soll, weil die externen Finanzexperten für dieses Parkhaus bis jetzt empfohlen haben, als Minimum Fr. 2.20 zu verlangen, um die Investitionen überhaupt amortisieren zu können. Die Grünen befürchten, dass mit dieser Parkhausvorlage die Stadt Olten und damit auch das Volk kräftig über den Tisch gezogen wird. Es entstehen nicht absehbare Kosten. Wie teuer wird es, wenn das Hübelischulhaus wegen des Baulärms nicht mehr gebraucht werden kann? Wer entschädigt die Läden, die wegen der Monsterbaustelle nicht mehr zugänglich sind? Es ist unklar, was der Heimfall für die Stadt Olten finanziell bedeutet. Übernehmen wir dann die Reparatur und den Unterhalt einer unrentablen Bauruine? Was passiert, wenn die Investoren das Parkhaus nach drei bis vier Jahren abstossen wollen? Die Investoren haben ausgehandelt, dass nicht nur 2,3, sondern 3,2 Millionen Franken, also fast eine ganze Million Franken der Stadt Olten mehr, in den Parkhausbau fliessen. Gleichzeitig verzichtet die Stadt Olten ganze fünf Jahre auf den Baurechtszins. Nachher erhält sie den Baurechtszins von 10 % des Reingewinns. Heute werden als Reingewinn Fr. 38'000.— prognostiziert. Davon würde die Stadt Olten Fr. 3'800.— pro Jahr erhalten. Damit kann sie nicht einmal jemanden anstellen, der Parkbussen verteilt. Äusserst bedenklich finden wir, dass auf den öffentlichen Investorenwettbewerb nur ein Projekt angemeldet worden ist. Das ist ein ganz klares Zeichen, dass die baulichen und finanziellen Rahmenbedingungen problematisch sind und sonst kein Bauunternehmen glaubt, dass das Vorhaben rentabel ist. Bei nur einem Projekt ist es aber auch nicht möglich, das Beste zu wählen und damit die Qualität sicherzustellen. In zwei Punkten droht sogar eine juristisch relevante Rechtsverletzung. Der Präsident der Spezialkommission hatte vermutlich weitergehende Hintergrundinformationen und hat trotzdem am Wettbewerb teilgenommen und schliesslich gewonnen. Nach der öffentlichen Ausschreibung sind die Konditionen geändert worden, unter anderem mit höheren à-fonds-perdu-Beträgen. Wenn dies nicht öffentlich gemacht wird, ist es eigentlich eine Wettbewerbsverzerrung, und wir sprechen hier nicht von einem Filzverdacht, sondern von einem möglichen juristischen Tatbestand, der dann auf die Stadt Olten zurückfallen wird. Die Begegnungszone in der Innenstadt ist wichtig und nötig, doch das ausgearbeitete Projekt erscheint uns eine Planungsleiche zu sein. Hier hat sich ein Planer auf Papier ausgetobt, ohne die Realität und Bedürfnisse der Innenstadtbesucher zu berücksichtigen. Wir fürchten, dass bei der aktuell vorgesehenen Begegnungszone das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt. Wir geben sehr viel Geld aus für einen asphaltgrauen Bodenbelag in einer Seitenstrasse, und es ist unklar, ob die Begegnungszone ihre Funktion erfüllt. Die Diskussionen in der Spezialkommission haben gezeigt: Die verkehrsplanerischen Anliegen haben hinter gestalterischen Wünschen zurücktreten müssen. Doch die Oltner Innenstadt ist keine Spielwiese für Architekten, sondern die Begegnungszone muss funktionieren, das heisst ShoppingpassantInnen, Langsamverkehr und Autofahrende müssen sich bei Tempo 20 wohl fühlen. Ein Parkhaus am falschen Standort, das die Stadt Olten teuer zu stehen kommt, und eine Begegnungszone, die nicht funktioniert. Wir wollen diese Fehlinvestitionen verhindern, damit etwas Gutes entstehen kann. Unter diesen Umständen werden wir zwar auf das Geschäft eintreten, stellen dann aber einen Rückweisungsantrag.

Roland Rudolf von Rohr: Ich denke, dass aus der Sicht des Detaillisten sicher einige Sachen zu sagen sind. Der Detailhandel hat sich schon seit langem für ein Parkhaus in der Innenstadt eingesetzt. Schon damals gab es Versuche, wo einige mitgearbeitet hatten. Das Gewerbe hat dann auch einen Investor gefunden, der sofort investitionsbereit gewesen wäre und ist von der damals amtierenden Stadträtin gewarnt worden, es solle nicht ein Schnellschuss gemacht werden. Das finden wir eigentlich rückwirkend auch wichtig, dass man dies noch einmal geprüft und dann eben den vorerwähnten langen, sorgfältigen Gang gewählt hat. Es ist wirklich sehr seriös und sorgfältig gemacht worden. Dass man von Herumtummeln von Architekten in dieser Stadt spricht, nachdem auch dort eine Jury darüber gerichtet hat, finde ich von Anita Huber schon etwas „dick“. Das muss ich sagen. Ich möchte mich nicht auf Details einlassen, schon gar nicht was die Ästhetik und den Bau in der Innenstadt betrifft, wohl aber auf die Parkplätze. Sicher sind genügend Parkplätze nicht der einzige Stein im Mosaik eines erfolgreichen Detaillisten, aber mit ganz grosser Sicherheit ein

sehr wichtiger. Bei jeder Standortanalyse wird deshalb die Frage der Parkplätze ganz gross geschrieben. Auch die anderen Faktoren wie Angebot, Ladenmix, Fachkompetenz, Ladenambiente, natürlich Freundlichkeit, Innovation usw. sind von grosser Bedeutung. Aber das sehen wir. Das wird von den Innenstadtgeschäften – man muss nur nach aussen nachschauen gehen – schon sehr gut gepflegt. Die Kundenstruktur der Geschäfte hier draussen – ich selber habe ja sehr lange ein Geschäft in der Altstadt gehabt – ist sehr verschieden. Man schätzt die verschiedenartige Struktur. Zahlreiche Kunden kommen mit dem Velo, zu Fuss, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und diese Clientèle wird auch sehr geschätzt und wird nachher noch zufriedener sein, wenn man das Projekt durchbringt. Was aber in zunehmendem Mass fehlt, ist eben auch der Kunde, der mit dem Auto auf die Einkaufstour geht. Diesen gibt es, ob man es wahrhaben will oder nicht, und es gibt ihn mehr als man denkt. Dieser Kunde ist uns abgewandert. Er ist in die umliegenden Centers gegangen, die teilweise – hört gut zu – mit über 1'000 Parkplätzen pro Center dastehen. Mit dem Parkhaus können wir dieses Defizit teilweise wettmachen. Mit den anderen urbanen Vorteilen, die wir haben, können wir es sogar mehr als wettmachen. Wir erhalten wieder Oberhand. Ich höre immer wieder das Argument: Wir haben ja genügend Parkplätze. Ich möchte Euch aber etwas sagen, und das sage ich aus Erfahrung nach zahlreichen Jahren im Detailhandel: Entscheidend sind geschäftsnahe Parkplätze, die sich in der Nähe des Zentrums befinden. Der Kunde beurteilt die Geschäftsnähe eben sehr subjektiv. Für ihn ist der Weg, zum Beispiel von einem äusseren Parkplatz in einem Einkaufscenter bis zum gewünschten Laden gefühlsmässig kleiner als wenn er von der Schützenmatte ins Coop City geht. Auch wenn dieser Weg distanzmässig gleich ist, wird dies anders empfunden, weil man schon Läden und Leute, die einkaufen gehen, sieht. Es ist ganz wichtig, dass die Parkplätze in der Nähe der Geschäfte sind. Eigentlich hat dies die „grüne Studie“, die vorher zitiert ist, ganz richtig belegt. Sie haben nämlich damals an einem wichtigen Einkaufstag im Dezember gezählt, dass die geschäftsfernen Parkplätze nicht benützt werden. Wir brauchen diese nicht. Die geschäftsnahen Parkplätze werden gebraucht. Das habt Ihr mit dieser Studie eigentlich bewiesen. Der Munzingerplatz wird Geschäftsnähe bringen, und deshalb werden Parkplätze in der Peripherie mit dem bestimmt nötigen Parkleitsystem auch befruchtet. Da sind wir sicher. Aber ich möchte eigentlich so schliessen, wie es unser Präsident des Gewerbeverbandes geschrieben hat: Setzen wir doch Olten ins Zentrum. Ins Zentrum gehören ein Parkhaus und eine tiptoppe Begegnungszone, so wie wir dies hier haben.

Felix Wettstein: Bevor wir das Eintreten als solches beschliessen und nachher der Rückweisungsantrag thematisiert wird, würde ich gerne noch einige Begründungen zum Rückweisungsantrag formulieren. In diesem Sinne möchte ich auch die Gelegenheit nutzen, um auf ein paar Sachen einzugehen, die bereits gesagt worden sind. Der Rückweisungsantrag wird gestützt von Parlamentsmitgliedern aus drei verschiedenen Parteien, von der Minderheit der SP, vom Vertreter der Grünliberalen und von unserer ganzen Fraktion. Warum finden wir Eintreten und Rückweisung das Richtige? Eintreten ganz klar als Signal: Wir wollen die Attraktivierung Innenstadt. Was heute Abend als Ziel erwähnt worden ist, können wir hundertprozentig unterstützen. Warum Rückweisung? Das vorliegende Konzept ist ein falsches und zwar in zweierlei Hinsicht: Der Teil Parkhaus ist falsch, und der Teil Begegnungszone ist falsch. Es sind nicht nur 10 % daran falsch und 90 % glücklich. Das Verhältnis ist fast eher umgekehrt. Zum sehr unmöglichen Standort Parkhaus hat meine Kollegin Anita Huber schon sehr viel ausgeführt. Es ist wirklich sehr wichtig, daran zu erinnern, dass mit dem Neubau der ERO immer begründet worden ist, weshalb sie ein Vorteil für die Stadt Olten ist, und das wird zunichte gemacht. Wir haben den zweiten Teil des Konzepts, nämlich die Begegnungszone. Das ist auch ein falsches Konzept. Wie kommen wir zu diesem Schluss, und weshalb kommen wir jetzt zu diesem Schluss? Es ist nicht so, dass die Leute geschlafen haben, als in der Spezialkommission auch die Parteien vertreten waren. Wir haben diese Argumente dort genau gebracht. Man kann dies zum Beispiel im Mitwirkungsverfahren nachlesen, wo alle Parteien mitmachen konnten, nachdem bekannt war, wie der Juryentscheid für die Gestaltung der Begegnungszone ausgefallen ist. Das von der Jury als das beste auserkorene Projekt für die Begegnungszone, wo die Hauptinvestition in einen teuren Oberflächenbelag entlang der Konradstrasse und in ein Wasserspiel auf dem Munzingerplatz vorgesehen wird, ist konzeptionell unbefriedigend. Wenn man in der Beilage im schwarzen Bund 2 auf Seite 9 nachschaut, hat es zwar etwas klein abgedruckt Zeichnungen des Stadtplans. Dort steht der schöne Ausdruck „lineare

Kristallisationspunkte“. Der mittlere davon ist die Konradstrasse. Sie ist eine beidseitige Sackgasse für die innerstädtischen Verbindungen. Dort findet das Leben nicht statt. Man kann schon sagen, es hat links und rechts davon öffentliche Gebäude wie beispielsweise die christkatholische Kirche. Aber sie hat ihren Eingang nicht auf dieser Seite, sondern auf derjenigen der Kirchgasse. Ähnliches gilt auch für die Museen. Ein Schulhaus ist nicht ein Ort, wo man eine Passantenöffentlichkeit braucht. Wir haben dies in einem anderen Zusammenhang hier auch schon angesprochen. Leider wurde in den Sechzigerjahren verpasst, das Parterregeschoss des Stadthauses so zu orientieren, dass man es wirklich von der Strasse her nützen kann. Wenn man in der Konradstrasse noch etwas weiter hinaus geht, sieht man, dass auf der linken Seite all diese Häuser, so wie sie gebaut sind, völlig abweisend sind. Auf der linken Seite wird keine Parterrenutzung möglich sein. Man kann mit Sicherheit voraussagen, dass dies ein ziemlich toter Raum bleiben wird. Es ist fein, dass wenigstens mit dem Magazin und zwar mit den jetzigen Voraussetzungen ein wenig etwas passiert ist. Aber bei dem wird es bleiben. Das wirkliche Leben wird auch nachher, selbst wenn man 8 Millionen Franken darauf gepflastert hat, nicht hier stattfinden. Das Projekt, das gewonnen hat, gibt keine Antwort, wie der Übergang von der bisherigen motorfahrzeugfreien Altstadt zum künftig Geplanten aussehen soll. Es gibt keine Antwort, wie der entscheidende Knoten vor der Kirche und Mc Donald's aussieht, obwohl dort ja wirklich die grosse Qualität liegen würde. Festgestellt haben wir, dass auch der Verkehrsexperte, welcher der Kommission zur Seite gestanden ist und anfangs Monat auch hier im Saal seine Interpretation der Sachen gezeigt hat, zum Schluss kommt, dass das Denken für eine funktionierende Begegnungszone wirklich vom Platz, der früher Kronen-platz geheissen hat, ausgehen müsste. Dies ein paar Begründungen, weshalb eben auch die vorliegende Begegnungszone ein schlechtes Konzept ist, das am Reissbrett entstanden ist. Es wird nicht funktionieren. Das bringt uns dazu, in der Begründung zu schreiben: „Es ist höchst fraglich, ob die Stadt Olten einen Gegenwert für die sehr vielen Millionen, die man ausgeben will, haben wird. Man muss sich hier keine Illusionen machen. In der Bevölkerung respektive in der Volksabstimmung wird der Bruttobetrag von 25 Millionen Franken zur Debatte stehen. Das ist das Mass, wo die Leute schauen werden: Ist es mir dies wert oder nicht? Ich möchte auf etwas Wichtiges hinweisen. Wir haben ganz bewusst den Rückweisungsantrag im Voraus und schriftlich formuliert. Wir haben ihn allen zugestellt, weil er eben nicht nur aus dem Antrag und der Begründung besteht – das ist die obere Hälfte des Blatts - sondern zusätzlich aus der unteren Hälfte des Blattes, das wir verteilt haben „die Alternative für die Attraktivierung Innenstadt“. Es ist nicht wahr, dass wir auf Feld 1 zurück müssen. Wir gehen ein paar Schritte zurück. Aber das tut der Sache nur gut. Die Antworten, die es braucht, damit man wirklich zu einer guten, aufgewerteten Innenstadt kommt, die den Zielen dient, wo wir uns alle einig sind, liegen auf der Hand. Sie sind gegeben. In den Unterlagen ist fachlich ganz Vieles dazu gesagt und vor allem, und das ist sogar der grosse Vorteil dieses Zugangs, kann man morgen anfangen. Man muss nicht warten, bis etwas Aufwändiges unter dem Boden fertig ist, bis man oberflächlich anfangen kann. Man kann wirklich sagen, sobald man es hat, kann man loslegen. Es ist auch gesagt worden, die Bevölkerung solle mitentscheiden können. Wenn jetzt eine Mehrheit des Rates den Rückweisungsantrag unterstützen würde, würde es mindestens im Moment nicht der Bevölkerung vorgelegt. Das stimmt natürlich. Ich bin hier mit allen, die den Rückweisungsantrag mitunterscriben haben, einig. Selbstverständlich wollen wir, dass die Bevölkerung mitstimmt. Sie wird mitstimmen dürfen und müssen, weil es um eine „grosse Kiste“ geht. Aber viel lieber ist uns natürlich, dass wir der Bevölkerung mit Herzblut sagen können: Das ist ein gutes Projekt. Stimmt zu. Wenn man im Moment ganz viele Wenn und Aber hat, so dass man insgeheim sogar hofft, die Bevölkerung stimme ab, ist es ehrlicher, jetzt zurück zu weisen, damit wir eine bessere Vorlage haben.

