

## EINLADUNG

## ZUR GEMEINDEVERSAMMLUNG

vom Dienstag, 20. Dezember 2022, 19.00 Uhr, Landhaussaal

Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Wir laden Sie hiermit ein zu einer Gemeindeversammlung mit den folgenden

### Traktanden

1. Personenunterführung Westbahnhof; Kreditbewilligung
2. Teilrevision Parkplatzreglement
3. Aufhebung von Reglementen
4. Redaktionelle Anpassungen in der Gemeindeordnung (GO) und der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO)
5. Anpassungen der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO); Sitzungsgelder
6. Anpassungen der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO); freiwillige Tagesschule
7. Budget der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn für das Jahr 2023
8. Motion Koschmann; Für eine von Anfang an 2050-klimakompatible Überbauung des Weitblick-Areals

- Stimmberechtigt sind alle Schweizerinnen und Schweizer nach Vollendung des 18. Altersjahres, die in der Stadt Solothurn angemeldet und im Stimmregister eingetragen sind. Wir machen darauf aufmerksam, dass ohne Stimmrechtsausweis an der Gemeindeversammlung nicht gestimmt werden kann. Der Ausweis ist unaufgefordert beim Saaleingang vorzuweisen.
- Dringliche Motionen und Postulate sind spätestens am Montag vor der Gemeindeversammlung beim Stadtpräsidium einzureichen.

Die detaillierten Unterlagen können bei der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen werden die Unterlagen auch zugestellt. Reglemente und Budget liegen für die Teilnehmenden der Gemeindeversammlung bereit.

**Zudem sind im Internet alle Unterlagen unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) veröffentlicht.**

Solothurn, 18. November 2022 EINWOHNERGEMEINDE DER STADT SOLOTHURN

Stefanie Ingold  
Stadtpräsidentin

Urs Unterlerchner  
Stadtschreiber

# 1. Personenunterführung Westbahnhof; Kreditbewilligung

## Antrag des Gemeinderates

1. Das Bahninfrastrukturprojekt der SBB mit Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Dem Projektteil Stadt Personenunterführung «bessere Zugänglichkeit und Querung am Westbahnhof Solothurn» wird zugestimmt.
2. Die Investitionskosten für den Anteil der Stadt am SBB-Bahninfrastrukturprojekt wurden auf Fr. 7'400'000.-- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 6'600'000.-- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.001 bewilligt (Region Espace Mittelland, Basis Okt. 2020 = 100, Index Tiefbau April 2022, Neubau Unterführung = 110.3 Punkte). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass von der Investitionssumme Fr. 7'400'000.-- das Agglomerationsprogramm einen Beitrag von ca. Fr. 2'200'000.-- leistet. Die Investitionen netto liegen somit bei ca. Fr. 5'200'000.--.

## Das Wichtigste in Kürze



## Visualisierung Zugang Personenunterführung Seite Dammstrasse

Die Stadt hat das Bahninfrastrukturprojekt der SBB zum Anlass genommen, das in mehreren übergeordneten Planungen anvisierte Ziel einer städtischen Verbindung von der Innenstadt zu den Entwicklungsgebieten Weitblick und Obach umzusetzen. Beim vorliegenden Kreditantrag handelt es sich um einen Kostenbeitrag der Stadt an das Bahninfrastrukturprojekt SBB zur besseren Zugänglichkeit und Unterquerung des Westbahnhofs für Bahnkunden und Passanten. Dieses Bahninfrastrukturprojekt steht in Abhängigkeit zum SBB Immobilienprojekt „Gestaltungsplan Westbahnhof SBB“ mit Hochbauten sowie Untergeschoss und Parkhaus, zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) „Westbahnhofquartier“ mit Umgestaltung der Wengi-, Post- und Westbahnhofstrasse sowie zum BGK „Dammstrasse“.

## Ausgangslage

Der Westbahnhof hat im Stadtgefüge Solothurns, als Verkehrsknotenpunkt und westlicher Auftakt der Innenstadt, eine wichtige Bedeutung. Er verbindet aktuell durch eine schmale Personenunterführung das Zentrum mit den Stadtteilen westlich der Bahngleise. Im Räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn ist der Westbahnhof als eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten definiert, das grosses Potenzial aufweist zur Innenentwicklung und räumlichen Verdichtung (Wohn- und Arbeitsflächen) und zur Vernetzung der verschiedenen Stadtteile.