Luzia Stocker Rötheli: Ich möchte für die Minderheit der Fraktion, die für die Rückweisung ist, sprechen. Vorausschicken möchte ich, dass wir uns den Begründungen anschliessen, die auf dem Papier stehen. Das ist unsere Begründung. Ich möchte mich klar vom Votum oder von Teilen des Votums von Anita Huber distanzieren, die wir nicht teilen, im Speziellen auch zum Parkhaus und zur Begegnungszone. Einen grossen Teil hat Felix Wettstein allerdings schon erwähnt, was wir allenfalls auch unterstützen. Ruedi hat in seinem Votum schon gesagt, dass wir in der Fraktion eine Minderheit sind, welche die Rückweisung unterstützen. Das tut dem Anliegen aber keinen Abbruch. Wir sind in vielen Teilen mit dem,

was unser Fraktionssprecher bereits gesagt hat, einig. Vielem stimmen wir auch zu. Aber es gibt einige Differenzen. Genau die Befürchtungen, die Ruedi in seinem Votum angesprochen hat, lassen uns nicht so optimistisch vorwärts blicken wie im Sinne von: Das wird dann schon gerichtet, wenn es zu einer Entwicklung kommt, die wir nicht toll finden, sondern wir haben dort unsere Befürchtungen, dass dies nicht passiert. Auch das Votum von Martin Wey – ich möchte Dich schon nicht so zitieren, aber man kann es so auffassen – dass man jetzt endlich etwas macht, dass etwas gemacht wird, kann nicht unser Handeln leiten. Ich denke, wenn man von einem Projekt nicht überzeugt ist, soll man es auch nicht umsetzen, nur damit es gemacht wird. Wenn man überzeugt ist, soll man es machen. Wir sind es eben nicht. Im Konzept hat es zwei Sachen, die Fragen aufwerfen. Das Eine ist das Parkhaus. Ich möchte mich nicht über den Standort und weitere Bedingungen des Parkhauses auslassen, sondern wirklich nur über das, was bei der Begründung auch genannt wird. Wir finden, seit der Kompromissfindung vor gut drei Jahren haben sich die Bedingungen verändert und zwar einseitig nicht zu unserer Freude. Der à-fonds-perdu-Betrag wird mit dem einzig erkennbaren Grund zur Gewinnoptimierung um fast eine Million Franken erhöht. Das können wir nicht nachvollziehen. Die Parkplatzgebühren sollen auf der ganzen linken Stadtseite zu Gunsten der Rentabilität erhöht werden, und auf den Baurechtszins wird grösstenteils verzichtet, am Anfang ganz und nachher nur auf den Reingewinn. Die Stadt kommt aus unserer Sicht dem einzigen Anbieter hier sehr weit entgegen. Das lässt zumindest die Vermutung zu, dass der Investor nur mit diesen Zusatzbedingungen bereit ist zu investieren. Zudem sind auch die finanziellen Folgen vor allem des Baus des Parkhauses, zum Beispiel ein vorübergehendes Provisorium für das Schulhaus, nicht beziffert. Wir bedauern sehr, dass es hier keine klaren Aussagen gibt, und möchten dies eigentlich so nicht unterstützen. Zur Begegnungszone: Ich möchte betonen, dass wir an einer raschen Aufwertung und verkehrsberuhigten Innenstadt sehr interessiert sind, und wir wünschen dies auch. Das haben wir in der SP immer gezeigt. Das zeigen auch unsere diversen eingereichten Vorstösse. Im letzten Sommer haben wir einen Vorstoss zur sofortigen Einleitung von Massnahmen eingereicht. Wir haben an der letzten Parlamentssitzung einen Vorstoss zur Sperrung der Kirchgasse eingereicht. Bis jetzt ist noch nichts passiert. Wir haben damals in unserer Mitwirkung schon gefordert, dass man nicht auf das ganze Projekt und vor allem nicht auf die Erstellung des Parkhauses wartet, sondern sofort mit gewissen einzelnen Massnahmen anfängt, damit dieser Raum auch erlebbar wird. Das ist bis jetzt nicht passiert. Stattdessen haben wir jetzt ein Projekt auf dem Tisch, das bei näherer Betrachtung immer weniger überzeugt. Wir haben auf die Punkte, die zum Teil auch schon angesprochen worden sind, in unserer Mitwirkung hingewiesen. Sie sind offensichtlich nicht eingeflossen. Andere Parteien haben dies ja auch gemacht. Felix Wettstein hat schon viel zur Begegnungszone gesagt. Zwei Sachen möchte ich hervorheben, die für uns wichtig sind. Erstens stützt sich das Konzept viel zu wenig auf die real gewachsene Gegebenheit in unserer Stadt. Als Hauptachse ist eine Strasse gewählt worden, wo sich aus unserer Sicht das Leben nicht abspielt, sondern die als Verbindungsstrecke dient. Das erleben wir jeden Tag, wenn wir uns in dieser Stadt bewegen, zumindest dort, wo mein Arbeitsweg durchführt. Die Kirchgasse als Verlängerung der Hauptgasse wird zu Unrecht nicht ins Zentrum gestellt. Das haben wir immer schon bemängelt, auch in der Mitwirkung. Dann überzeugt uns auch die Gestaltung des Munzingerplatzes nicht. Wir fragen uns, ob eine so karge und urbane Platzgestaltung wirklich zu unserer Innenstadt oder Kleinstadt passt. Es fehlt uns aber ein wichtiges Element, das bis jetzt noch nicht so in den Vordergrund gestellt wurde. Ruedi hat es zwar auch erwähnt. Das ist das Nutzungsmanagement, das wir ja auch als Alternative zum Projekt fordern. Erst wenn man nämlich weiss, was sich dann überhaupt in dieser Innenstadt abspielen soll, wo das Leben stattfinden soll und was man mit einem solchen freigeräumten Munzingerplatz erreichen will, kann man doch eine Gestaltung auch sinnvoll machen. Für uns ist mehr als fraglich, ob es Sinn macht, zuerst zu gestalten und zwar edel zu gestalten und erst nachher zu überlegen, was man machen will. Ein solches Nutzungsmanagement oder Konzept finden wir auch wichtig, wenn das Projekt durchkommt. Ich denke, egal ob die Rückweisung durchkommt oder nicht, braucht es dies in jedem Fall. Dies einfach auch noch als Anregung für den Stadtrat. Wir denken, dies ist schliesslich auch für den Erfolg dieser Vorlage eminent wichtig. Zu guter Letzt ist das Parkleitsystem, das längst überfällig ist, immer noch nicht eingeführt. Das Projekt besteht schon länger, und es ist auch nicht verständlich, weshalb der Stadtrat nicht noch schneller handelt und jetzt hier mit den privaten Parkhausbesitzern Beitrittsverhandlungen führt. Das Parkleitsystem ist bestimmt nicht Teil der ganzen Parkplatzproblematik in

dieser Stadt. Das glaube ich nicht. Aber es trägt sicher zur Beruhigung des Parksuchverkehrs bei und könnte als erster Schritt auch zur Entlastung beitragen. Noch einmal: Wir wollen ohne Verzögerung und sofort erste Massnahmen zur Beruhigung der Innenstadt, aber auch auf eine pragmatische Art und Weise, die für die Bevölkerung nachvollziehbar ist.

Dr. Markus Ammann: Ich möchte beim Votum der Grünen Fraktion doch noch kurz anhängen. Aus dem Bauch heraus würde ich sagen, 80 % des Gesagten ist falsch oder könnte mindestens widerlegt werden. Besonders gestört hat mich aber, und das sage ich jetzt quasi in der Funktion des Vizepräsidenten dieser Spezialkommission, der Angriff auf den Präsidenten dieser Kommission, der auch im Projekt involviert ist. Ich bin nicht Jurist, das gebe ich zu, aber nach meinem Dafürhalten gibt es weder einen Hinweis noch einen Anhaltspunkt, dass er durch die Führung dieser Kommission nur den geringsten Vorteil gehabt hat. Hier müsste man mir dann doch irgend einen Hinweis geben, wo dies passiert sein könnte. In diesem Sinne finde ich, dass man hier absolut sauber war. Ich möchte noch etwas beifügen. Seit mehreren Jahren bin ich in diesem Thema engagiert, sei es als Gemeinderat, in der Spezialkommission oder in der Stadtentwicklungskommission und habe auch immer wieder Beiträge leisten können, dass wir beim Projekt heute stehen, wo wir stehen. Vor allem bin ich eigentlich vom Projekt überzeugt, weil ich die Entstehungsgeschichte nahe mitbekommen konnte. Ich denke, das war kein einfaches Verfahren. Das ist richtig. Es ist auch nicht alles rund gelaufen. Man kann es immer besser machen. Aber es war ein Verfahren, das ich als Ganzes als ziemlich vorbildlich erachte. Es ist rechtsstaatlich sauber. Die Mitwirkung konnte wahrgenommen werden. Es ist demokratisch abgelaufen. Mir muss dann noch jemand sagen, was effektiv noch besser gemacht werden kann. Ich bin überzeugt, wir könnten jetzt wieder drei oder fünf Felder zurück gehen, hätten die gleichen Probleme und wären am Schluss wieder am gleichen Ort. Ich denke, von daher sind wir einen relativ guten Weg gegangen, und ich bin auch sehr optimistisch. Mir ist schon klar, dass wir ein Projekt, wenn es einmal eine gewisse Reife hat, nicht einfach zwangsläufig um jeden Preis akzeptieren. Wenn es grundsätzliche Bedenken gibt, ist es richtig, dass man es wenn nötig auch wieder stoppt. Wir müssen uns aber auch der Flughöhe dieses Projekts. Wir befinden uns jetzt noch nicht der Bauprojektphase, sondern es geht um die wesentlichen Linien und Punkt. In meinen Augen sind wir von daher dabei, soweit man es in einem demokratischen Verfahren oder eben einem Mitwirkungsverfahren abwickeln konnte, halt dort, wo man sein kann sein. Was in dieser Stadt manchmal wirklich fehlt, und ich bin hier wahrscheinlich nicht der Einzige, der dies sagt, ist auch einfach, etwas Freude an einem neuen Projekt zu haben, Engagement für ein neues Projekt zu zeigen und einen Schritt vorwärts zu kommen, auch wenn es Risiken beinhaltet. Das ist mir völlig klar. Wir gehen mit einem solchen Projekt immer ein Risiko ein. Aber wenn wir kein Risiko eingehen, werden wir auch nie einen Schritt vorwärts kommen. Von daher hoffe ich schon, dass wir jetzt einen Schritt machen. Wir reden immer davon. Martin Wey hat es auch gesagt. Wir haben schon den Ruf einer Planungsstadt. Wir reden davon, und dann kommt man auf die Idee, man könnte, sollte und müsste noch. Ich habe das Gefühl, wir stehen uns öfters selber im Weg, um einen Schritt vorwärts zu kommen. Wenn ich jetzt etwas herum schaue, spüre ich ein etwas mittelprächtiges Engagement für das Projekt. Für mich ist dies eigentlich ein gutes Zeichen. Ich bin deshalb zuversichtlich. Was wir brauchen, ist eine Mehrheit. Wir brauchen nicht 90 % Zustimmung. Im Prinzip brauchen wir 50,1 %. Das reicht, um einen Schritt weiter zu kommen. Ich bin überzeugt, dass wir dies machen werden. Am Schluss möchte ich nur noch quasi einen Appell anhängen. Wenn wir diesen Schritt dann gemacht haben, bitte ich alle, die jetzt hier zugestimmt haben, eben auch hinaus zu gehen und die weiteren Leute mit den gleichen Argumenten zu überzeugen, mit denen sie nämlich im ganzen Prozess überzeugt worden sind und ihnen zu zeigen, dass dies tatsächlich für die Stadt Olten auch eine Chance ist.

Urs Knapp: Der Rückweisungsantrag wurde angesprochen. Es soll jetzt darüber gesprochen werden, auch wenn es eigentlich deplatziert ist. Was mich in der Politik misstrauisch macht ist, wenn man weiss, was richtig und falsch ist. Wir haben den Fraktionssprecher gehört. Man kann in dieser Frage und in vielen Fragen unterschiedlicher Meinung sein. Wir haben auch sehr differenzierte Voten gehört, aber auch solche, wo man wirklich schwarz oder weiss gesehen hat. Das passt eigentlich nicht richtig zur Farbe grün. Man weiss, was richtig und falsch ist. Beim Rückweisungsantrag bin ich froh, dass sich Luzia

Stocker hier auch etwas differenzierter geäußert hat. Mir ist aber nicht ganz klar, was die Alternative ist. Ich habe versucht mir vorzustellen, wie die attraktivere Innenstadt, die alle wollen, aussieht, wenn es so ist, wie es in der unteren Hälfte des Rückweisungsantrags steht. Ich sehe, dass wir eine motorfahrzeugfreie Kirchgasse haben, nicht einmal verkehrsberuhigt, sondern motorfahrzeugfrei. Das heisst, nicht einmal der Bus darf durchfahren. Er muss irgendwo anders durchfahren. Er umfährt die Begegnungszone oder verkehrsfreie Zone, was eigentlich schade ist. Es ist ein deutlicher Nachteil für den öffentlichen Verkehr. Wir haben ein Parkleitsystem. Ich glaube, das sind wirklich offene Türen. Das ist seit sieben oder acht Jahren ein Dauerthema. Wir haben eigentlich immer wieder gesagt, es werde gemacht, und haben nie richtigen Widerstand gespürt. Iris Schelbert und Rolf Schmid haben einen Vorstoss eingereicht. Es war nie so. Aber das Parkleitsystem ist ebenfalls wichtig, auch in dieser Vorlage. Aber dies allein nützt ja auch nichts. Am meisten stört mich, wenn ich mir vorstelle, dass man einfach eine verkehrsfreie Kirchgasse, genau gleich alle Parkplätze hat, einen Munzingerplatz, der ein schöner Platz sein könnte, voller Parkplätze. Es gibt auch weiter das Verkehrsregime, dass man von der alten Mühle her nachher dort durchfährt und der Übergang von der Kirchgasse zur Altstadt nachher auch blockiert ist. Das sehe ich plastisch nicht so ganz. Vielleicht sehe ich es einfach nicht. Dann lasse ich es mir gerne erklären. Ich finde aber, das ist keine Alternative zu einer Attraktivierung der Innenstadt. So wie wir es gehört haben, wenn man in einer grosszügigen Begegnungszone flanieren und sich aufhalten kann, mit Möglichkeiten, dass man hinein kommt, ein Auto abstellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinkommen kann. Von daher ist dies für mich kein Grund, die Vorlage zurückzuweisen, weil es keine Alternativen aufzeigt.

Daniel Dähler: Was mich etwas verwundert oder befremdet ist, dass man im Kontext mit der Begegnungszone plötzlich die Qualitätssicherung Wettbewerb eigentlich so in Frage stellt und sich anmass, grundsätzlich über eine Qualität eines Stadtplaners befinden zu können. Ich glaube, Ihr alle hier oder zumindest soviel ich weiss, seid nicht Stadtplaner. Es hat ein Wettbewerb stattgefunden. In diesem Fall haben definitiv mehrere Eingaben stattgefunden, und das beste Projekt, mindestens aufgrund einer Jury, ist erkoren worden. Es ist für mich einfach nicht stichhaltig, indem man im Nachhinein das ganze Thema vor allem an der Qualität eines Wettbewerbs wieder aufhängt und sich schliesslich selber anmass, das Endresultat in Frage zu stellen. Auf der anderen Seite haben wir auch das Votum gehört, dass das Stadthaus auf der einen Seite zu ist und effektiv keine Möglichkeit bietet. Hier hättet auch Ihr vor einigen Monaten die Möglichkeit gehabt, das Stadthaus etwas attraktiver zu gestalten. Es war genau Eure Fraktion, die vermutlich auch mehrheitlich dagegen gestimmt hat. Im Bereich der Kosten denke ich, dass man jetzt einfach einmal einen Schritt wagen muss, auch einmal etwas mehr Geld in die Hand zu nehmen für etwas, das qualitativ hochstehender ist und dann ist es halt ein Parkett, das den Asphalt einer günstigeren Variante ersetzt. Ich glaube, wir müssen wirklich langsam den Mut haben, dieser Stadt ein Gesicht zu geben, Differenzierungsmöglichkeiten zu schaffen und bei grösseren Würfeln mitzudenken und nicht immer an allem herumnörgeln und etwas besser wissen. Meiner Meinung nach ist das Projekt grundsätzlich nicht schlecht. Ich denke, die Pillen und „Kröten“ gibt es für alle zu schlucken. Grundsätzlich glaube ich, dass es einfach nur darauf hinaus läuft, ob es ein Parkhaus gibt oder nicht. Nach meiner Ansicht sind die anderen Voten, die eingebracht werden, und auch die Sache mit dem Parkleitsystem, letztlich nicht stichhaltig. Wenn man heute anschaut, was attraktiv ist oder wo heute jemand einen Parkplatz sucht, fährt er in der Regel wirklich in die Stadt hinein und sucht zuerst dort einen Parkplatz, bevor er zu den umliegenden Parkmöglichkeiten geht. Das zeigt einfach, wie attraktiv ein zentrales Parkhaus oder dass eine Parkierungsmöglichkeit zentral sein muss. Ein Parkleitsystem allein steigert unsere Attraktivität nicht, und hier wird auch der Ladenmix dementsprechend nicht anders werden, als er heute aussieht, sondern die Leute laufen einfach weiter, nehmen dies auf sich. Aber es wird sicher nicht so sein, dass jemand vom Gäupark plötzlich nach Olten fährt.

Beschluss

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Beschluss

Der überparteiliche Rückweisungsantrag wird mit 27 :12 Stimmen abgelehnt.

Stefan Nünlist: Ich habe eine Frage zum Bericht und Antrag, Seite 21, „Parkplatzbedarf“. Es handelt sich um Zahlen aus dem Jahr 2002. Spielt die Einwohnerzahl der Stadt Olten eine Rolle? Konkret: Hat man bei diesem Parkplatzbedarf berücksichtigt, dass die Stadt ja gemäss Gestaltungsplan Olten SüdWest um 3'000 bis 4'000 Einwohner wachsen wird und der Parkplatzbedarf entsprechend grösser ist? Dann habe ich noch eine Frage zu Seite 25, „Tarife und Betriebskosten“. Dort steht, dass der Tarif im Parkhaus Fr. 1.50 betragen wird. Wann ist dies so, und wie wird er sich verändern und anpassen? Wer kann diesen Tarif anpassen, und gäbe es dann einen Automatismus, dass alle anderen öffentlichen Parkplätze auf der linken Stadtseite entsprechend erhöht würden? Hier ist die Vereinbarung mit der Baurechtsnehmerin sehr unklar. Ich finde, das ist eine wichtige Frage. Sie ist insbesondere auch wichtig, weil in der Stadt sehr viele Wirte Bedenken hätten, wenn rund um die Uhr Gebühren bezahlt werden müssten. Sie haben Angst, dass, wenn der Parkplatz mehr kostet als das Bier, das getrunken werden darf, die Gäste nicht mehr kommen. Ich finde, das ist ein ernsthaftes Bedenken. Deshalb sollte man an der Parkplatzdauer, dass auf den öffentlichen Parkplätzen bis 19 Uhr und nachher nicht mehr bezahlt werden muss, nichts ändern, wenn wir noch in eine Volksabstimmung über dieses Projekt gehen.

Aldo Stoppa, Stadtplaner: Olten SüdWest ist nicht berücksichtigt. Man hat sich nicht auf Spekulationen, sondern auf die tatsächlichen Zahlen verlassen bzw. die tatsächlichen Zahlen berücksichtigt. Das ist zumindest so, wie ich Kenntnis habe. Wer kann die Fr. 1.50 beeinflussen? Das wird der Stadtrat sein. Er muss konsultiert werden, wenn der Parkhausbetreiber Tarifierhöhungen beim Parkhaus vornehmen will. Das ist meines Wissens auch im Baurechtsvertrag bzw. in der Zusatzvereinbarung so aufgenommen worden. Was die Zeiten betrifft, kann ich im Moment so nicht antworten. Der Parkhausbetreiber hat lediglich Fr. 1.50 pro Stunde. Das ist auch in den Anhängen so dargestellt worden. Die Zeiten sind nicht angegeben. Ich gehe davon aus, dass er dies unter Umständen für 24 Stunden macht oder allenfalls kann er in der Nacht auch in eine günstigere Tarifierung machen. Das ist wahrscheinlich zulässig. Anders kann ich dies nicht beantworten.

Stefan Nünlist: Ich bin nicht ganz präzise gewesen in der Frage. Sie geht nachher auf die öffentlichen Parkplätze. Wenn der Parkhausbetreiber die Preise für seine Parkplätze erhöhen muss, weil es nicht rentabel ist, muss dann der Stadtrat autonom nachvollziehen mit Preiserhöhungen für die öffentlichen Parkplätze auf der linken Stadtseite? Das ist ja heute gleich teuer. Gibt es einen Automatismus oder können wir sagen: Nein, wir bleiben bei diesen Fr. 1.50 und haben die Tarifhoheit? Das ist die erste Frage. Bei der zweiten geht es auch um die öffentlichen Parkplätze. Heute bezahlen wir von morgens 8 Uhr bis abends 19 Uhr auf den öffentlichen Parkplätzen Parkgebühren. Ich würde es nicht richtig finden, wenn man nachher auf den öffentlichen Parkplätzen während 24 Stunden bezahlen müsste. Das Gastgewerbe hat grosse Bedenken, dass die Gäste dann wegen zwei Bierern wirklich nicht mehr kommen, wenn sie dafür eine Parkgebühr von Fr. 4.— bezahlen müssen. Dann gehen sie lieber ins Landhaus nach Starrkirch-Wil oder an einen ähnlichen Ort und kommen nicht mehr nach Olten in den Rathskeller. Das ist eine Angst, die ich schon bei mehreren Wirten gespürt habe.

Aldo Stoppa, Stadtplaner: Grundsätzlich ist es so, dass es, wenn der Parkhaustarif erhöht würde, zweckmässig wäre, wenn wir nachziehen würden. Aber entscheiden über diese Frage wird das Parlament. Zur Frage, ob wegen des Parkhauses ein Nachttarif eingeführt wird, ist die Antwort nein. Das hat Martin Wey von Anfang an deutsch und deutlich gesagt. Es kann nicht sein, dass wir nachts auf den öffentlichen Parkplätzen einen Tarif einführen. Mit dem Parkhausbetreiber ist auch bereits auf dieser Basis diskutiert worden, damit es keine Missverständnisse gibt, wenn es nachher um entsprechende Vereinbarungen geht.

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Es ist ohnehin so, dass die Kompetenz bei allem, gerade im Bereich der Gebühren, was rechtssetzend, Aussenwirkung für die Bevölkerung hat und vor allem was die Gebühren als solche betrifft, das Gemeindeparlament zuständig

ist, weil es so im Gemeindegesetz steht. Das ist übrigens auch in Artikel 39 des Polizeireglementes der Einwohnergemeinde festgesetzt, dass das gebührenpflichtige öffentliche Parkieren tariflich durch das Gemeindeparlament festgesetzt werden muss.

Patrick Weibel: Im Namen der Grünen Fraktion möchte ich Euch die beiden Änderungsanträge vorstellen. Es geht um die beiden Punkte Baurechtszins und à-fonds-perdu-Beitrag, über den wir heute schon viel diskutiert haben. Unser erster Antrag lautet dahingehend und zielt auf Kapitel 2.2 des Berichts betreffend den Baurechtszins. Wir stellen den Antrag, dass er aus einem fixen Sockelbeitrag plus einem variablen Beitrag von 10 % auf dem verbleibenden Reingewinn zusammengesetzt wird und bereits ab dem ersten Betriebsjahr geschuldet ist. Wir sind der Meinung, dass mit diesem Verzicht in den ersten fünf Jahren und auch mit dem Verzicht auf einen fixen Sockelbeitrag dem Bauberechtigten stark entgegengekommen wird und der Antrag deshalb so lautet. Die formelle Begründung ist, dass wir diesen Antrag auf einen Teil des Berichts beziehen. Es bezieht sich auf den Beschlussesantrag 2e, der auf die Anhänge respektive Vorverträge hinweist. Aber da im Beschlussesantrag keine konkreten Zahlen genannt sind, ist er so formuliert, wie er hier gedruckt ist. Der zweite Änderungsantrag bezieht sich auf den Beschlussesantrag 2f, wo wir möchten, dass der alte à-fonds-perdu-Betrag von 2,3 Millionen Franken und nicht die neue Begründung genannt wird. Wir sind der Meinung, es ist richtig, hier auf den ursprünglich vorgesehenen Beitrag, den auch das Gemeindeparlament so beschlossen hat, zurück zu gehen.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Es ist ganz entscheidend, was das Parlament jetzt macht. Hier möchte ich es auch ungeschminkt sagen. Wenn Ihr den beiden Anträgen zustimmt, ist dies schlichtweg gegen den Baurechtsvorvertrag, den wir abgeschlossen und ausgehandelt haben. Damit haben wir keinen Investor mehr. Das muss hier auch ganz klar gesagt werden. Wenn Ihr den beiden Anträgen zustimmt, stehen wir wirklich wieder am Anfang dieses ganzen Projekts. Ich bitte Sie also wirklich, den beiden Anträgen nicht zuzustimmen. Es ist übrigens auch im Vorfeld in den Diskussionen, auch in der GPK, so gesagt worden, dass dies Bedingungen und das Projekt, wenn diese nicht eingehalten werden, in diesem Sinne nicht vollzogen werden können.

Heinz Eng: Zum Änderungsantrag von Patrick Weibel zu Kapitel 2.2 Baurechtszins. Die Kapitel sind im Bericht mit römischen Ziffern nummeriert. Ich bitte, damit wir alle genau wissen, wie der Text lautet, ganz klar mitzuteilen, wo der Einschub platziert wird. Es gibt nämlich mehrere Punkte 2.2. Es kommt in die Formulierung hinein.

Patrick Weibel: Es ist Kapitel VII auf Seite 28. Das Unterkapitel 2.2 kommt dann auf Seite 29, direkt vor dem Beschlussesantrag.

Heidi Ehram: Wir haben vorher gehört, wir würden mit dem ganzen Projekt über den Tisch gezogen. Jetzt versuchen aber die Grünen, uns über den Tisch zu ziehen, indem man in aller Ernsthaftigkeit Abänderungsanträge vorlegt, wo man doch ganz genau weiss, und ich glaube auch das GPK-Mitglied der Grünen ist sehr aufmerksam und sehr intelligent, dass eingeflossen ist, dass die Bedingungen, das, was jetzt hier abgeändert werden will, nicht verhandelbar sind. Jetzt stehen die Anträge so da und werden in einer derartigen Ernsthaftigkeit vorgetragen. Das enttäuscht mich. Seid Ihr schlechte Verlierer, oder was soll das? Ich nehme doch an, dass Ihr wisst, dass die 3,2 Millionen Franken und der Baurechtszins nicht verhandelbar sind. Wenn wir hier zustimmen würden, auch wenn wir es vielleicht noch gerne möchten, weil wir auch finden, hier sei man noch einen Schritt gegangen, haben wir einfach alles beerdigt, das Parkhaus beerdigt und den Investor in die Wüste geschickt. Fertig Schluss. Ich bitte Euch, auf die Anträge nicht einzugehen.

Urs Knapp: Die Grünen sind ja ehrlich. Es steht hier: „Wir denken weiter. Wir verhindern den Investor.“ Ernsthaft: Über Antrag 1 kann man nicht abstimmen. Wir können doch nicht einen Bericht des Stadtrates verändern. Wenn über etwas abgestimmt werden kann, muss über einen Beschlussesantrag abgestimmt werden. Man kann über den Antrag rein formal einfach nicht abstimmen. Entweder formuliert Ihr einen Beschlussesantrag, weil Ihr gleichwohl nein

stimmt. Man merkt ja, was dahinter steckt. Man kann nicht einen Bericht des Stadtrates über eine Abstimmung verändern.

Heinz Eng: Das war meine Frage, ob der Beschlussesantrag 2e eine Änderung erfährt. Das hat Patrick Weibel verneint. Ich glaube, das sehen wir auch so.

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Das ist ganz klar so. Man kann nicht in den Erläuterungen etwas ändern, sondern nur der Beschluss erwächst nachher auch in Rechtskraft. Das ist ganz normal wie auch bei einem Urteil.

Heinz Eng: In dem Fall ist Antrag 1 der Grünen Fraktion de iure eigentlich nichtig.

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Nichtig ist vielleicht ein etwas hartes Wort. Es ist die Frage, ob man dies nachher an sich in den Beschluss einfließen lassen will oder nicht. Am Bericht des Stadtrates selber kann man in dieser Art nichts ändern.

Nico Zila: Ich möchte etwas Allgemeines sagen, das weder in eine Änderung des Berichts noch in einen Antrag mündet. Ich war aus verschiedensten Überlegungen klar gegen den Rückweisungsantrag, habe aber ein Element gesehen, das mir an und für sich noch passt, ein Element, das mir gut erscheint. Das ist das sogenannte Nutzungsmanagement. Ich weiss nicht, ob dies ein stehender Begriff ist oder ob Ihr diesen kreiert habt. Ich habe das Gefühl, er ist gut. Grundsätzlich bin ich auch nicht Freund von wachsenden städtischen Aufgaben oder davon, dass die Stadt jetzt die Begegnungszone eigenhändig beleben müsste. Ich kenne auch Darmstadt nicht. Aber ich finde die Bedenken berechtigt, welche die Rückweisungsbeantragter hier vorgebracht haben. Ich bin mit meinem Kollegen Marcel Buck nicht einig, dass es nicht Aufgabe des Gewerbe Olten ist, dies alles allein zu richten. Ich habe das Gefühl, wir brauchen ein Konzept, eine Idee. Ob es dann ein ganzes Management ist, sei im Moment dahingestellt. Aber wir müssen uns als Stadt Überlegungen machen, was auf diesen Flächen passieren soll. Wir haben heute die am stärksten frequentierte Begegnungszone der Stadt wahrscheinlich am Bahnhof, wo man aneinander vorbei läuft. Einige würden vielleicht sagen im Café Ring am Samstagmorgen. Aber ich glaube, wir möchten alle, auch Ihr, die Ihr für Rückweisung wart, dass wenn eine Begegnungszone kommt, dort Leben ist und es nicht einfach ein toller, urban gestalteter Platz ist, wo nichts läuft. Hier bitte ich die Verantwortlichen, sich dazu Gedanken zu machen, wie man eventuell etwas dazu in die Wege leiten könnte.

Daniel Schneider: Ich bin etwas erstaunt über den Änderungsantrag der Grünen. Es wäre schön, wenn man im Vorfeld von Rückweisungsdiskussionen genau darüber orientiert würde. Ich fühle mich etwas irritiert. Heidi, schlechte Verlierer. Wir reden dann morgen über andaare und schauen, wer wo der schlechte Verlierer ist, und über andere Geschäfte. Es gibt lustige Argumente heute Abend. Schwarz/weiss von Urs Knapp, das ich gar nicht anders kenne als schwarz/weiss. Das finde ich interessant. Aber ich glaube, es ist jetzt wichtig, dass man akzeptiert, dass der Rückweisungsantrag hier nicht verabschiedet worden ist und man dies so stehen lassen kann. Ich persönlich werde mich enthalten, weil ich als Unternehmer und Mitglied des Vorstandes des Gewerbeverbandes Olten völlig dagegen bin, dass im Nachgang an einen Investorenwettbewerb eine Nachbesserung in dieser Höhe stattfindet. Das finde ich nicht akzeptierbar, stossend und wettbewerbsverzerrend. Das Gleiche gilt für mich beim Verzicht auf den Baurechtszins. Ich finde diese Veränderungen relativ happig. Es zeigt aber auch, unter welchem Druck wir stehen, dass wir jetzt unbedingt etwas durchziehen müssen. Sonst sind wir nämlich die Looser stadtrundum, und noch mehr gehen in den Gäupark zu den Gratisparkplätzen. Ich finde einfach die Veränderungen von Rahmenbedingungen im Nachhinein gegenüber der Bevölkerung, nicht gegenüber uns, wir haben uns ja sehr damit auseinander gesetzt, politisch äusserst unsensibel. Ich bin und werde es immer bleiben gegen die Fr. 900'000.—, die man dem Investor nachschiebt. Aber vielleicht gibt es nicht nur schlechte Verlierer, sondern auch schlechte Verhandlungspartner in dieser Stadt. Vielleicht betrachten sie es ja chinesisch. Wenn beide glücklich sind über ein gutes Geschäft, sind ja am Schluss alle happy. Ich selber bin es nicht.

Felix Wettstein: Ich möchte noch einmal auf unseren ersten Änderungsantrag eingehen. Entscheidend ist nicht, wo es formuliert ist, sondern dass wir zum Ausdruck bringen wollen, dass ein anderes Prinzip für die Berechnung des Baurechtszinses angelegt werden soll. Das ist nicht einfach irgendwie erfunden, sondern entspricht vom Prinzip her, wie wir es hier formuliert haben, tatsächlich auch dem Zwischenstand, den die Spezialkommission hatte, bevor man den Wettbewerb ausgeschrieben hat. Das war die Ausgangslage, wie sie auch der Spezialkommission bekannt war, wie man mit dem Baurechtszins verfahren will. Jetzt, wo wir den vorliegenden Bericht und Antrag erhalten haben, haben wir erfahren, dass in der Zwischenzeit von diesem Prinzip in zweierlei Hinsicht abgewichen worden ist. Erstens verzichtet man während fünf Jahren überhaupt auf jeglichen Baurechtszins. Das ist etwas, das es wahrscheinlich nicht so häufig gibt, dass ich zum Beispiel irgendwo auch Geld ausleihen kann und lange Zeit keinen Zins dafür bezahlen muss. Zweitens verzichtet man auf das Prinzip Sockel plus umsatzabhängiger Aufstockbeitrag und ersetzt es durch einen gewinnabhängigen Beitrag. Wir alle hier wissen, dass es für Unternehmer relativ einfach ist, in einer Zeit, in der man auch in die Abschreibungen etwas jonglieren kann, es so heraus laufen zu lassen, dass auch im sechsten, siebten und achten Jahr kaum bis gar kein Gewinn auszuweisen sein wird. Hier sind wirklich auch Bedingungen geändert worden, seit der Wettbewerb ausgeschrieben wurde. Das ist der Grund, weshalb wir wieder auf diesen Status kommen möchten, wie man ihn damals am Anfang des Wettbewerbs hatte. Es geht im ersten Antrag nicht darum, dass wir die Formulierung der stadträtlichen Berichte am entscheidenden Ort ändern, sondern dass wir das Prinzip so, wie wir es hier formuliert haben, einfließen lassen wollen. Das würde heissen, dass dann schliesslich im schon abgeschlossenen Vorvertrag darauf zurückgekommen werden muss und man sagt, im definitiven Vertrag gilt das, was wir hier fordern. Fr. 15'000.— Sockel und darauf einen umsatzabhängigen Baurechtszins.

Dr. Markus Ammann: Ich interpretiere es jetzt ein Stück weit als Rückzugsgefecht. Ich habe wirklich ein schlechtes Gedächtnis. Aber meine Wahrnehmung aus der Spezialkommission ist nicht ganz so. Erstens hat man in diesem Zusammenhang nichts beschlossen und zweitens hat man auch nicht von einem umsatzabhängigen bzw. von nichts Anderem als einem gewinnabhängigen gesprochen. Das war in der Kommission völlig offen. Hier müssen wir einfach ehrlich bleiben und nicht Sachen behaupten. Wir kommen auf etwas zurück, das schon einmal beschlossen worden ist. Das ist nicht der Fall. Wir haben genau diese Frage offen gelassen. Auch die Frage des Sockelbeitrages ist nie ausdiskutiert worden. Wir haben nur verschiedene Modelle gesehen, mit Sockelbeitrag, ohne Sockelbeitrag, verzögert Sockelbeitrag. Aber trotzdem finde ich es jetzt nicht ganz korrekt, dass man hier Behauptungen in den Raum stellt, die ich ganz ehrlich anders in Erinnerung habe.

Heidi Ehram: Es geht ja nicht darum, ob diese Variante von Baurechtszins besser oder schlechter ist. Es geht darum, dass wir dies nicht so bestimmen können. Wenn wir es noch besser fänden, könnten wir es nicht. Wir, die das Parkhaus und das Projekt wollen, dürfen dem nicht zustimmen, weil alles gestorben ist, wenn wir dem zustimmen. Deshalb müssen wir gar keine Wertung abgeben, ob Eure Variante Baurechtszins besser oder schlechter ist. Wir dürfen nicht zustimmen, sonst haben wir nichts. Dann haben wir alles beerdigt. Das muss man ehrlicherweise zu Eurem Antrag sagen oder anfügen.