Die SBB-Linie entlang des Jurasüdfusses gilt als eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen in der Schweiz. Die SBB Infrastruktur hat den Auftrag vom Bundesamt für Verkehr, bis 2027 die Perronzugänge und Perronhöhen am Westbahnhof Solothurn behindertengerecht (gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) zu gestalten.<sup>1</sup> Die bestehenden Perrons erfüllen mit einer Höhe von 35 cm die Anforderungen an das BehiG nicht (neu sind 55 cm erforderlich). Zudem ist die bestehende Personenunterführung auf Seite des Bahnhofgebäudes nur mittels einer Treppenanlage (und damit nicht BehiG-konform) erschlossen.

2018 haben die SBB Immobilien AG (Grundeigentümerin Bahnareal) und die Stadt Solothurn das städtebauliche Entwicklungspotenzial des Westbahnhofs und dessen Umfeld gemeinsam analysiert und einen Studienauftrag durchgeführt. Für beide Seiten des Bahnhofs wurden Bebauungsvorschläge vorgelegt. Die Vorschläge umfassten auch die hindernisfreie Umgestaltung der Personenunterführung und der Perronzugänge, eine attraktive Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Aussenräume sowie ein Parking im Untergeschoss. Im Weiteren wurden Umgestaltungsvorschläge für die Aufwertung der öffentlichen Strassenräume, für die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie für Aufenthaltsorte, u.a. durch die Aufhebung oberirdischer Parkplätze, geprüft.

In enger Abstimmung zwischen der SBB Infrastruktur, der SBB Immobilien und der Stadt Solothurn wurde das Bahninfrastrukturprojekt SBB zu einem Vorprojekt für die neue Personenunterführung und die oberirdischen Perronanlagen ausgearbeitet.

Die Umsetzung des Bahninfrastrukturprojektes soll 2026 und 2027 mit der Inbetriebnahme per Fahrplanwechsel 2027/2028 erfolgen.

Die Hauptmassnahmen im Rahmen des Bahninfrastrukturprojektes sind:

- die behindertengerechte Gestaltung der Perronzugänge und Perronhöhen;
- die Verbreiterung der Personenunterführung auf 12.60 m;
- die Aufwertung der Zugänge zur Personenunterführung und zu den Perronanlagen von der Seite der Dammstrasse;
- die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr in den angrenzenden Strassen- und Platzbereichen inklusive der Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen.

---

<sup>1</sup>Diese Auflage gilt für alle Bahnhöfe in der Schweiz.

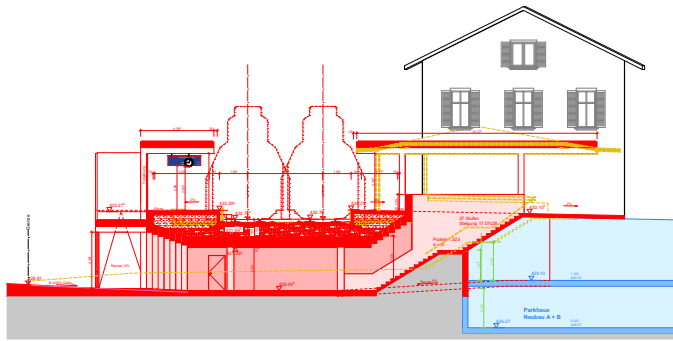


Abbildung 1: Querschnitt durch die Personenunterführung mit Treppe, darüber die Gleisanlage und rechts die Untergeschosse bzw. das Parking (in blau)