Stephan Hodonou: Ich habe lange nichts dazu gesagt. Was mich auch gestört hat, ist vor allem die Nachbesserung nach dem Kompromiss der Spezialkommission. Das finde ich stossend. Theoretisch könnten sie 5 Millionen Franken Gewinn machen, aber für die Stadt gibt es einfach Fr. 30'000.—. Das ist limitiert und im Vertrag, Anhang 12, so geregelt. Ich finde dies seltsam. Wenn ich die Ertrags-, Kosten- und Renditeübersicht anschau, muss ich sagen, mit all diesen Massnahmen schafft man noch genau einen Gewinn von Fr. 38'000.—. Das ist ein richtiges Low-Penny-Business. Ich würde dort ehrlich gesagt keinen Rappen investieren, und dieser Plan schafft bei mir nicht so sehr Vertrauen. Das stört mich einfach extrem. Man schiebt noch viel Geld nach, nachdem man einen Kompromiss hatte, zu dem ich wirklich ja sagen kann. Ich kann zum Parkhaus ja sagen, obwohl es nicht mein Wunschparkhaus ist. Aber dann schiebt man noch soviel Geld nach. Das ist einfach sehr unschön und stört mich. Ich werde mich jetzt auch einfach enthalten, weil es jetzt vorbei ist. Aber ich möchte gleichwohl noch sagen, dass es extrem unschön ist. Ich würde persönlich

keinen Franken investieren. Ich bin nicht Gewerbler und auch nicht Geschäftsmann. Aber mit meinem einfachen Haushalt würde ich keinen Franken investieren.

Stefan Nünlist: Zum Formalen: Ich finde immer: In dubio pro Parlament. Man sollte eigentlich nicht aus formalen Gründen eine Idee aus dem Parlament zurückweisen. Wenn ich verstehe, was Ihr eigentlich wollt, wäre dies eine Rückweisung des Geschäfts, weil man den Stadtrat neu an den Verhandlungstisch schicken würde. So verstehe ich es und zwar in zwei wesentlichen Punkten. Das Eine betrifft Ziffer 2e, wo die öffentliche Urkunde neu verhandelt werden müsste. Das ist ein wesentlicher Vertragsbestandteil mit dem Investor. Das Zweite ist 2f. Auch das ist ein wesentlicher Vertragsbestandteil. Fr. 900'000.— haben oder nicht haben. Das heisst, Ihr müsstet eigentlich konsequenterweise – wir sind eingetreten – noch einmal einen Rückweisungsantrag stellen: Das Geschäft wird zurückgewiesen, der Stadtrat zurück an den Verhandlungstisch geschickt und soll das Geschäft noch einmal bringen. Das ist, was Ihr eigentlich förmlich wollt, wenn ich versuche, es zu verstehen. Einfach von uns aus abändern können wir dies nach meiner Rechtsauffassung nicht, weil es verhandelte Verträge sind. Wir können nur die Verhandlungspartei zurückschicken. Ich glaube, das wäre der richtige Antrag. Dann müssten wir darüber einfach abstimmen, ob wir dies wollen oder sagen: Nein. Wir haben von „Kröten“ gesprochen. Markus Ammann hat sehr intelligent gesprochen. Ich war sehr beeindruckt. Wir müssen uns fragen, ob wir nicht einfach noch einmal über den Rückweisungsantrag zu den beiden Punkten abstimmen sollen. Dann wäre das ganze Geschäft zurückgewiesen. Nachher könnte in der Beratung weiter gefahren werden.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Vorher hat das Parlament über einen Rückweisungsantrag abgestimmt. Schaut doch bitte einmal, was dort im Text steht. Es geht ja unter anderem um finanzielle Sachen und um die Kompromissfindung des gesamten Projekts, die ungünstig ist. Einfach ernsthaft: Ihr habt über diesen Rückweisungsantrag abgestimmt. Wenn man es ganz formalistisch machen möchte, müsste man einen Rückkommensantrag zum Rückweisungsantrag machen und solche Übungen. Ich glaube, hier sind wir schon irgendwie etwas aneinander vorbei gegangen. Noch einmal: Beim Änderungsantrag der Grünen ist der erste Teil nicht verhandelbar und nicht abstimmbar. Man müsste einen Beschlussesantrag formulieren, über den man abstimmen könnte. Das wäre eine andere Variante. Jetzt habe ich Euch den Puck zugespielt. Aber das Zweite, das auch gesagt worden ist: Wenn man diese beiden Bedingungen verändert, beginnen wir ernsthaft von vorne. Das sind ganz klare Voraussetzungen, um dies mit dem Investor weiterzuführen. Es sind ausgehandelte Vertragsbedingungen.

Daniel Schneider: Geschätzte Kollegen der Grünen Partei, ich bitte Euch, dies zurückzuziehen und dem Volk überlassen, über diese Punkte abzustimmen.

Patrick Weibel: Wir ziehen den ersten Antrag aus formellen Gründen zurück. Am zweiten halten wir fest.

Beschlussesantrag

I./1. Zustimmung mit 27 : 8 Stimmen bei 5 Enthaltungen

Zu I./2. f Mit 27 : 7 Stimmen bei 6 Enthaltungen wird der Änderungsantrag der Grünen Fraktion abgelehnt.

I./2. Zustimmung mit 27 : 8 Stimmen bei 5 Enthaltungen

Gesamtbeschluss

Mit 27 : 8 Stimmen bei 5 Enthaltungen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Dem Konzept zur Attraktivierung der Innenstadt, beinhaltend das Verkehrskonzept mit Begegnungszone, das Konzept zur Aufwertung der öffentlichen Räume und das Projekt Parkhaus Munzingerplatz, wird zugestimmt.

2. Der Realisierung des Konzeptes zur Attraktivierung der Innenstadt wird zugestimmt. Damit werden auch die nachfolgenden, für die Umsetzung zwingend einzuhaltenden, Rahmenbedingungen genehmigt:

- a) Gesamter Kredit für die Begegnungszone mit Aufwertung der öffentlichen Räume von Fr. 25,7 Mio. inkl. MwSt.(gerundet auf Fr. 100'000.-) gemäss folgender Gliederung:

bis heute zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.69 bewilligten Kredite von Fr. 975'000.-

Kosten für normale bzw. ohnehin anfallende Strassensanierungen und Strassenerneuerungen (steuerfinanziert) von Fr. 14,1 Mio. sowie die effektiven Mehrkosten für die Begegnungszone inkl. Aufwertung der öffentlichen Räume gegenüber einer Standardsanierung bzw. –erneuerung der Strassen (steuerfinanziert) von Fr. 7,2 Mio., gesamthaft also Fr. 21,3 Mio., zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 620.501.69. Allfällige Bauteuerungen, ausgehend vom Baukosten-Index (BKI) Stand September 2008, werden mit bewilligt.

Kosten für Kanalisation (gebührenfinanziert): Fr. 3,4 Mio. zu Gunsten der Investitionsrechnung Kto. Nr. 710.501.09. Allfällige Bauteuerungen, ausgehend vom Baukosten-Index (BKI) Stand September 2008, werden mit bewilligt.

- b) Mit der Inbetriebnahme des Parkhauses Munzingerplatz werden innerhalb der Begegnungszone 233 öffentliche Parkplätze aufgehoben was zu entsprechenden jährlich wiederkehrenden Mindereinnahmen von durchschnittlich ca. Fr. 430'000.- führt.
- c) Für die öffentlichen oberirdischen Parkplätze auf der linken Stadtseite werden die Parkgebühren per Eröffnungstermin des neuen Parkhauses Munzingerplatz auf Fr. 1.50 pro Stunde angehoben.
- d) Für 20 neue Parkplätze für Kurzeinkäufe mit einer maximalen Parkzeit von 15 Minuten wird eine Gebühr von Fr. 0.50 erhoben.
- e) Öffentliche Urkunde über den Vorvertrag zu einem Baurechtsvertrag und der zugehörigen Zusatzvereinbarung für die Realisierung des Parkhauses Munzingerplatz.
- f) A-fonds-perdu-Beitrag von 3,2 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung Kto. Nr. 2281.01 «Autoabstellplätze» zu Gunsten des Parkhauses Munzingerplatz.
- b) Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziffer I. 2 dieses Beschlusses unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Mitteilung an:
Stadtschreiber
Baudirektion/Adrian Balz
Planung/Aldo Stoppa
Kanzleiakten

Verteilt am:

AUSZUG

aus dem Protokoll
des Gemeindeparlamentes
der Stadt Olten

vom 24. März 2010

Akten-Nr. 21/2

Prot.-Nr. 78

Attraktivierung Aareraum/Zwischenbericht

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Am 18. September 2008 hat das Gemeindeparlament die Vorlage für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojektes im Rahmen des vom Stadtrat vorgeschlagenen Vorgehens inkl. Terminplanung genehmigt (*Beilage 1*). Zusätzlich zur stadträtlichen Vorlage beschloss das Gemeindeparlament, das nach der durchgeführten Mitwirkung überarbeitete Vorprojekt dem Gemeindeparlament vor der Erarbeitung des Bauprojektes zu unterbreiten. Dabei geht es vor allem um die Festlegung der weiter zu bearbeitenden Bausteine und der Etappierung.

Die Schwerpunkte der Überarbeitung im Rahmen des Vorprojektes waren:

- Projektanpassung an die neuen Hochwasserprognosen aufgrund der provisorischen Gefahrenkarte
- Verfeinerung des Wettbewerbsprojektes hin zum Detaillierungsgrad eines Vorprojektes
- Schätzung der zu erwartenden Baukosten mit einer Genauigkeit von +/- 20 %
- Überprüfen und Anpassen der einzelnen Bausteine
- Zusammenfassen der einzelnen Bausteine zu möglichen und sinnvollen Etappierungsvarianten

2. Information und Mitwirkung

Die interessierte Bevölkerung konnte sich während einer 4-wöchigen Ausstellung in der Eingangshalle des Stadthauses vom 19. Mai bis 12. Juni 2009 über die Planungsabsichten orientieren. Die Ausstellung legte mit Plänen und Visualisierungen das Ergebnis der vorausgegangenen Planung und deren Umsetzung in das Planwerk dar.

Am 27. Mai und am 2. Juni 2009 erläuterten Fachleute die geplanten Massnahmen und beantworteten die Fragen des interessierten Publikums.

Es sind insgesamt 21 schriftliche Stellungnahmen eingegangen. Ausser der SVP haben sich alle im Gemeinderat vertretenen Parteien geäussert.

3. Zusammenfassung der Mitwirkungsbeiträge und Stellungnahme der Spezialkommission (*Beilage 2 und Beilage 3*)

Das Vorprojekt wird in den Beiträgen mehrheitlich als gute Grundlage für die Attraktivierung des Aareraums gewürdigt. Bei den einzelnen Bausteinen wird vor allem die vorgesehene Gestaltung des Ländiweges (zuwenig Bäume, fehlender Zugang zur Aare) kritisch hinterfragt. Zum Teil wird angeregt, das Vorprojekt in einen grösseren städtebaulichen Kontext zu stellen und auch die Erweiterung der Hardegg- und Winkelunterführung miteinzubeziehen.

Dem Namen des Projektes entsprechend, wurde der Projektperimeter auf Massnahmen zur Aufwertung des innerstädtischen Aareraums und somit des Wegnetzes entlang der Aare mit den zugehörigen Aarequerungen eingeschränkt. Der Winkel und die Hardeggunterführung gehören nicht zum Projektperimeter des Aareraums, weshalb auch die vorgeschlagene Erweiterung der Hardeggunterführung aus dem Perimeter ausgeschlossen wurde, obwohl deren Notwendigkeit unbestritten ist. Dieselbe Haltung wird auch betreffend der Winkelunterführung vertreten. Obschon die Spezialkommission die Auffassung teilt, dass grundsätzlich Überführungen gegenüber Unterführungen vorzuziehen sind, sieht sie im vorliegenden Fall keine zweckmässige Lösung in der Realisierung der geforderten Überführung. Vielmehr sollen Überlegungen gemacht werden, wie die Winkelunterführung attraktiver gestaltet werden kann.

Die Spezialkommission ist der Auffassung, dass generell sämtliche grösseren Projekte auf ihre Abhängigkeit von anderen Planungen geprüft werden müssen. Wichtig sei dabei, dass die Schnittstellen gesichert seien und keine negativen Präjudizien geschaffen werden. Sollten gleichzeitig sämtliche in irgendeiner Weise miteinander in Beziehung stehenden Planungen als realisierungsfähige Projekte behandelt werden, bestehe die Gefahr, dass der Investitionsbedarf die Durchsetzbarkeit und Realisierbarkeit verunmögliche. Dies würde bedeuten, dass das Projekt auf Konzeptstufe verharren würde.

Die Spezialkommission empfiehlt – auch aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen – die Etappierungsvariante 1 (*Beilage 4*) ausarbeiten zu lassen. Zum Entscheid beigetragen haben vorallem folgende Gründe:

- Prioritäre Umsetzung der tragenden Bausteine der Projektidee aus dem Wettbewerbsergebnis.
- Erdstatische Verhältnisse am Bahnhofquai und Ländiweg (ungenügende Sicherheit) erfordern rasche Massnahmen.
- Sichtbares Zeichen einer Verbesserung der Situation mit dem investierten Kapital.

Die Kommission unterstützt die Weiterbearbeitung des vorliegenden Vorprojektes zu einem Bauprojekt. Die Projektidee des Wettbewerbsbeitrages sowie die gestalterische Durchgängigkeit des Gesamtprojektes können damit gewährleistet werden. Die Attraktivierungsmassnahmen können modular, in finanzierbaren Etappen, realisiert werden und bei vorgängig gesamthafter Projektierung dennoch das Ziel der gestalterischen Durchgängigkeit garantieren. Die derart realisierten Interventionen decken schrittweise eine zunehmend breiter werdende Palette an Nutzungs- und Aufenthaltsangeboten ab. Selbstverständlich müssen bei der Weiterbearbeitung die Schnittstellen mit anderen Projekten gewahrt werden. Insbesondere dürfen keine negativen Präjudizien für andere damit im Zusammenhang stehende Planungen bzw. Projekte geschaffen werden.

Die weiteren Anforderungen für die Weiterbearbeitung des vorliegenden Vorprojektes werden in den Stellungnahmen zu den einzelnen Bausteinen aufgelistet (*Beilage 3*).

4. Projektierungskosten

Die im Protokoll des Gemeindeparlamentes vom 18. September 2008 (*Beilage 1*) unter 6. Projektierungskosten aufgeführte Kostenzusammenstellung im Gesamtbetrag von Fr. 870'000.00 ist nach wie vor gültig.

5. Termine

Nach Ausarbeitung des Bauprojektes mit Kostenvoranschlag behandelt das Gemeindeparlament Ende 2010 die Vorlage und genehmigt den Realisierungskredit. Die Volksabstimmung findet im Frühling 2011 statt.

6. Fazit

Die Lage am Fluss ist sehr reizvoll und gehört zu den bedeutendsten Standortfaktoren der Stadt Olten. Der Aareraum zwischen Wildsauplatz und Bahnhofbrücke, wie er sich heute präsentiert,

verbreitet aber weder Charme, noch lädt er zum Verweilen ein. Dieser Raum an prominentester Lage muss aus städtebaulicher und nutzungsmässiger Sicht als nicht mehr zeitgemäss bezeichnet werden.

Die dargestellten Bausteine zur Neugestaltung sind punkto Konzeption und Materialisierung von hoher Qualität. Olten erfährt eine Aufwertung, welche das Aareufer und die ufernahen Gebiete – den gesamten innerstädtischen Aareraum – wieder zu einer echten Stadtpromenade aufwertet. Es entsteht ein Erlebnisraum mit städtischer Ausstrahlung.

Die Attraktivierung des Aareraums reiht sich ein in diverse Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum, welche dazu beitragen sollen, die Lebensqualität in der Stadt Olten zu erhöhen. Seit der Jahrtausendwende ist ein Wechsel des Zeitgeistes in den Städten – so auch in Olten – festzustellen. Die städtische Lebensform erlebt eine Renaissance. Dieses Ziel will der Stadtrat weiter verfolgen.

Schon ein Verzicht auf einzelne Bausteine gemäss Etappierungsvariante 1 (*Beilage 4*) vor Ausarbeitung des Bauprojektes bedeutet nach Ansicht des Stadtrates, dass von dem ursprünglichen, überzeugenden Gesamtkonzept des Wettbewerbsergebnisses nur noch ein Fragment übrig bleiben würde, das in keiner Weise mehr dem Willen einer qualitätsvollen Aufwertung des innerstädtischen Flussufers im Sinne eines städtischen Erlebnis- und Aufenthaltsraumes entspricht.

Der Stadtrat ist deshalb überzeugt, dass im jetzigen Zeitpunkt darauf verzichtet werden soll, einzelne Bausteine herauszubrechen. Ob und in welchem Ausmass auf einzelne optionale Bausteine verzichtet werden könnte, ist erst beim Vorliegen des als entsprechende Grundlage ausgearbeiteten Bauprojektes zu klären.

Beschlussesanträge:

1. Das Vorprojekt wird im Sinne der vorerwähnten Erwägungen unterstützt und der Ausarbeitung des Bauprojektes zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

- - - - -

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

Dr. Rudolf Moor: Es ist schon eine Zeitlang her, seit die GPK dieses Thema diskutiert hat. Ich habe im Stapel ziemlich tief graben müssen, habe aber meine damaligen Notizen wieder gefunden. Die Vorlage wurde im Januar von Stadtrat Dr. Martin Wey in der GPK vorgestellt. Es fand dann eine ziemlich lange Diskussion darüber statt, worüber überhaupt abgestimmt werden soll. Wir haben herausgefunden, dass der Auslöser dafür, dass abgestimmt werden muss, bevor das Bauprojekt eigentlich fertig ist, ein Antrag im Parlament war, der verlangt hatte, dass wir nach einer ersten Projektierungsphase über das weitere Vorgehen bestimmen können, obwohl der Kredit schon für die ganze Projektierung inklusive Bauprojekt gesprochen worden war. Der Kreditrahmen ist gegeben. Man wollte einfach in der Mitte der Projektierungsphase die Möglichkeit haben, im Parlament über das weitere Vorgehen zu bestimmen. Das ist der Grund, weshalb die Vorlage jetzt dem Parlament wieder vorgelegt wird. Der Stadtrat unterstützt das Ansinnen der Spezialkommission. Sie möchte, dass alle Etappen auf das gleiche Niveau, auf Stufe Bauprojekt, weiter erstellt und auf die gleiche Entscheidungsebene gebracht werden. Das Vorgehen ist von einem Teil der GPK unterstützt worden. Es sind aber auch Zweifel aufgetaucht und genannt worden, wobei der Gegenstand nicht immer so ganz genau genannt ist. Aber man hat gemerkt, dass es Leute gibt, die am Aaresteg, der Gegenstand des Projekts

ist, zweifeln und sich fragen, ob er nötig ist und vor allem, ob er am Schluss auch mehrheitsfähig ist. Auch betreffend Priorisierung der Etappierung gab es ziemlich viele verschiedene Meinungen. Man sieht die Prioritäten bei diesen Etappen unterschiedlich. Es wurde aber in der GPK auch verschiedentlich darauf hingewiesen, dass erst nach dem Vorliegen eines Bauprojekts eigentlich objektiv über die Kriterien für die Priorisierung und wenn wirklich vergleichbare Grundlagen vorhanden sind, entschieden werden kann. Man hat auch gesehen, dass dies im Moment auf dem jetzigen Stand noch nicht a priori gegeben ist. In der GPK wurde einstimmig Eintreten beschlossen. Es wurden dann zwei Anträge zur Änderung des Beschlussesantrages 1 gestellt. Dem ersten Antrag, dass Ziffer 1 nur wie folgt lautet: „Der Arbeit und dem Bauprojekt wird zugestimmt“, wurde mit grosser Mehrheit zugestimmt. Der zweite Antrag wurde dann zurückgezogen und hat keine Bedeutung. Dem abgeänderten Beschlussesantrag mit der Änderung von Ziffer 1 wurde in der GPK mit 7 : 1 Stimme zugestimmt. An der GPK-Sitzung vom 16. März wurde gefragt, ob man auf diesen Entscheid oder die Beschlussfassung noch einmal zurückkommen möchte. Das wurde abgelehnt. Deshalb gilt von der GPK nach wie vor die an der Sitzung vom Januar gemachte Empfehlung.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Der GPK-Sprecher Ruedi Moor hat ausgeführt, wie der Gang der Dinge ist und sich das Geschäft entwickelt hat. Es geht tatsächlich um einen Zwischenbericht, der vom Parlament verlangt worden ist und jetzt vorliegt. Die Eckpfeiler und Schwerpunkte der Überarbeitung waren die Projektanpassung, Verfeinerung des Wettbewerbsprogramms, Schätzungen zu den Kosten, insbesondere aber auch Rücksprachen, die mit dem Kanton gemacht wurden. Man könnte sportlich gesprochen sagen, es sei wie ein Boxenstopp, den wir hier machen, und der Stadtrat ist der Meinung, dass das Fahrzeug mit vier Reifen wieder ausläuft, in diesem Sinne nicht irgendwie mit einem amputierten Fahrzeug. Das heisst zusammengefasst, dass wir nach wie vor überzeugt sind, dass der vorliegende Bericht und Antrag, und der vorgeschlagene Etappierungsvorschlag richtig ist. Wir haben mit dieser Variante vor allem sichergestellt, dass die Kosten aufeinander und auch die entsprechenden Etappierungen stimmen. Das ist bei diesem Projekt wichtig. Man kann nicht einfach einen Teil realisieren und meinen, man könne den anderen noch irgendwie nachschieben. Es gibt Abhängigkeiten, insbesondere des Stegs und des Ländiwegs, dass falls man irgendeine Etappierung nicht oder später macht, dort die entsprechenden Schnittstellen nicht mehr stimmen. Ebenfalls wichtig war für uns beim Etappierungsvorschlag, dass die Baustellenlogistik, die ganze Bauplatzinstallation stimmt, dass am richtigen Ort zur richtigen Zeit angefangen wird und man sich dort nicht gegenseitig in den Weg kommt. Etwas, das bei der vorgeschlagenen Variante auch zum Ausdruck kommt, ist die Frage der Dringlichkeit einer Massnahme. Der Bereich Bahnhofstrasse wird auch vom Kanton her als rutschig betrachtet und es besteht ein Sanierungsbedarf. Dort werden die entsprechenden Kostenträger schon ermittelt oder müssen noch ermittelt werden. Zum ganzen Bereich, was noch passiert ist. Das ist uns vom Stadtrat wichtig. Hier hat eine Spezialkommission gewirkt und hat uns auch beraten. Es waren alle politischen Vertreter und Vertreterinnen anwesend. Deshalb gehen wir davon aus, dass das Vorliegende auch politisch, jedenfalls zum Zeitpunkt, in dem es gefasst und empfohlen wurde, auch weiterhin Gültigkeit hat. Ich darf Ihnen noch sagen, dass dieses Projekt ausgesprochen von Markus Pfefferli vom Planungsamt betreut wurde. Wenn noch Fragen fachtechnischer Art bestehen, würde er hier Auskunft geben. In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Beschlussesanträgen zuzustimmen, damit wir vom Stadtrat her die nächste Etappe vorbereiten können, nämlich die eigentliche Kreditvorlage und dann vor das Volk gehen können.

Patrick Kissling: Die CVP/EVP/GLP-Fraktion hat das vorliegende Geschäft eingehend diskutiert und bedankt sich bei den zuständigen Planern, den vorbereitenden Stellen und der Spezialkommission für die geleistete Arbeit. Unsere Fraktion steht grundsätzlich hinter der Vorlage und ist der Meinung, dass endlich Taten statt Worte folgen sollen und das Projekt zielstrebig umgesetzt werden soll. Die Aufwertung und der bessere Zugang zum Aareraum sind ein breit abgestütztes Bedürfnis der Bevölkerung, unserer Fraktion und in den Grundzügen hoffentlich auch der anderen Fraktionen. Der Prozess bis zum vorliegenden Vorprojekt war mit der Begleitgruppe für die Ausarbeitung des Wettbewerbsprogramm, dem Wettbewerb mit Jurierung, der Erstellung des Vorprojekts mit Kostenschätzung und der Mitwirkung und Begleitung durch eine Spezialkommission vorbildlich. Über diverse Kanäle hatten alle Parteien

mehrmals die Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen zu platzieren. Es liegt aber auch auf der Hand, dass aus einer Mitwirkung gegenteilige Wünsche hervor gehen und damit nicht alle Inputs berücksichtigt werden können. Weiter ist das Ergebnis eines durchgeführten Wettbewerbs, das heisst das Siegerprojekt in seinen Grundzügen, zu respektieren. Beim plötzlichen Weglassen von prägenden Elementen aus dem Wettbewerbsprogramm könnte Ungemach von Seiten von Teilnehmern drohen, die Beiträge eingereicht haben, die genau wegen des Fehlens dieser Elemente aus dem Verfahren ausgeschlossen wurden. Ich glaube nicht, dass wir im Parlament Wettbewerb und Mitwirkung grundsätzlich in Frage stellen wollen, greifen wir doch aufgrund von Qualitätssicherung und breiter Verankerung immer wieder auf diese Instrumente zurück. Inhaltlich sind wir der Meinung, dass die vorgeschlagene Etappierung Sinn macht und der Ländiweg aus den dargelegten erdstatischen Gründen zuerst realisiert werden soll. Ebenso macht die Verknüpfung mit dem Fussgängersteg Sinn, weil die Abhängigkeiten gross sind und bei nicht gleichzeitiger Ausführung erhebliche Mehrkosten entstehen würden. Genau diese Abhängigkeiten und die nicht sehr breite Akzeptanz für den Fussgängersteg im Parlament haben uns veranlasst, unseren Antrag zu stellen. Lassen wir uns doch mit dem Bauprojekt die genauen Abhängigkeiten und Kostenfolgen für einen späteren Bau des Stegs aufzeigen und allenfalls am Schluss das Volk entscheiden. Im Sinne einer raschen Umsetzung und der Attraktivierung unserer Stadt fordern wir Euch auf, unserem Antrag und dann der gesamten Vorlage zuzustimmen.

Myriam Frey Schär, Fraktion Grüne: Zuerst haben wir uns auch etwas gewundert, weshalb das Geschäft an dieser Stelle wieder ins Parlament kommt, nehmen aber mit Freude zur Kenntnis, dass wir diesen Boxstopp machen können. Wir sind froh, dass wir uns hier einbringen dürfen. Unsere detaillierte Meinung zu diesem Projekt haben wir im Mitwirkungsverfahren kund getan. Das müssen wir hier im Detail nicht mehr machen. Wir heissen das Projekt mit Ausnahme des Bausteins 2, des Fussgängerstegs gut und sind namentlich und mit dem Bekenntnis zu einem städtischen Aareraum einverstanden. Ausgesprochen schade finden wir, dass der Baustein 10, der die Verlängerung der Hardeggunterführung an das Aareufer vorgesehen hätte, für uns eigentlich vorschnell auf ein Nebengleis abgeschoben wurde. Wir haben auch in der Spezialkommission mehrfach davor gewarnt, dass, wenn man diesen Baustein quasi in ein eigenes Projekt befördert, dies möglicherweise auch sein Ende sein könnte, weil er dann vielleicht irgendwo in einer Schublade landet. Unsere Hauptkritik, die Planung des Fussgängerstegs, richtet sich eigentlich auch nicht an die Projektverfasser. Sie haben gemäss Wettbewerbsprogramm ein gutes Projekt abgegeben und der Steg, den wir eigentlich lieber nicht hätten, ist halt Teil des Programms. Kurz noch unsere Überlegungen, die wir gemacht haben, weshalb wir den Vorstoss zuerst verfasst und dann wieder zurückgezogen haben. Wir haben seinerzeit den Vorstoss, den Steg aus dem Projekt herauszubrechen, praktisch zeitgleich wie die CVP/EVP/GLP-Fraktion ihren verfasst, sind dann nach reiflicher Überlegung, das heisst nicht unbedingt einstimmig, zum Schluss gekommen, dass dieser Weg vielleicht der konstruktivere ist. Wir möchten verhindern, dass, wenn man an dieser Stelle im Parlament den Steg herausbrechen würde, er quasi post mortem zum grossen Wurf stilisiert würde, den das Parlament der Bevölkerung vorenthalten hat. Es ist in letzter Zeit viel verbockt worden, zumindest in der Wahrnehmung der Leute, und das Vertrauen in die Urteilsfähigkeit der politischen Gremien war vielleicht auch schon besser. Möglicherweise ist einmal mehr Mitspracherecht besser als einmal weniger. Deshalb ist es allenfalls besser, in einem Variantenabstimmungskampf quasi mit sachlichen Argumenten darauf hinzuweisen, dass ein solcher Fussgängersteg städtebaulich nicht unbedingt gut ist. Man kann aber natürlich auch die Haltung verfolgen, dass wir als gewählte Volksvertreter die Kompetenz haben, diese Entscheidung für die Bevölkerung zu treffen. Wir meinen, es ist so oder so wichtig, dass sich alle darüber im Klaren sind, dass der Fussgängersteg nicht einfach fünfeinhalb Millionen Franken verbautes Geld ist, das man andernorts besser brauchen könnte. Es ist auch damit zu rechnen, dass mit dem Bau des Stegs an dieser Stelle die Fussgängerfrequenzen sowohl in der Altstadt als auch auf der alten Brücke, aber auch ganz besonders am Ländiweg sehr leiden werden. So gesehen halten wir den Steg nicht einfach nur für eine teure Extravaganz, sondern wir warnen auch davor, dass das Gesamtprojekt sich an dieser Stelle eigentlich auf ungesunde Art und Weise selber das Wasser abgräbt. Wir hoffen somit, dass einer der beiden Vorstösse heute Abend die Mehrheit findet, und egal, welcher obsiegt – das wird wahrscheinlich

gegeneinander ausgemacht – wird er bei uns eine Mehrheit finden. Aber grundsätzlich gehen wir mit der Stadt. Wir wollen andaaare haben.

Nico Zila: Die freisinnige Fraktion ist einstimmig für Eintreten auf die Vorlage. Wir sind grundsätzlich für eine Neugestaltung des Oltner Aareraums, vor allem mit dem Ziel, bessere Zugänge zum Fluss zu schaffen. An dieser Stelle muss aber auch gesagt sein, dass uns die Vorlage nicht aus den „Socken haut“, was andererseits auch nicht nur dem Stadtrat zuzuschreiben ist, vor allem wenn man bedenkt, dass wir jetzt eigentlich mehr oder weniger gleich weit sind wie Ende 2008 bei der ersten Behandlung. Man hört vielleicht zu Recht heraus, dass nicht alle in der FdP-Fraktion über diesen Zwischenhalt glücklich sind. Ich kann sagen, dass die freisinnige Fraktion ihre Prioritäten ganz klar auf der rechten Aareseite sieht, zwischen Bahnhofterrasse und Schwanenmätteli, mit dem Ländiweg als Kernpunkt. Hier komme ich auf unseren Antrag zu sprechen, wo wir natürlich am Sonntag mit Bedauern zur Kenntnis genommen haben, dass Myriam Frey den Antrag für die Grünen zurückgezogen hat. In der Januar-Sitzung wären wir voll hinter dem Antrag auf Streichung des Stegs aus der Bauprojektserarbeitung gestanden. Wir haben dann am Montag kurzerhand beschlossen, Euren Wortlaut zu unserem zu machen. Ich höre jetzt von Myriam Frey, dass es nicht komplett gegen den Willen der Grünen Fraktion ist. Es geht für uns wirklich nicht in erster Linie oder gar nicht darum, 5 Millionen Franken zu sparen. Wir sind aus verschiedenen konzeptionellen, städtebaulichen Überlegungen zum Schluss gekommen, dass der Steg ein unglückliches oder sogar ein falsches Element ist. Einerseits stellen wir fest, dass die Bahnhofbrücke mit Strasse plus Langsamverkehrsverbindungen bereits existiert. Sie führt direkt zum Bahnhofplatz. Wir befürchten, dass mit einem solchen Fussgängersteg mit der geplanten Verkehrsführung die Achse durch die Altstadt weiter abgewertet wird. Wir hätten dann eigentlich einen natürlichen Verkehrsfluss durch die Römerstrasse. Das ist eine relativ gesichtslose Strasse, die absolut nicht dazu taugt, zu einem Zentrum für Fussgänger und Velofahrer zu werden. Weiter haben wir Bedenken, dass der Steg das Publikum, das aus dem Bahnhof kommt und vielleicht die Oltner Verhältnisse nicht ideal kennt, am Info-Point vorbeiführt, den wir ja neu in der EKO-Bank, Amthaus-quai/Froburgstrasse haben. Als viertes Argument finden wir den Steg weiter städtebaulich problematisch. Er würde die Sicht von der Bahnhofterrasse auf die Altstadt verdecken und auch die gewisse Symmetrie, die wir im Aareraum durch die heutigen Brücken haben, doch beeinträchtigen. Die Kosten sind – wie könnte es anders sein? – für uns Freisinnige einer der Faktoren. Wir möchten die 5 Millionen Franken nicht sparen, damit man uns nicht falsch versteht. Aber wir haben das Gefühl, hier seien sie falsch investiert. Sie entsprechen dem Nutzen nicht. Zudem entspricht der Verzicht auf den Aaresteg auch unserer Vernehmlassung, wo wir uns mit unserer Parteibasis und somit auch den Wählern, um die Bedenken etwas zu entkräften, natürlich breit abgestützt haben. Aus unserer Sicht geht der Antrag der CVP halt schon deutlich weniger weit. Es ist für uns nicht nötig, überhaupt einen Steg zu einem Bauprojekt oder bauprojektsreif auszuarbeiten. Vielleicht noch die eine oder andere weitergehende Überlegung aus freisinniger Sicht zu einzelnen Punkten: Wir finden die Modularisierung des Bauprojekts sinnvoll. Man kann etappieren. Diesen Ansatz finden wir sehr gut. Ich habe bereits gesagt, dass die Attraktivierung des Bahnhofplatzes für uns Priorität hat. Wir wissen, dass hier verschiedene Sachen in der Pipeline sind. Die Hardeggunterführung ist für uns nicht prioritär, jetzt im Sinne von im Moment Nummer 1 in diesen Etappen. Aber wir sind sehr stark auch für die Verlängerung bis zur Aare. Noch ein Wort, wo die freisinnige Meinung relativ stark ausgeprägt ist. Das betrifft die Massnahmen auf der linken Aareseite. Diesen stehen wir im Moment recht skeptisch gegenüber. Hätte ich mein Votum im Januar gehabt, hätte ich gesagt: Wir warten, bis die Begegnungszone Parkhaus kommt. Jetzt sind wir gleichzeitig. Aber wir haben das Gefühl, dass im Bereich Klosterplatz/Amthausquai, wenn überhaupt, nur sekundär oder noch später etwas gemacht werden soll. Der GPK-Antrag ist bereits von Ruedi Moor erwähnt worden. Hinter diesem stehen wir. Beim SP-Rückweisungsantrag sind wir gespannt, ob er noch im Raum steht. Ich möchte im Namen unserer Fraktion noch zwei Fragen stellen. Wir haben einen Terminplan in der Vorlage vom Dezember 2009. Ich möchte fragen, ob er so noch realistisch ist. Beim erwähnten Planungskredit, der gegenüber der Vorlage 2008 unverändert bleibt, möchten wir auch gerne wissen, ob der Stand heute immer noch so eingehalten werden kann. Kurz und bündig: Die FdP-Fraktion befürwortet die Vorlage, wenn unser eigener Änderungsantrag durchgeht. Ihr wisst, dass selten ein freisinniger Sprecher glaubwürdige Zusagen für das Stimmverhalten

seiner Kollegen machen kann. Wir werden sehen, wie es heraus kommt. Zum Schluss noch definitiv: Wir sind für andaare, für eine Verbesserung der Situation im Aareraum.