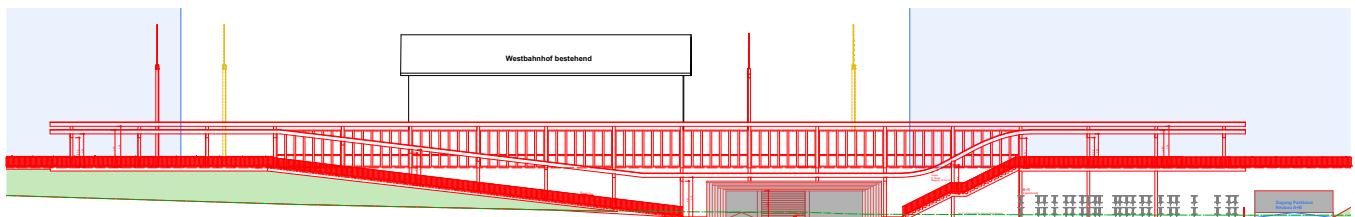


Abbildung 2: Ansicht von Seiten Dammstrasse: Zugang in die Personenunterführung und Zugänge zum Gleis 2 (links Rampe, rechts Treppe), unter der Treppe werden Veloabstellplätze angeordnet

## Bahninfrastrukturprojekt

Das Bahninfrastrukturprojekt, das die Grundlage bildet für den vorliegenden Kreditantrag, wird in fünf Projektteilen A – E realisiert. Die Stadt Solothurn ist kostenmässig unterschiedlich an den Projektteilen beteiligt. Sie ist jedoch nicht beteiligt am Projekt E, welches die Baugrubenabsicherung für die Hochbauten gegen die Gleisanlagen hin und gleichzeitig die Betonwand für die beiden Untergeschosse des Parkings umfasst (siehe dazu Abbildung 1, Querschnitt).

- **Kostenbeteiligung Projektteil A «Zugang Seite Bahnhofgebäude»:**  
Die Stadt finanziert 80 - 90 überdachte Veloabstellplätze. Den Treppenabgang und die neue Rampe finanziert die SBB zu 100%, da diese als Bahnzugang dienen und BehiG-konform sein müssen.
- **Kostenbeteiligung Projektteil B „Zugang Seite Dammstrasse“:**  
Auf der südwestlichen Seite des Bahndamms entsteht ein neuer „Dammplatz“, von welchem aus das Gleis 2 über eine Treppe und eine Rampe erschlossen wird. Die bestehende Böschung entlang der Dammstrasse wird auf der ganzen Länge zwischen oberem Rampenende und Einfahrt ins Parking (siehe dazu Abbildung 2, Ansicht) abgetragen. Dadurch wird wesentlich Fläche geschaffen für den Bahnzugang und einen Ankunftsbereich, welche zusammen mit dem betroffenen Abschnitt der Dammstrasse als Begegnungszone mit Baumpflanzungen ausgestaltet werden soll. Der Bau der Stützmauer und der Bahnzugänge muss unter laufendem Bahnbetrieb erfolgen, da der Westbahnhof an der wichtigen Jurasüdfusslinie liegt. Dies erfordert umfassende Bahnsicherungsmaßnahmen mit hohem Kostenaufwand.  
Eine Kostenbeteiligung durch die Stadt Solothurn für den Projektteil B fällt somit an für den Bau der Stützmauer, die Bahnsicherungsmaßnahmen und die 80 - 100 neuen, öffentlichen Veloabstellplätze (Bike&Rail), wodurch ein schnelles Umsteigen vom Velo auf den Zug ermöglicht wird.
- **Kostenbeteiligung Projektteil C „Verbreiterung Personenunterführung“:**  
Die Personenunterführung unter der Gleisanlage dient einerseits als Bahnzugang und verbindet andererseits die Dammstrasse direkt mit dem Westbahnhofplatz. Sie ist daher eine bedeutende Stadtquerung von den Quartieren im Westen zur Innenstadt. Ausserdem können Passanten über die Personenunterführung ins neue Parking im 1. UG gelangen. Die Kostenbeteiligung der Stadt Solothurn fällt an für die Verbreiterung sowie die Tieferlegung der neu 12.60 m breiten

Personenunterführung, die Zugangsfläche entlang der Dammstrasse, den Ein- und Ausbau der Gleisbrücken inkl. Miete der Brückenelemente sowie einige Anpassungen an den Gleisen.

- **Kostenbeteiligung Projektteil D «Perronanlagen»:**  
Eine Kostenbeteiligung durch die Stadt Solothurn fällt an für die Erweiterung (Verlängerung) der Perrondächer, die Erweiterung der Absturzsicherung über der verbreiterten Personenunterführung sowie Anpassungen am Gleisbau und den Fahrleitungen.

### **Projektabgrenzung**

Nachfolgende Projekte weisen zum Vorprojekt Bahninfrastruktur wesentliche Schnittstellen auf. Sie sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

- **Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB»:** Neubauten mit zweigeschossigem unterirdischem Parking und zwei neuen städtischen Plätzen (Segetzplatz und Westbahnhofplatz).
- **Betriebs- und Gestaltungskonzepte «Westbahnhofquartier» und «Dammstrasse».**

### **Gesamtinvestitionskosten (Kostenanteil Stadt und SBB)**

Das Bahninfrastrukturprojekt der SBB mit Anpassungen der Perronanlagen, behindertengerechten Zugängen zu den Perrons und der Personenunterführung liegt bei Fr. 28.98 Mio. Der Kostenanteil (Investitionskosten) der Stadt beträgt brutto Fr. 7.4 Mio.

### **Kostenabgrenzung**

Der Ausbau der Dammstrasse (Zufahrt zum Parkhaus) sowie die Umgestaltung des Dammplatzes sind nicht Bestandteil der Mitfinanzierung des vorliegenden Bahninfrastrukturkredites. Diese Anpassungsarbeiten an der Dammstrasse erfolgen zusammen mit dem Strassenausbau und den Anpassungsarbeiten für die Zufahrt zum Parking. Die Grobkostenschätzung liegt bei ca. Fr. 0.6 Mio.

Die Kosten für die Einfahrt unter den SBB-Gleisen ins Parking liegen zu 100% bei der SBB Immobilien.

### **Realisierung und Kostenteiler**

Das Projekt kann bezüglich Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn alle drei Parteien gleichzeitig realisieren. Würden die Projektteile A – E separat realisiert – was kaum möglich wäre – dann kämen jeweils die hohen Bahnersatzkosten je Projektteil separat dazu. Der vorliegende Kreditantrag basiert auf einem gemeinsamen Realisieren des Bahninfrastrukturprojekts. Um die Kostenanteile der jeweiligen Bauherrschaften zu berechnen, wurden gemeinsam und unter Beizug von externen Kostenplanern detaillierte sowie umfangreiche Überlegungen angestellt und Verhandlungen geführt. Infolge der räumlichen und bautechnischen Abhängigkeiten zahlen alle Bauherrschaften an die jeweiligen Projektteile ihren Beitrag.

### **Bahnersatzkosten**

Ein kostentreibender Faktor ist das «Bauen unter Betrieb». Die SBB-Linie entlang des Jurasüdfusses gilt als eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen in der Schweiz. Entsprechend muss die Bahnlinie immer mindestens einspurig betrieben werden. Dies reduziert die Transportkapazitäten beim Personen- und Gütertransport. Die ausgefallenen Transporte erfolgen mit Ersatzbussen (Personentransport) und LKW (Gütertransport). Für Einbauten direkt an und unter den Gleisanlagen sind zeitlich begrenzte Totalunterbrüche an einem Gleis sowie Bahnsicherheitsmassnahmen notwendig. Diese sogenannten Bahnersatzkosten sind sehr hoch (Stand Vorprojekt ca. Fr. 4.8 Mio.; SBB ca. Fr. 4.3 Mio., Stadt ca. Fr. 0.5 Mio.).

## Kostenbeitrag Agglomerationsprogramm

Das beschlossene Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation enthält eine Siedlungs- sowie drei Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Westbahnhof. Alle Massnahmen werden der Priorität A zugeordnet, was bedeutet, dass eine Umsetzung zwischen 2024 und 2028 stattfinden muss. Der Bund hat für die Infrastrukturmassnahmen am Westbahnhof Fr. 2.2 Mio. zugesichert.

### Investitionskosten netto (Anteil Stadt)

<b>Investitionssumme (netto)</b>		
Investitionskosten (brutto) inkl. Reserve	Fr.	7'400'000.--
Beiträge Agglomerationsprogramm	Fr.	2'200'000.--
<b>Investitionskosten (netto) Kostenanteil Stadt</b>	<b>Fr.</b>	<b>5'200'000.--</b>

Investitionskosten (netto) inkl. 7.7% MWSt

### Kreditbewilligung

Für das Bauvorhaben ist der Bruttokredit zu bewilligen. Die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen können erst nach Vorliegen der Bauabrechnung beantragt werden.