Dieter Ulrich, SP-Fraktion: Ich kann die Frage von Nico Zila gleich aufnehmen. Unser Rückweisungsantrag steht nicht mehr im Raum. Man wollte ihn schon vor der letzten Sitzung zurückziehen. Wir sind dann gar nicht mehr zur Behandlung dieses Geschäftes gekommen, und es ist nachher schlichtweg vergessen gegangen, ihn noch offiziell zurückzuziehen. Der Grund, dass es soweit gekommen ist: An der Fraktionssitzung, an der ich selber nicht dabei war, haben sich Fragen gestellt, die damals nicht haben geklärt werden können respektive man war etwas skeptisch, vor allem bezüglich der Mitwirkung, ob es auch dementsprechend in das Projekt einfließen würde. In der Zwischenzeit nach einigen Diskussionen und der Vorstellung des Projekts durch Thomas Schwab, Armand Fürst und Markus Pfefferli haben diese Bedenken jetzt ausgeräumt werden können. Deshalb ziehen wir den Rückweisungsantrag zurück. Wir sind nach wie vor für den GPK-Antrag und für den Beschlussesantrag 2, wo wir fordern, dass die zentralen Anliegen aus der Mitwirkung, vor allem bezüglich Ländiweg, in die weitere Planung einfließen. Diesen Antrag halten wir aufrecht. Dort ist es uns schon ein besonderes Anliegen, dass man erstens noch einmal prüft, ob man beim Zugang am Ländiweg zur Aare selber nicht Möglichkeiten findet respektive beim Kanton anklopft, wie es ja im Gange ist, damit man dort die Bewilligung dafür erhält, etwas in dieser Richtung zu machen. Das Zweite betrifft die Begrünung des Ländiweges, vor allem Richtung Bäume, auch die Beschattung, wo man doch auch das Gefühl hatte, dass es unter Umständen noch mehr braucht als jetzt im Projekt enthalten ist. Wir haben aber in der Diskussion mit Thomas Schwab den Eindruck gewonnen, dass es eigentlich auf gutem Wege ist. Aber wir möchten den Antrag gleichwohl aufrecht erhalten. Sonst sehen wir das Projekt als Ganzes an und unterstützen es auch so. Wir haben schon lange eine Attraktivierung Richtung Aareraum gefordert und vor allem auch einen Aaresteg mit einer Petition. Das ist für uns nach wie vor gültig, und wir beurteilen auch den Steg als Ganzes anders, als man es gerade auch von der FdP gehört hat. Mir scheint wichtig, dass man das Projekt in der vorliegenden Form belässt und nicht herausbricht, sprich den Aaresteg, der ja jetzt konkret zur Diskussion steht. Christian Wüthrich hat heute Abend gesagt, Mittelmass hätten wir schon genügend. Wir möchten hier nicht wieder irgend etwas Richtung Mittelmass nivellieren, sondern haben das Gefühl, das ist ein gutes Projekt als Ganzes, das wir so umsetzen sollten, wie es auch der Stadtrat vorschlägt. Um kurz noch eine Lanze für den Aaresteg zu brechen: Wir sehen durchaus Vorteile und beurteilen auch die Funktion ganz anders, als es schon gesagt worden ist. Natürlich haben wir ein relativ breites Platzangebot für den Langsamverkehr auf der alten Brücke. Aber als wirklich attraktiv würde ich es jetzt nicht bezeichnen. Der Steg bringt uns hingegen einen Zugang zum Bahnhof von der anderen Stadtseite, ohne dass man eine Treppe oder einen Lift benutzen muss, was durchaus ein Vorteil sein kann. Wir sehen auch Möglichkeiten punkto Veloparkierungen, dass die am Amthausquai geplanten und auch die bestehenden auf der anderen Seite entlastet werden können, einerseits vom Platz her und andererseits ist es dort punkto Zu- und Wegfahrt immer problematisch. Es kann vorkommen, dass man sich als Fussgänger, Velofahrer in den Weg kommt. Dort sehen wir durchaus Möglichkeiten, dies noch vermehrt zu nutzen, um den Druck etwas wegzunehmen. Weiter finden wir den Steg auch architektonisch eine gute Sache. Er ist relativ schlank konzipiert. Wir teilen auch die Ansicht nicht, dass es das Stadtbild oder das Bild der Altstadt von der Aareterrasse her stören würde. Ein weiterer Grund, dass dieses Projekt als Siegerprojekt aus dem Wettbewerb hervorgegangen ist, war ganz klar auf den Aaresteg zurückzuführen. Wir fänden es sehr schade, wenn man ihn jetzt schon herausnehmen würde. Man würde ihn wirklich einer wichtigen Komponente berauben, was aus unserer Sicht einfach nicht gut wäre. Wir würden uns etwas vergeben, das im jetzigen Zeitpunkt sicher nicht nötig ist. Zu den Verkehrsströmen: Dass man jetzt Angst hat, dass der Ländiweg oder die Altstadt nachher zu wenig attraktiv sind, dass die Leute noch vorbei gehen, kann ich irgendwie nicht nachvollziehen. Wir arbeiten ja daran, dass die Altstadt attraktiv bleibt. Ich habe vielleicht auch etwas mehr Vertrauen in die Altstadt selber und in das dort tätige Gewerbe, das sie die Leute auch so anziehen, ohne dass wir sie – ich sage es übertrieben – dort vorbei führen und verhindern müssen, dass die Leute an einem andern Ort durchgehen. Auch den Ländiweg versuchen wir jetzt so attraktiv zu gestalten, dass die Leute von sich aus dorthin gehen. Der Aaresteg wäre einfach eine zusätzliche Option, den Fussgänger nützen können. In diesem

Sinne möchte ich empfehlen, dem stadträtlichen, unserem und dem GPK-Antrag zuzustimmen und das Projekt so weiter zu verfolgen.

Marcel Buck, SVP-Fraktion: Schauen wir das Flickwerk einmal an. Das Projekt hat unseres Erachtens gerade gar nichts mit einer Attraktivierung des Aareraums zu tun. Vielmehr mit einem Nichtwissen, wo das Geld versenken. Seien wir ehrlich: Habt Ihr hier wirklich das Gefühl, es bringe der Mehrheit der Bevölkerung etwas, wenn man statt einem Ländiweg einen Ländeboulevard macht, der notabene weder ein direkter Aarezugang noch eine wirkliche Erholungszone ist? Habt Ihr wirklich das Gefühl, es sei schön, an noch mehr Graffitis und vor allem noch besser zugänglichen Betonmauern für diesen Zweck entlang zu strielen? Habt Ihr das Gefühl, dass die vielen Bausteine wirklich für diesen Preis in der langen Ausführungsperiode realisiert werden können? Ich bin froh, dass ich nicht, wie Mario Clematide damals gesagt hat, ein Visionär bin. Jawohl, ich stehe dazu. Ich bin realistisch. Wir politisieren hier in Olten und zwar für Olten. Solche Projekte lösen bei der Mehrheit der Bevölkerung bestensfalls Kopfschütteln aus. Nicht, wie scheinbar hier von den meisten erwartet wird, senkrechtes, sondern waagrechtes Kopfschütteln. Uns ist bewusst, dass das Projekt schon weit fortgeschritten ist. Trotzdem ist es erst ein Vorprojekt. Wir schlagen vor, das Projekt einzustellen und es vielleicht irgendwann einmal bestenfalls als mögliche Anregung für ein wirklich gutes Projekt wieder zur Hand zu nehmen. Noch besser wäre es, wenn man mit einem Teil dieser 25 Millionen Franken zum Beispiel ein richtiges Hallenbad aufstellen würde, das der ganzen Bevölkerung nützen und Freude bereiten würde, vom Kleinkind bis zum Grossvater. Haben wir doch heute den Mut und sagen: Stopp und Rückzug und beweisen so, dass wir uns wirklich für die Bevölkerung einsetzen und nicht nur für ein paar wenige, die sich hier einen Nutzen versprechen. Die SVP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten müssen, stellt dann aber einen Rückweisungsantrag. Sollte er nicht durchkommen, unterstützen wir den Antrag der FDP.

Antonia Hagmann, Präsidentin Spezialkommission: Es ist mir nach den Fraktionssprecherinnen ein Anliegen, als Kommissionsmitglied der Spezialkommission noch einmal die Vorgabe und Aufgaben unserer Kommission für den vorliegenden stadträtlichen Antrag darzulegen. Ich möchte noch erwähnen, dass ich mich mit den Kommissionsmitgliedern nicht abgesprochen habe. Es ist meine persönliche Darlegung und Meinung. Es ist mir bewusst, dass einiges schon gesagt worden ist. Aber manchmal braucht es ja Wiederholungen. Etwas muss ich noch sagen, Marcel Buck. Ich kann es jetzt einfach einmal nicht unterlassen. Deine Worte erstaunen mich schon. Du warst ja ein Mitglied der Spezialkommission, hast aber dort vorwiegend mit Abwesenheit gegläntzt. Das sind einfach auch Facts, und es ist auch nicht eine gute Mitarbeit. Nach der letzten Gemeinderatssitzung war ich schon enttäuscht, als das Geschäft nicht mehr behandelt und das Ganze verschoben wurde. So verzögert es den Ablauf. Die Frage ist gestellt worden. Es wird automatisch verzögert, sicher um diese zwei Monate, um die es jetzt hinausgeschoben worden ist. Aber eben: Das ist bei uns in Olten scheinbar so. Wir schieben alles etwas vor uns her, und die Realisierung wird dann irgendwann einmal stattfinden. Im Nachhinein muss ich feststellen, dass aber eine Denkpause von der letzten zur heutigen Sitzung in gewissen Fraktionen ein vertieftes Studium der Akten nochmals ermöglicht hat und die Meinungen jetzt doch noch etwas differenzierter sind. Folgende Facts möchte ich als Spezialkommissionsmitglied noch einmal klarstellen: Die Kommission ist paritätisch mit zusätzlichen internen und externen Fachleuten zusammengesetzt. Der bis anhin viel kritisierte Steg ist ein wichtiger Bestandteil für diesen Wettbewerb und den Juryentscheid gewesen. Bei der Mitwirkung 2020 wurde dieser Steg immer wieder gefordert. Schliesslich wollten auch über 3'000 Unterschriften den Erhalt des Provisoriums. Die Eingaben der Mitwirkung haben wir sehr ernst genommen und auch bei den Bausteinen dementsprechend einfließen lassen, was aber für den heutigen Zwischenbericht noch nicht relevant ist. Unsere Aufgaben für den heutigen stadträtlichen Zwischenbericht ist es, die einzelnen Bausteine zu beurteilen, Festlegung der Kernobjekte und Optionen und die bestmögliche Realisierungsvariante zu Handen des Parlaments auszuarbeiten und vorzuschlagen. Das möchte ich jetzt schon betont haben, denn die Ausarbeitung und Detailbesprechung folgen bei den einzelnen Bausteinen. Uns liegt jetzt ein Gesamtprojekt mit zehn Bausteinen vor, davon sind sieben als Kernobjekte eingestuft. In der Spezialkommission waren wir ganz klar der Meinung, dass alle Bausteine wichtig sind und jeder für die gesamte Gestaltung überzeugt. Die Priorisierung der einzelnen Kernobjekte hat sich teilweise durch sicherheitstechnische und parallel laufende Projekte ergeben und auch die

optimalen Schnittstellen der einzelnen Bausteine sind zu berücksichtigen, um unnötige Folgekosten zu verhindern. Für die grosse Mehrheit der Kommission müssen alle vorgesehenen Kernobjekte realisiert werden, um ein überzeugendes Gesamtkonzept zu erlangen, wobei die Option, vorwiegend der Baustein 10, die Hardeggunterführung, nicht vernachlässigt werden soll. Das ist bei uns in der Kommission immer als wichtig erachtet worden. Wir sind aber zur Überzeugung gekommen, dass die Weiterführung der Hardeggunterführung als eigenständiges Projekt intensiv weiterzuverfolgen sei. Das Gleiche kann man dann noch bei der Winkelunterführung sagen. Bei diesen beiden Unterführungen ergeben sich keine Präjudizien, und sie gehören auch nicht zum vorgegebenen Perimeter des Projektes. Bei der Beurteilung der Priorität hat sich herausgestellt – das haben jetzt wohl alle zur Kenntnis nehmen können – dass der Baustein Ländiweg aus sicherheitstechnischen Gründen in die erste Bauetappe genommen werden muss. In der Spezialkommission ist es uns ein grosses Anliegen gewesen, die Schnittstelle der einzelnen Bausteine so optimal als nur möglich zu gestalten und mit der Kenntnis des heutigen Ländiwegs hat es somit nur noch zwei Möglichkeiten zur optimalen Etappierung des ganzen Projekts gegeben. Es ist Ländiweg-Schwanenmätteli und Wildsauplatz oder Ländiweg-Fussgängersteg und dann anschliessend Bahnhofterrasse. In der Spezialkommission sind wir zur Überzeugung gelangt, dass die Variante mit dem Fussgängersteg aus folgenden Gründen zu priorisieren ist: Die grosse Beliebtheit des Provisoriums, das sich mehr als nur bewährt hat. Einen schöneren Ein- und Ausgang in einen Bahnhof kann man sich wirklich nicht vorstellen, und der erste Eindruck entscheidet bekanntlich über eine positive Wahrnehmung eines Orts. Der Aareraum würde mit der Realisierung der vorgeschlagenen ersten Etappe eine schnelle, ästhetische und benutzerfreundliche Aufwertung erhalten, und ich möchte noch Folgendes erwähnt haben: Welches neues Bauprojekt hat vor der Realisierung über Nutzen und Akzeptanz schon getestet werden können? Hier braucht es kein Nutzungsmanagement mehr. Das Provisorium Fussgängersteg und der dazugehörige Veloabstellplatz am Brückenkopf war immer noch sehr beliebt und wurde benutzt, als die Renovation der neuen Brücke schon beendet war und sie offen war. Geben wir diesem Projekt eine Chance. Die einzelnen Bausteine werden nicht von heute auf morgen realisiert, und bei den Bausteinen und Etappen können Anpassungen und Veränderungen immer wieder vorgenommen werden. Ich bin von andaare überzeugt und würde es ausserordentlich bedauern, wenn dieses zukunftsgerichtete, für unsere Stadt ein Vorzeigeprojekt mit kleinkariertem Denken verhindert und massgeblich abgeändert würde.

Luzia Stocker Rötheli: Ich kann gleich bei Antonia Hagmann anhängen und möchte das Votum von Dieter Ulrich noch etwas unterstreichen. Die 3'000 Leute, welche die Aaresteg-Petition unterschrieben haben, waren ja kaum alle SP-Wähler und –Wählerinnen oder unsere Mitglieder. Es wäre schön. Das ist nicht so. Also hat es durchaus eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung, auch weit über unsere Kreise hinaus. Das muss man zur Kenntnis nehmen, wenn man sich als Volksvertreter fühlt. Beim Geschäft Innenstadt war die Meinung einhellig oder grossmehrheitlich, dass man das Volk über das Ganze abstimmen lassen will. Beim Aareraum will man einen wesentlichen Bestandteil des Projekts herausbrechen und das Volk nicht darüber abstimmen lassen. Das finden wir nicht richtig. Wenn schon, soll das Volk sagen, ob es den Steg will oder nicht. Noch kurz etwas an den Stadtrat zur Mitwirkung. Sie ist ja noch nicht eingeflossen, da am Projekt nicht weiter-gearbeitet wurde. Wir würden es aber sehr begrüssen, wenn der Stadtrat sich diesbezüglich noch vernehmen lassen würde, im Sinne, dass alle Mitwirkungsanliegen auch aufgenommen und geprüft werden, natürlich insbesondere unsere Anliegen. Ich denke, das ist der Grund für unseren Antrag. Es kommt wirklich noch zu wenig zum Ausdruck, dass das Anliegen aufgenommen wird.