<b>Investitionssumme</b>	<b>Fr.</b>	<b>7'400'000.--</b>
davon kommen in Abzug:		
bereits bewilligter Kredit 2017, GV 13.12.2016	Fr.	150'000.--
bereits bewilligter Kredit 2020, GV 17.12.2019	Fr.	650'000.--
<b>zu beantragender Ergänzungskredit (brutto)</b>	<b>Fr.</b>	<b>6'600'000.--</b>

Zu beantragender Ergänzungskredit brutto inkl. 7.7% MWSt

### Chancen / Risiken

Für das Westbahnhofareal und seine Umgebung entsteht durch eine planerisch und wirtschaftlich optimale Entwicklung eine gegenseitige positive Rückkoppelung. Mit dem Bahninfrastrukturprojekt (P55, Personenunterführung, Bahnzugänge) und den Neubauten bietet sich die Gelegenheit, Synergien zwischen stadtplanerischen Zielen (z.B. Verbindung Innenstadt – Weststadt, Verdichtung auf dem bisher unternutzten Bahnareal) und den infrastrukturellen Anforderungen für die Entwicklung des Westbahnhofareals inklusive Kontextes zu nutzen.

Sollte die Stadt bei der Bahninfrastruktur der SBB nicht mitfinanzieren, wird die SBB Infrastruktur, welche die zeitlichen Vorgaben vom BAV zur Sicherstellung der gesetzlichen Vorgaben des BehiG zwingend einzuhalten hat, ihr Standardprojekt zur minimal notwendigen Umgestaltung des Bahnhofes umsetzen.

Falls die Stadt Solothurn dem vorliegenden Kreditantrag zur Mitfinanzierung nicht zustimmt, wird ein wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung wegfallen und kann auch kaum nachträglich realisiert bzw. würde viel teurer werden. Insbesondere würde auch eine der Stadtentwicklung angemessene unterirdische Gleisquerung wegfallen.

Die detaillierten Unterlagen können beim Stadtbauamt oder der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen werden die Unterlagen auch zugestellt.

**Im Internet werden alle Unterlagen unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) veröffentlicht. Weiter können Sie sich über die Gebietsentwicklung Westbahnhof informieren unter [www.solothurn-planen.ch](http://www.solothurn-planen.ch).**

## 2. Teilrevision Parkplatzreglement

### Antrag des Gemeinderates

1. Die synoptische Darstellung bisheriges Reglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022 werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» wird zugestimmt.

### Das Wichtigste in Kürze

#### Ausgangslage

Das Parkplatzreglement definiert die Erstellungspflicht, die Ersatzlösungen in der Innenstadt sowie ausserhalb der Innenstadt und weist die Möglichkeiten und Pflichten bei der Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund aus. Die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen wird fällig mit der Baubewilligung für Neubauten, baulichen Erweiterungen und/oder Umnutzungen.

Bereits erstellte, private Parkplätze im Stadtgebiet auf privatem Grund sind durch die Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» nicht betroffen. Ebenfalls nicht betroffen sind öffentlich zugängliche Parkplätze auf Strassenparzellen, Plätzen und in öffentlichen Räumen. Der Umgang mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird im Parkraumkonzept geregelt. Dieses schafft die Grundlage für die öffentliche Parkierung auf Strassenparzellen, öffentlichen Plätzen und weiteren öffentlichen Räumen. Das bisherige Parkraumkonzept 06 stammt aus dem Jahr 2006, dieses soll durch das Parkraumkonzept P22 ersetzt werden, welches sich derzeit in Bearbeitung befindet. Hierzu wird eine öffentliche Mitwirkung stattfinden.

Das heute noch rechtskräftige «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» stammt aus dem Jahre 1984 (letztmalig aktualisiert 1999) und hat sich in der Praxis gut bewährt. Aus diesem Grunde soll das Reglement nur in Teilbereichen angepasst werden, damit die heutigen Bedürfnisse auch berücksichtigt werden. Viele Investoren möchten aufgrund einer verminderten Nachfrage nach Parkplätzen und folglich aufgrund der Wirtschaftlichkeit die Anzahl der Parkplätze reduzieren. Für die Reduktion von Parkplätzen werden heute hohe Ersatzabgaben gefordert, was weder den Bedürfnissen der Gesellschaft entspricht, noch zur Verkehrspolitik (Förderung ÖV / Langsamverkehr) beiträgt.

#### Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» 1984

Das «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» aus dem Jahre 1984 (teilrevidiert 1999) hat sich in den vergangenen rund 40 Jahren bewährt und soll auch durch die Anpassungen der Teilrevision 2022 im Grundsatz und in der Struktur erhalten bleiben.

Ziel bei der Erarbeitung der nun vorliegenden Teilrevision war, ein zeitgemässes Reglement zu schaffen. Insbesondere soll dem Bedürfnis entsprochen werden, dass autoreduzierte Nutzungen (Siedlungen) erstellt werden können, ohne hohe Ersatzabgaben dafür entrichten zu müssen.

Dieser Bedarf nach autoreduzierten Siedlungen unterstützt die aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung und die angestrebte Veränderung im Modal-Split.

Grundsätzlich sollen Spielräume für die Parkplatzerstellungspflicht in Abhängigkeit des Standortes und der ÖV-Erschliessung (siehe dazu Abbildung 1, ÖV-Güteklassenplan) geschaffen werden. Gegenüber dem heutigen Reglement legt die Teilrevision neu eine Bandbreite mit Werten der zu erstellenden Parkplätze für Wohnnutzungen fest. Die Bandbreite mit Werten der übrigen Nutzungen bleiben unverändert, da diese den VSS-Normen sowie der langjährigen angewendeten Praxis der Baukommission entsprechen.