Dr. Markus Ammann: Ich möchte natürlich ins gleiche Horn blasen. Aus meiner Sicht hat es zwei Forderungen gegeben, die in den letzten Jahren in dieser Stadt mit schöner Konstanz immer wieder aufgetaucht sind und zwar in breiten Kreisen. Das Eine ist, dass die Menschen eine sichere und leichte Verbindung zwischen den Stadtseiten zu Fuss und mit dem Velo verlangt haben. Es besteht ein riesiger Wunsch, näher an die Aare, näher zum Wasser zu kommen, dies erlebbar zu machen. Ich denke, das Projekt muss jetzt – wir haben noch nicht den aktuellen Stand – ganz klar noch einmal in diese Richtung weiterentwickelt werden. Ich staune ein Stück weit, dass wir hier oder gewisse Leute in diesem Saal jetzt schon einzelne Teile einfach aus dem Gesamtprojekt herausbrechen können. Gefragt habe ich mich, weshalb

sie wissen, dass wir den Steg eigentlich nicht brauchen. Kennen sie irgendwelche Verkehrskonzepte, die ich nicht habe? Wie begründen sie dies, ausser vielleicht mit dem Geld? Für die Fussgänger hat es, und hier bin ich mit der FdP, wie ich es gelesen habe, nicht ganz einverstanden, im Moment nur einen halbwegs attraktiven Weg über die Aare. Das ist die alte Brücke. Er muss noch mit dem Velo- oder Langsamverkehr geteilt werden. Im Moment hat es keine attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Trotzdem ist es allen klar, dass wir keinen Steg brauchen. Das verstehe ich nicht. Zum Steg ist gut gesagt worden: Olten 2020 hat es gezeigt. 3'000 Leute haben unterschrieben. Was Antonia Hagmann gesagt hat, finde ich ganz wichtig. Wir haben hier den Realbeweis. Wo haben wir bei einem Projekt, das wir in Zukunft planen, schon den Realbeweis? Wir hatten den Steg und zwar in einer wirklich miserablen Ausführung, aber wir hatten einen, der angenommen und genutzt wurde. Die Leute waren begeistert und froh, dass es diesen Steg gab. Ich verstehe nicht, weshalb man jetzt sagt, wir bräuchten ihn nicht. Was will man denn mehr, als für die Leute etwas machen? Wir haben ja vorher darüber diskutiert: Nehmen die Leute nachher den Raum in der Innenstadt an? Hier wissen wir es. Dieser Steg wird garantiert sicher angenommen. Die Wettbewerbsfrage haben wir auch schon beim vorherigen Geschäft diskutiert. In meinen Augen wurde der Auftrag gegeben, den Wettbewerb auch unter der Prämisse dieses Stegs durchzuführen. Das Projekt ist dann so gebaut, beurteilt und prämiert worden. Jetzt kommt man und nimmt eigentlich das zentrale Element heraus. Für mich ist dies natürlich dann eine ganz andere Ausgangslage. Eigentlich müsste man den Wettbewerb wiederholen. Ich finde es seltsam, dass man dies einfach so tel quel machen kann. Meiner Meinung nach treffen wir im Parlament ab und zu Bauchentscheide. Das kann manchmal gut sein. Aber ich habe etwas Bedenken, wenn es um Stadtplanung geht. Entschuldigen Sie, aber manchmal habe ich das Gefühl, in dieser Stadt wird die Stadtplanung im Parlament aus Bauchentscheiden statt professionell in der Stadtplanung mit einem Stadtplaner gemacht. Für mich reicht dies nicht mehr, und ich habe entsprechend auch schon mehrere Postulate, die in diese Richtung gehen, eingereicht. Ich bin der Meinung, dass wir in der Stadtplanung eine Professionalisierung haben müssen, und wir müssen die Grundlagen dazu haben, damit wir wissen, ob es zum Beispiel einen solchen Steg braucht. Hier braucht es Grundlagen dazu, die uns etwas weiter herum darlegen, warum und wieso wir so etwas brauchen. Wir planen hier ja für die nächsten ein, zwei oder sogar mehr Generationen, wenn wir einen solchen Steg planen. Deshalb denke ich, dass wir uns hier ruhig noch etwas die Zeit nehmen dürfen und überlegen, was eigentlich darum herum geht und am Schluss sorgfältig aufgrund von Fakten und gesicherten Informationen entscheiden und nicht aufgrund von momentanen Launen, weil wir jetzt das Gefühl haben, wir wollen die fünf Millionen Franken jetzt nicht auch noch ausgeben. Von daher bitte ich Sie einfach, jetzt das Gesamtpaket weiterzuentwickeln und dann halt vielleicht am Schluss auch die Bevölkerung darüber abstimmen zu lassen, ob sie den Steg will.

Daniel Schneider: Es ist nicht abgesprochen, dass jetzt hier die rote Welle läuft. Aber ich hätte doch noch ein paar konkrete Fragen, die ich vielleicht heute Abend von Martin Wey beantwortet erhalte, bevor wir darüber abstimmen. Es ist mehrfach erwähnt worden, und ich möchte es gerne von Dir bestätigt hören, dass die Aspekte aus der Mitwirkungsbeteiligung, die Beiträge noch nicht in das Vorliegende eingeflossen sind. Im Zentralen ist es die Nähe zum Wasser, dass dies noch einmal mit dem Kanton angegangen wird. Wir wissen, dass es hier eine sehr restriktive Gesetzgebung gibt. Aber wie ich gehört habe, sind die Bemühungen immer noch im Gang, dass man unmittelbar ans Wasser kommen kann. Dies auch aus Olten 2020. Das Zweite war die massive Verstärkung der vegetativen Menge, also mehr Bäume und begrünte Wände, auch im Sinne der ökologischen Aspekte und des kleinklimatischen Bereichs. Am Ländiweg kann es auch unglaublich heiss werden. Das müsste verbessert werden. Vielleicht ist es für die FdP hilfreich. Fussgängerverkehr läuft in der Regel nicht linear, selten von A nach B. Was wir gängigerweise als flanieren bezeichnen, läuft oft in verschiedenen Netzwerken. Wenn Ihr Euch beobachtet, wie Ihr selber durch die Altstadt geht, plötzlich wieder ein Gässchen nimmt, was Ihr vorher gar nicht überlegt hattet, ist es beim Fussgänger oft so. Ich erzähle dies, um etwas zu entkräften, dass dann alle, die über den Steg gehen, natürlich automatisch die wirklich grauenhafte Römerstrasse hinauf gehen. Ich denke eher, dass der im Moment nach meinem Gusto eher vernachlässigte Amthausquai durch die höhere Frequenz an Bedeutung gewinnen kann. Ich bitte, dies etwas in Eure Überlegungen einzubeziehen. Als zweite Frage an Martin Wey würde mich weiter interessieren, von welchen Kosten wir sprechen, wenn wir zwei

Varianten ausarbeiten. Zweimal Steg. Für die Gesamtheit der Beurteilung finde ich wichtig, dass wir wissen, dass wir hier mindestens eine Variante wörtlich versenken, also ist dies meiner Meinung nach eine interessante Botschaft. Dann noch zu uns selber: Auch ich bin selber im Widerspruch heute Abend, wie wir alle. Vor wenigen Minuten war niemand hier Städtebauer. Inzwischen ist die FdP einhellig Städtebauer geworden, weil sie mit städtebaulichen Argumenten urteilen kann. Die SVP mit den markigen Worten. Euer verlorener Sohn Rolf Sommer ist fast verrückt geworden, dass der Aareraum nicht sein Kind geworden ist. Vielleicht auch noch etwas zurück denken, welche Beteiligten im Ganzen waren. Das Wesentliche, das uns wirklich auch betrifft und mich langsam etwas interessiert, ist: Was gilt jetzt der Wettbewerbsinhalt? Vorher durfte man ihn nicht antasten. Der Jurybescheid ist heilig. In diesem Fall kann man offenbar mit den Legos spielen und etwas hineinlegen und heraus nehmen. Wir müssen uns vielleicht hier noch einmal überlegen, was eigentlich unsere Grundsätze sind und wie wir mit Wettbewerben umgehen, welche Gültigkeit sie in Zukunft haben oder ob wir sie gar nicht mehr haben müssen. Dann machen wir es. Wir sind auch glatte Typen und haben alle Ideen. Dann machen wir es hier und haben viel Honorar gespart. Ernsthaft: Es ist etwas, das wir gut überlegen müssen und nicht so, wie es uns gerade passt, je nach Geschäft, was wir bodigen oder hervorheben wollen. Hier müssen wir einmal etwas Klarheit haben, wie wir mit Wettbewerben umgehen, was ich grundsätzlich eine gute Sache findet. Das finde ich sehr zentral. Noch etwas in eigener Sache: Am 18. September 2008 war ich gerade im Vaterschaftsurlaub. Ich habe etwas nachgelesen und möchte in Sorge um Urs Knapp doch nachfragen, ob die Worte von Stadträtin Silvia Forster: „Aber ich gehe dem wirklich noch nach“ – Urs Knapp hat gefragt, ob ich als ehemaliges Jurymitglied in der jetzigen Planungsgruppe indirekt beteiligt sei – Ich betrachte dies als absolute Frechheit, so etwas überhaupt zu fragen. Aber ich möchte fragen, ob man Urs Knapp befriedigen konnte, ob ich in dieser Arbeitsgemeinschaft dabei bin.

Urs Knapp: Es passt ja gerade, dass ich das Wort habe. Daniel Schneider, wenn Du das Protokoll richtig liest, habe ich Deinen Namen nicht genannt, sondern das hat die Stadträtin getan. Du hast mir ja nachher – das wissen wahrscheinlich hier alle – mit dem Anwalt gedroht. Du hast Beschwerde beim Gemeindebüro eingereicht. Ich glaube, Du hast auch von Deinem Parteikollegen, der damals Präsident war, die entsprechende Antwort erhalten. Es war eine normale Frage. Deinen Namen habe ich genannt. Wenn Du Dich angegriffen fühlst, kannst Du Dich vielleicht höchstens fragen, warum Du Dich angegriffen fühlst. In einem Punkt bin ich nämlich mit Dir einverstanden. Darauf komme ich gleich noch. Wir wollen nicht fünf Millionen Franken sparen und wollen den Steg nicht aus finanziellen Gründen nicht. Wir haben das Gefühl, mit diesen fünf Millionen kann man für die Ziele, die wir haben, Zugang zur Aare, besser investieren. Nico Zila hat es gesagt. Wo ich mit Daniel Schneider einig bin, das ist auch gut und führt mich zu einer Frage an Martin Wey. Wir haben es von Dir, von Patrick Kissling, Antonia Hagmann, Markus Ammann gehört: Was ist der Stellenwert des Wettbewerbs? Patrick Kissling hat es eigentlich fast am Klarsten gesagt. Wir dürfen ja gar nichts mehr verändern, weil wir einen Wettbewerb durchgeführt haben. Meine konkrete Frage zu diesem Beispiel, aber grundsätzlich, an Martin Wey: Ist dies so? Hat das Parlament, wenn ein Wettbewerb einmal gelaufen ist, keine politischen Rechte mehr und hat das Volk keine politischen Rechte mehr, sondern muss einfach, das was aus dem Wettbewerb als Siegerprojekt hervor gegangen ist, wo eine kleine Gruppe, sicher kompetente Fachleute, auch nicht politisch legitimiert, ausgewählt hat, dies annehmen oder nicht? Wir hatten fast die gleiche Diskussion bereits bei der Innenstadt. Das würde mich schon interessieren. Es ist genau das, was Daniel Schneider gesagt hat. Wie gehen wir in Zukunft mit dem Thema Wettbewerb um? Wenn das dazu führt, dass unsere politische Legitimität, des Volks, des Parlaments, eingeschränkt wird, glaube ich, dass wir wirklich grundsätzlich überlegen müssen, wie wir mit Wettbewerben umgehen. Ich wäre froh über eine klare Antwort und klare Stellungnahme von Martin Wey.

André Köstli: Erstens würde mich interessieren, ob die 3'000 Unterschriften Stimmberechtigte aus Olten waren. Dann möchte ich noch festhalten, dass das Provisorium – denkt zurück, wie das Provisorium überhaupt war – wirklich praktisch direkt in den Bahnhof hinein ging. Das Vorliegende ist eine ganz andere Sache.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Es ist momentan eine Phase, in der wir Vorprojekte haben und uns Gedanken machen, was wo und welche Priorität und welche Gültigkeit hat. Ich versuche,

chronologisch vorzugehen. Zuerst besten Dank für die grundsätzlich positive Aufnahme mit allen verschiedenen Prioritäten, die man bei diesem Projekt sehen kann und auch Erwartungen, die man in das Projekt hat. Zu Nico Zila: Wir haben eine Terminverschiebung. Wenn ich die Handzeichen meiner getreuen verwaltungsunterstützten Personen sehe, sind es ungefähr drei Monate, wo es eine Verzögerung gibt und man sagen muss, dass die Verschiebung des Geschäfts dies mit sich bringt. Zur Frage des Kredits: Ich weiss nicht, ob ich es richtig verstanden habe. Es ist so, dass dieser Kredit, wenn wir jetzt entweder den GPK-Antrag, auch den gestellten CVP-Antrag oder am liebsten unseren stadträtlichen Antrag haben, reicht. Ich glaube, diese Anzeichen habe ich auch richtig verstanden.

Markus Pfefferli, Stadtplaner: Es ist etwas schwierig zu beurteilen, welche Kosten dies verursacht. Die Vorprojektskosten sind nicht nach den einzelnen vorliegenden Bausteinen aufgeteilt. Wenn man aber diese Vorprojektskosten mit ungefähr Fr. 250'000.— kennt und es zehn Bausteine sind, gibt dies rund Fr. 25'000.— pro Baustein. Der Baustein Steg war etwas komplizierter. Deshalb würde man noch etwas beifügen. Das wären dann schätzungsweise Fr. 35'000.— weil es ingenieurmässig doch etwas komplizierter ist. Wenn man die Variante ohne Steg betrachtet, kann man nicht einfach nur den Steg absagen, und es ist damit erledigt, sondern der Bereich, in dem die Widerlager sind, fällt dann weg. Das bedeutet, dass dort eine andere Lösung gesucht werden muss und es noch etwas Aufwand braucht, um zu zeigen, wie man diese Situation löst. Dort gibt es gewisse Mehrkosten bei der Gestaltung der Aareterrasse in diesem Bereich und auf der anderen Seite beim Amthausquai. Aber es ist schwierig zu sagen, wie sich dies letztlich auswirkt.

Nico Zila: Die Frage ist noch nicht zu meiner Zufriedenheit beantwortet. Frage 1: Wenn der stadträtliche Antrag unverändert durchkommt, reichen die Fr. 870'000.—? Gehe ich nach den Ausführungen von Herrn Pfefferli richtig davon aus, dass das Ganze, wenn der Steg weggommt, zumindest nicht teurer wird? Vielleicht gleich oder minim weniger.

Markus Pfefferli: Im Gesamten gesehen dann schon, weil die 5 Millionen Franken Baukosten wegfallen, wenn der Steg nicht kommt. In der Projektierung wird es natürlich schon etwas teuer, weil man, wenn wir zwei Varianten ausarbeiten müssen, eine mit Steg und die andere ohne Steg, wenn man den Steg abkappt, muss man für die wegfallenden Widerlager irgend etwas darstellen, zeichnen und vorschlagen. Um dies zu erarbeiten, braucht es auch ein wenig etwas. Beziffern kann ich dies aber nicht.

Stadtrat Dr. Martin Wey: Zu den Ausführungen von Dieter Ulrich und Daniel Schneider bezüglich Mitwirkung und von Markus Ammann: Es ist klar, dass bei der Weiterbearbeitung nachher auf die Anliegen eingegangen wird und man dies noch einmal prüft. Wir sind ja dort vom Hochwasserschutz ausgegangen. Dort gibt es auch noch Auflagen wie zum Beispiel dass, wenn man auspflügt, man Schwierigkeiten mit dem Schwemmholz hat, welches dann liegen bleibt. Ich denke, wir nehmen diese Sachen auch in der Weiterbearbeitung mit, dass man sowohl den Zugang zum Wasser wie auch die Begrünung - wie mir von der Präsidentin der Spezialkommission zugeflüstert wurde, hat es bei der Begrünung durchaus noch Handlungsspielraum - im Sinne einer kundenfreundlichen Begehung und etwas Schatten weiter bearbeiten wird. Zu Marcel Buck: Es ist nicht einfach ein Flickwerk oder irgend etwas. Der Zugang zur Aare ist schon ein altes Anliegen. Das ist nicht wegzudenken. Ein Hallenbad ersetzt zwar im Winter die Möglichkeit zum Baden, aber im Sommer will man natürlich an die Aare, an das Fliesswasser. Das ist wirklich ein Anliegen. Wir haben in der Stadt Olten zum Teil etwas schwierige Situationen, wie man die Aare nützen kann. Das ist in diesem Sinne wirklich auch ein grosses Anliegen der Bevölkerung. Dort muss ich schon noch sagen: Wenn der Steg jetzt hier zur Diskussion steht, kann man zu ihm ja oder nein sagen. Aber es war ein Anliegen, das mehrfach genannt wurde. Es hat eine Petition gegeben. Es hat einen Wettbewerb gegeben, der uns auf eine Art die städtebauliche Lösung aufgezeigt hat. Dass das Projekt eben auch wegen dieses Stegs gewonnen hat, darf man nicht ganz ausser Acht lassen. Und es gab eine Kommission. Das hat uns vom Stadtrat auch ganz klar in der Meinung bestärkt, dass wir den Steg jetzt noch nicht herausbrechen. Der reale Beweis ist genannt worden. Für uns ist im ganzen Zusammenhang auch wichtig – das hat das ganze Andaare ebenfalls gezeigt - dass der Winkel, die Hardeggunterführung, also die Querungen in der Stadt plötzlich eine Rolle

spielen. Wir haben auch realisiert, dass wir eigentlich nicht losgelöst irgendein Projekt machen können, sondern Schnittstellen haben und andaaare auch nicht irgendwo aufhört, sondern es Anschlussbedürfnisse gibt, die wir im ganzen Bereich nicht ausser Acht lassen dürfen. Dann muss ich noch etwas zur professionellen Stadtplanung sagen. Das gibt mir auch Gelegenheit, vorerst zu danken. Ich finde, die beiden Herren, die diesen Job machen und in einer schwierigen Situation eingesprungen sind, wo ich nur noch mit zwei Planern arbeiten darf und jemand ausgefallen ist, haben sich hier wirklich ins Zeug gelegt. Das muss ich sagen. Es ist eine tolle Leistung, und ich möchte wirklich ganz klar für die beiden Herren eintreten und ihnen auch sagen, dass wir durch den krankheitsbedingten Ausfall auf der Suche nach einer neuen Kraft sind. Die Stelle wird ausgeschrieben und am Samstag öffentlich werden. Dort suchen wir einen weiteren professionellen Planer, der uns die Leitung der Stadtplanung im Zusammenhang mit der ganzen Stadtentwicklung auch etwas dynamisiert und verstärkt. Es sind zwei Vorstösse im Raum, die selbstverständlich mitbeachtet werden, und auch die Anliegen der Vorstösse der GPK und der SP werden beachtet. Dies einfach noch zur Professionalisierung. Dort sind wir auf dem Weg und versuchen auch, dies so voran zu treiben. Zu Daniel Schneider betreffend Jurywettbewerb: Ich möchte das alte Geschäft nicht noch einmal hervorheben. Dort haben wir einerseits einen klassischen Wettbewerb gehabt und das andere ist eben kein klassischer Wettbewerb gewesen. Hier haben wir jetzt wieder einen. Der Stellenwert ist nach meinem Verständnis schon so, dass man, wenn jemand einen Wettbewerb gewinnt, nicht einfach herumschrauben kann, sondern es gibt eine gewisse Verpflichtung. Dazu auch die Frage von Urs Knapp, inwiefern man, wenn ein Wettbewerb gewonnen ist, verpflichtet ist, diesen Wettbewerb 1 : 1 durchzuziehen. Man kann das Projekt auch ablehnen. Der Souverän kann sagen, der Wettbewerb ist die Grundlage. Das ist gut und recht. Wir machen eine Vorlage und das Volk oder das Parlament sagt nein. Insofern ist es nach meinem Wissen so, dass es, wenn jemand einen Wettbewerb gewinnt, noch nicht heisst, dass es zur Ausführung kommt. Das ist mein Verständnis. Aber wir haben eine Verpflichtung, wenn wir einen Wettbewerb durchgeführt haben und darauf aufbauen, dass wir nicht anfangen, Rahmenbedingungen herunter zu brechen. Das ist wie das geistige Eigentum oder ein Künstler, und man fängt an, das Bild zu verändern. Dort bin ich zu wenig sattelfest. Vielleicht kann mich jemand von der Planung ergänzen. Aber ich denke, der Wert eines Wettbewerbs ist gross. Weshalb macht man Wettbewerbe? Damit man das beste Projekt erhält. Das ist eigentlich der Sinn und Zweck von Wettbewerben. Die Jury bestimmt nachher. Dort sind ja gute Leute dabei, die entsprechend sagen, dass dies das Richtige ist. André Köstli: 3'000 waren es. Ich nehme an Stimmberechtigte. Das kann ich nicht sagen. Es war eine Petition. Ich gehe davon aus, dass sie stimmberechtigt sind.