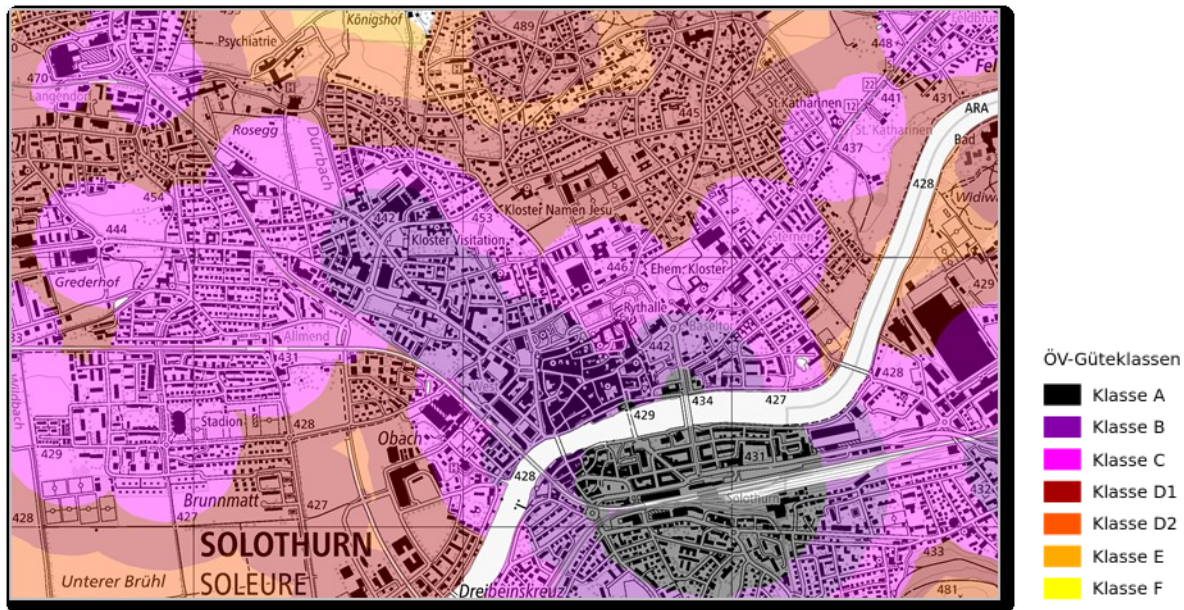


Abbildung 1: Ausschnitt ÖV-Güteklasseplan Kanton Solothurn

Zum Schutz der Umwelt, zur Vermeidung und Lenkung des Verkehrs, zur Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs kann der Gemeinderat in neuen Nutzungsplänen oder bei Umbau oder Erweiterung von Parkierungsanlagen in bestehenden Gestaltungsplänen Grundeigentümer verpflichten, ihre Parkplätze zu bewirtschaften und für Kunden- und Besucherparkplätze Gebühren zu erheben. Eine Gebührenpflicht kann nur bei Parkierungsanlagen angeordnet werden, welche mindestens 20 Parkplätze aufweisen und die als Besucher- oder Kundenparkplätze dienen.

Neu soll ermöglicht werden, dass eine Überbauung autoreduziert erstellt werden kann, ohne dass eine Ersatzabgabe ausgelöst wird. Dafür ist zwingend ein Mobilitätskonzept erforderlich. Parkplätze sind wenn möglich in Gebäuden zu integrieren. Parkplätze und Verkehrsflächen sind entsprechend den örtlichen Verhältnissen bestmöglich in die Umgebung einzupassen, das heisst unter anderem zu begrünen und versickerungsfähig auszugestalten.

Die detaillierten Unterlagen (insbesondere die synoptische Darstellung bisheriges Reglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022) können beim Stadtbauamt oder der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen werden die Unterlagen auch zugestellt.

**Im Internet werden alle Unterlagen unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) veröffentlicht.**



### 3. Aufhebung von Reglementen

#### Antrag des Gemeinderates

Die drei Gemeindeerlasse SSG 811, SSG 812 und SSG 822 sollen mit Datum des Gemeindeversammlungsbeschlusses aufgehoben werden.

- Verordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn betreffend die gewerbmässige Pflege von Pflegebedürftigen in Heimen und Familien vom 28. April 1977, SSG 811
- Reglement über die Ausrichtung von Beihilfen an Betagte und Behinderte für die Überbrückung von Notlagen vom 24. Februar 1981, SSG 822
- Verordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn betreffend die obligatorische Krankenversicherung vom 1. Januar 1970, SSG 812

#### Das Wichtigste in Kürze

In der Sammlung der städtischen Gemeindeerlasse befinden sich die drei erwähnten Erlasse SSG 811, SSG 822 und SSG 812.

Die Bestimmungen sind durch die Sozialgesetzgebung des Bundes und des Kantons sowie durch das Krankenversicherungsgesetz des Bundes obsolet geworden. Massgebend ist heute das Sozialgesetz, welches im Kanton Solothurn per 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt und per 1. Januar 2022 teilrevidiert wurde, respektive das Krankenversicherungsgesetz vom 18. März 1994.

Die drei vorgenannten Erlasse können somit durch diejenige Instanz, welche sie erlassen hat, formell aufgehoben werden.

## 4. Redaktionelle Anpassungen in der Gemeindeordnung (GO) und der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO)

### Antrag des Gemeinderates

Die Anpassung der bisherigen Begriffe «Voranschlag», «Rechnung», «Laufende Rechnung» und «Kontrollstelle» in «Budget», «Jahresrechnung», «Erfolgsrechnung» und «Revisionsstelle» in der Gemeindeordnung und in der Dienst- und Gehaltsordnung wird genehmigt.

Der Anhang zur DGO „Besondere Wählbarkeitsvoraussetzungen“, SSG 121.11, wird ersatzlos gestrichen.

### Das Wichtigste in Kürze

Per 1. Januar 2016 wurde bei den Einwohnergemeinden HRM2 eingeführt. Das Amt für Gemeinden hat im Dezember 2015 dazu aufgefordert, die Gemeindeordnungen und die Dienst- und Gehaltsordnungen der neuen Terminologie von HRM2 anzupassen.

Neu sollen die Begriffe «Voranschlag», «Rechnung», «Laufende Rechnung» und «Kontrollstelle» durch «Budget», «Jahresrechnung», «Erfolgsrechnung» und «Revisionsstelle» ersetzt werden. Aus welchen Gründen auch immer wurden diese Anpassungen damals nicht gemacht. Es wurde bisher auch nicht bemerkt, dass noch die alten Begriffe in den Reglementen stehen.