Urs Knapp: Ich möchte noch einmal betreffend Wettbewerb nachfragen. Heisst dies auch, dass eine Variantenabstimmung gar nicht möglich ist, weil das Volk nichts ändern darf? Wenn das so wäre, gefährdet man wahrscheinlich die ganze Vorlage. Ist das so?

Stefan Hagmann, Rechtskonsulent: Ich bin der Meinung, und wir haben dies besprochen, dass je nachdem durchaus auch eine Variantenabstimmung möglich ist. Ich würde per se aus dem Bauch in der Runde eher sagen, dass ja als nein.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Es ist nicht ganz klar beantwortet, aber ich kann mir vorstellen, dass es auch sehr schwierig zu beantworten ist. Aber es wäre vielleicht noch eine Aufgabe für die Planungsbehörde oder den Stadtrat, inskünftig bei der Formulierung des Wettbewerbs solche Fragen abzuklären, was dann noch zu ändern ist oder es sei tatsächlich die Hoheit des Parlaments oder später des Volkes durch die Formulierung des Wettbewerbs eingeschränkt.

Daniel Schneider: Ich entschuldige mich für meine kurzzeitige Aufregung vorher. Es ist wirklich sehr nervig. Aber ich möchte versuchen, eine Antwort zu geben. Es ist so, dass es Varianten geben kann, weil es immer wieder Umstände gibt, die in ein Projekt hinein spielen. In der Regel sind es ja Kosten oder Nutzungsänderungen. Dort kann man ja nicht mehr sagen, jetzt entspricht es nicht mehr dem Wettbewerbsprojekt. Solche Veränderungen sind durchaus möglich. Variantenabstimmungen sind nicht die Regel, sind aber auch möglich, weisen aber etwas auf das Fehlen einer Führungsaufgabe hin. Ich denke schon, dass wir dem Volk sagen

müssen, was wir gut finden. Es ist durchaus möglich, eine Variante zu machen. Ich möchte noch etwas aus der Jury berichten: Ein Projekt ist explizit ausgeschlossen worden, weil es keinen Steg hatte und gesagt hat: Geht über die Bahnhofbrücke. Dort hat es ja schon eine. Wenn ich der Verfasser wäre, würde ich mich wahrscheinlich im Nachhinein grausam ärgern, wenn ich höre, dass das Projekt mit dieser Argumentation eigentlich gekippt worden ist und das, was sie damals vorgeschlagen hatten, ist von der Jury nicht akzeptiert worden ist. Es wäre vermutlich ein kleiner Einsprache-moment. Ich bin aber nicht Jurist. Aber es hat einige schwierige Sachen, und ich glaube wirklich, dass wir einmal über den Grundsatz der Wertigkeit eines Wettbewerbs in dieser Stadt, selbstverständlich mit Hilfe der SIA, diskutieren müssen.

Stephan Hodonou: Wenn man den Steg jetzt herausnimmt, ändert man das Projekt massgeblich ab. Dann sind die Rahmenbedingungen anders. Wenn dies das Volk macht, ist es etwas anderes, weil es Souverän ist und entscheiden kann. Wenn wir dies jetzt quasi einfach aus taktischen Gründen herausnehmen und eine andere Vorlage hervorbringen, wird es irgendwo anders. Ich muss schon etwas staunen, dass SVP und FdP die Abstimmung und selbst die Variantenabstimmung so scheuen wie der Teufel das Weihwasser. Lassen wir doch das Volk entscheiden, was es dann schliesslich will. Die SVP ist ja dafür, dass das Volk entscheiden kann. Ich denke nicht, dass wir das Volk sind. Meiner Meinung nach sind wir Repräsentanten, aber nicht das Volk. Lassen wir doch das Volk entscheiden. Das sagt Ihr bei der FdP doch immer. Ich möchte Euch einfach die Grundsätze beliebt machen, die Daniel Dähler beim letzten Geschäft erwähnt hat. Die Jury hat entschieden. Es waren Fachleute dabei. Die Spezialkommission ist zu einem Kompromiss gekommen. Eure Worte. Ich bitte, diese doch einfach nachzuvollziehen und genau gleich ohne Widersprüche zu leben, wie Ihr es vorher gesagt habt.

Stefan Nünlist: Ich kann leider nicht so ausholen wie mein Vorredner und mache es eher pragmatisch. Die Frage, welches die Rolle der Jury und von Wettbewerben ist, finde ich ganz wichtig. Das ist etwas, das mich eigentlich seit Jahren in diesem Parlament eigentlich immer leicht stört. Ich bin als Gemeindeparlamentarier hier, um zu entscheiden. Ich bin gewählt, um zu entscheiden. Ich habe sehr Mühe, wenn eine Jury von Experten kommt und irgend ein Projekt hat, dies oder nichts. Von einer Jury erwarte ich, dass sie mir zum Beispiel als Parlamentarier drei Projekte bringt und sagt: Das sind die drei Projekte. Sie haben Vor- und Nachteile. Wir wären für dieses. Aber letztlich müssen wir entscheiden. Ich finde, wir delegieren enorm viel an irgendwelche Expertengremien, die bezahlt sind, aber die Konsequenzen ihrer Entscheide nicht tragen. Hier habe ich wirklich ein Problem. Wir stolpern immer wieder darüber. Das Wort Jury findet man in unserer Gemeindeordnung nicht so wenig man eigentlich die Volksbefragungen, die Mitwirkungsprozesse, findet, die nachher immer wieder in der politischen Meinungsbildung ins Feld geführt werden. Ich finde, es ist etwas eine Unsitte, die sich in diesem Parlament und dieser Stadt eingebürgert hat. Wir müssen wirklich überlegen, welches unsere Funktion als Gemeindeparlament ist. Wir sind hier, um zu entscheiden. Wir tragen die Verantwortung dem Volk gegenüber für unsere Entscheide und sollten mit Vorlagen vor das Volk, hinter denen wir stehen können und auch dafür kämpfen oder sagen: Nein, wir wollen sie nicht. Aber dass eine Jury für uns die Arbeit macht und wir noch ja oder nein sagen können. Sie geben eigentlich alles vor, inklusive den Budgetrahmen. Wenn wir das Gefühl haben, das bringen wir nicht durch, dürfen wir dieses Gefühl nicht äussern, sondern dürfen zum Ganzen nur nein sagen. Das finde ich als Parlament eine extrem unbefriedigende Situation.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Ich möchte das Votum von Stefan heute Abend zum zweiten Mal aufnehmen. Erstens entscheidet das Parlament und zwar in einer ersten Phase je nach Finanzkompetenzen. Aber was natürlich ganz falsch ist: Eine Jury hat keinerlei Auftrag in einem Bauprojekt. Das ist nie und nimmer der Sinn einer Jury. Ich werde jetzt alle anwesenden Bauunternehmer und Architekten bitten, mich zu unterstützen. Eine Jury entscheidet über das beste Projekt und hat nur diesen Auftrag. Dieses Projekt kommt und ist nachher die Basis für einen Bericht und Antrag des Stadtrates, der angenommen oder abgelehnt werden kann. Dann kommen nämlich zum Beispiel die finanziellen Konsequenzen. Das vorliegende Projekt hat einen gewaltigen Vorteil - das wissen wir und haben dies genauso installiert – dass es modular aufgebaut ist. Das Parlament kann theoretisch und praktisch sagen: Das, dies und jenes. Es muss aber einen Zusammenhang haben. Es kann natürlich beispielsweise nicht ein Teil der

Bahnhofterrasse und irgend etwas bei der Wildsau sein. Das macht keinen Sinn, um dies jetzt ganz plakativ zu sagen. Aber das liegt in der Kompetenz des Parlaments, weil es hier unter anderem ganz wesentlich um das Geld geht. Weshalb reden wir überhaupt darüber? Ihr wolltet das, was wir heute Abend machen, in einer Abstimmung. Es war ein Antrag, der überwiesen wurde, dass man einmal darüber sprechen will, ob man gewisse Sachen noch weiterführen will oder nicht. Das ist der Inhalt dieser Debatte. Jetzt reden wir über einen Projektierungskredit, die Zeitverhältnisse und gewisse Sachen. Eine davon ist offensichtlich der Steg. Eine Juryarbeit ist keine Variantenarbeit. Sie entscheidet. Daniel Schneider war in der Jury. Es hat hier einige andere, die schon x-mal in Juries waren. Sie können es sicher nachvollziehen.

Antonia Hagmann: In der Spezialkommission ist es kein Kompromissentscheid gewesen, sondern wir – es hat auch FdP-Leute – sind hinter dem Vorliegenden gestanden. Die Grünen haben am Schluss den Steg nicht mehr unterstützt. Aber sonst ist es überhaupt kein Kompromiss gewesen, und wir stehen voll und ganz hinter diesem Projekt. Das möchte ich auch noch erwähnt haben. Bezüglich Steg kommt es doch nicht darauf an, ob es Auswärtige sind oder nicht. Wir wollen immer Auswärtige nach Olten holen. Dann ist es doch wichtig, dass wir ein Projekt haben, das die Auswärtigen auch anspricht. Ich finde es eher toll, wenn die Auswärtigen dies auch gut finden. Mir kommt es jetzt hier nicht so darauf an. Wir wollen ja, dass sie nach Olten kommen. Das möchte ich auch noch betonen. Wir haben jetzt hier die einzelnen Bausteine. Man kann einen einzelnen Baustein herausnehmen. Ich denke, das liegt schon in unserer Kompetenz. Aber man muss schon sagen, dass der Steg für den Juryentscheid ein ganz wichtiger Baustein war. Deshalb hat dieses Projekt ja auch gewonnen. So wie ich es verstehe, kann man schon einen einzelnen Baustein herausstreichen. Dafür hat man sie ja. Wir können auch den Ländiweg herausstreichen. Dann haben wir einfach noch den Steg.

Marc Winistörfer: Natürlich kommt es darauf an, ob es Einwohner waren oder nicht. Ich habe noch nie gehört, dass Auswärtige in Olten Steuern bezahlen müssen. So abtun muss man es nicht, und die Frage war nicht so dumm. Letztlich sind es Steuergelder. Es sind fünf Millionen Franken mehr oder weniger, und es müssen nicht irgendwelche Pendler bezahlen. Von daher glaube ich, dass es relevant ist.

Nico Zila: Noch ein kurzes Votum, weil ich als FdP-Fraktionssprecher mehrfach angesprochen worden bin. Ich finde, wir sind auf einer guten Diskussion gelandet. Der Beitrag von Daniel Schneider hat mir eigentlich sehr gepasst. Ich glaube, es ist wirklich eine Grundsatzfrage, die wir einmal diskutieren müssen, was die Wettbewerbe für uns bedeuten und was wir hier an Kompetenzen auch aus der Hand geben, nicht nur an eine Jury, die eine fachliche Legitimation hat, vielleicht nicht eine demokratische, sondern ich denke zu einem grossen Teil auch an den Stadtrat und eventuell an die Verwaltung bei der Ausarbeitung des Wettbewerbprogramms. Das ist eigentlich der Punkt, der uns in dieser Vorlage stört. Wir haben hier nicht mitreden können, als der Wettbewerb ausgeschrieben und gesagt worden ist, der Steg müsse enthalten sein. Heute ist der Moment, wo wir hier Einfluss nehmen können. Jetzt ist die unschöne Situation, dass man mit unserer Entscheid auf den Wettbewerb und das Ergebnis zurückkommen müsste. Zu Stephan Hodonou: Du hast gefragt: Was habt Ihr eigentlich gegen die Variantenabstimmung? Stefan Nünlist hat es vorher aus meiner Sicht auch treffend gesagt. Ich glaube, wir sind wirklich gewählt, um zu entscheiden. Ich bin absolut kein Fan davon, dass wir die Entscheide vor uns her schieben und sie dem Volk weitergeben. Wir betreiben hier alle auch einen seriösen Aufwand, wo wir uns informieren, einlesen, orientieren und uns eine Meinung bilden. Ich denke, dann sollten wir dies auch umsetzen können. Aber ich bin sehr gespannt, und es würde mich freuen, wenn die grundsätzliche Diskussion geführt werden könnte.

Myriam Frey Schär: Ich möchte eine Aussage von Antonia Hagmann korrigieren. Wir waren von Anfang an in der Spezialkommission nicht für den Steg. Dies einfach für das Protokoll.

Stadtpräsident Ernst Zingg: Im Protokoll vom 18. September 2008 steht: „Die Intention des Stadtrates im Jahre 2007, einen öffentlichen Wettbewerb Aareraum durchzuführen und auf diese Weise zu einer möglichst breiten Palette an Ideen zu gelangen, wurde unterstützt vom Gemeindeparlament mit der Überweisung des Postulates Rolf Sommer, der Initiative

AareNostra und der Arbeitsgruppe Aareraum“. Es war eine dreifache Abstützung, dass der Stadtrat aus Diskussionen in diesem Saal einen Wettbewerb gemacht hat, und es hat jemand gewonnen. Das war meine Erklärung vorher. Das System kann man hinterfragen. Aber das ist die Basis des Ganzen. Das möchte ich einfach festgehalten haben.

Beschluss

Grossmehrheitlich (2 Gegenstimmen bei 0 Enthaltungen) wird Eintreten beschlossen.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir kommen jetzt zu den Anträgen, die im Raum stehen, der GPK-Antrag neue Formulierung von Absatz 1, der Antrag FdP Verzicht Aaresteg und der Antrag CVP betreffend Variante ohne Steg. Der Sieger aus diesen beiden Anträgen wird dem stadträtlichen Antrag mit Steg gegenüber gestellt. Am Schluss kommen wir noch zum Antrag der SP.

Marcel Buck: Von unserer Seite besteht noch ein Rückweisungsantrag.

Beschluss

Grossmehrheitlich wird der Rückweisungsantrag der SVP abgelehnt.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir kommen zum Antrag der GPK Ziffer 1. Die neue Formulierung lautet wie folgt: „Der Ausarbeitung des Bauprojekts wird zugestimmt“. Er wird demjenigen des Stadtrats gegenüber gestellt.

Beschluss

Grossmehrheitlich (32 : 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen) wird dem Antrag der GPK zugestimmt.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Wir kommen zu Ziffer 2. Hier steht der Antrag der FdP, der dem früheren Antrag der Grünen Fraktion Folge leisten will, dass auf den Aaresteg verzichtet wird. Ihm wird der Antrag der CVP gegenüber gestellt. Die CVP möchte, dass eine zusätzliche Variante ohne Steg ausgearbeitet wird.

Beschluss

Mit 21 : 19 Stimmen bei 3 Enthaltungen obsiegt der Antrag der CVP.

Felix Wettstein: Du hast vorher keine Gegenüberstellung gemacht, sondern nur gefragt Gegenmehr? Bei der Gegenüberstellung muss gefragt werden, wer meint CVP-Vorschlag gegenüber wer meint FdP-Vorschlag?

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Du sagst dies richtig. In diesem Fall wiederholen wir die Abstimmung.

Beschluss

Mit 23 : 20 Stimmen obsiegt der Antrag der CVP.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Nun geht es um die Gegenüberstellung des CVP-Antrags und der stadträtlichen Vorlage mit Steg.

Beschluss

Mit 23 : 15 Stimmen bei 5 Enthaltungen obsiegt der Antrag der CVP.

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Der Antrag der SP zu Punkt 3 lautet wie folgt: „Die zentralen Anliegen aus der Mitwirkung, insbesondere der bessere unmittelbare Zugang zur

Aare, sowie die Anliegen der Wettbewerbsjury zum Ländiweg müssen in die weitere Projektarbeit einfließen“.

Beschluss

Mit 25 : 1 Stimme bei 17 Enthaltungen wird dem Antrag der SP zugestimmt.

Gesamtbeschluss

Mit 37 : 6 Stimmen fasst das Parlament folgenden Beschluss:

1. Der Ausarbeitung des Bauprojektes wird zugestimmt.
2. Es wird zusätzlich eine Variante ohne Steg ausgearbeitet.
3. Die zentralen Anliegen aus der Mitwirkung, insbesondere der bessere unmittelbare Zugang zur Aare, sowie die Anliegen der Wettbewerbsjury zum Ländiweg müssen in die weitere Projektarbeit einfließen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an:
Baudirektion/Herr Adrian Balz
Finanzverwaltung
Finanzkontrolle
Kanzleiakten

Verteilt am:

Parlamentspräsident Roland Rudolf von Rohr: Ich danke für die Mitarbeit. Ihr werdet morgen um 18.00 Uhr wieder erwartet. 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.