Materiell ändert sich wegen der redaktionellen Anpassungen nichts an der Reglementierung, es werden einzig die Bezeichnungen aus der Terminologie von HRM2 übernommen.

Um in der heutigen Zeit auf die sich rasch ändernden Anforderungen in der Bildungs- und Berufslandschaft reagieren zu können, soll der Anhang zur DGO von 1984 (Besondere Wählbarkeitsvoraussetzungen, SSG 121.11) ersatzlos gestrichen werden. Die Anforderungen an die Stelleninhaberinnen und Stelleninhaber können in den jeweiligen Pflichtenheften effizienter den effektiven Gegebenheiten angepasst werden, als wenn ein Anhang jeweils der Gemeindeversammlung vorgelegt werden muss.

## 5. Anpassungen der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO); Sitzungsgelder

### Antrag des Gemeinderates

§ 25 lautet neu:

Sitzungsgelder <sup>1</sup>Die Mitglieder des Gemeinderates, der Ausschüsse, der vom Volk oder vom Gemeinderat gewählten Kommissionen und Arbeitsgruppen erhalten folgendes Sitzungsgeld:

a)	für Sitzungen bis zu zwei Stunden	Fr.	100.—
b)	für Sitzungen der Gemeinderatskommission bis zu zwei Stunden	Fr.	150.—
c)	für jede weitere abgeschlossene ½ Stunde	Fr.	20.—
d)	für den Vorsitzenden oder die Vorsitzende einer Kommission zusätzlich pro Sitzung	Fr.	100.—
e)	für den Vorsitzenden oder die Vorsitzende eines Ausschusses zusätzlich pro Sitzung	Fr.	300.—
f)	pauschal für die Fraktionssitzungen pro ordentliches oder Ersatzmitglied des Gemeinderats pro Quartal	Fr.	100.—

<sup>2</sup>Die Gemeinderatskommission kann für Ausschüsse, Kommissionen und Arbeitsgruppen für dokumentierte, ausserordentliche Bemühungen von Vorsitzenden, Mitgliedern eines solchen Gremiums oder dem Gesamtgremium im Rahmen ihrer Finanzkompetenzen eine angemessene zusätzliche Entschädigung bewilligen. Davon ausgenommen ist die Gemeinderatskommission, welche eigene zusätzliche Entschädigungen durch den Gemeinderat im Rahmen seiner Finanzkompetenzen bewilligen lassen muss.

### Das Wichtigste in Kürze

Die Sitzungsgelder von Gemeinderat und Kommissionen werden in § 25 der Dienst- und Gehaltsordnung DGO geregelt. Sie wurden 1990 letztmals angepasst. Mit der Einführung der vorberatenden Ausschüsse in der Gemeindeorganisation drängt sich eine Anpassung der Entschädigungsregeln auf.

Mit den beantragten Stundenansätzen wird einerseits der seit 1990 aufgelaufenen Teuerung Rechnung getragen, andererseits wird die Kommissions- und Ausschussarbeit nach klar festgelegten Ansätzen entschädigt.

Zudem wird in Absatz 2 geregelt, dass ausserordentliche und dokumentierte Aufwendungen durch die Gemeinderatskommission bewilligt werden können. Zusätzliche Entschädigungen für die Gemeinderatskommission müssen durch den Gemeinderat bewilligt werden.

## 6. Anpassungen der Dienst- und Gehaltsordnung (DGO); freiwillige Tagesschulen

### Antrag des Gemeinderates

§ 14<sup>quinquies</sup> lautet neu:

Pensenveränderungen bei Musiklehrpersonen und Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung

1 Die Pensen der Musiklehrpersonen richten sich nach den jährlichen Anmeldungen für das von ihnen unterrichtete Instrument. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt oder bestätigt.

1<sup>bis</sup> Die Pensen der Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung an den Tagesschulen richten sich nach den Anmeldungen. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt.

2 Solche betrieblich begründete Pensenveränderungen sind den unbefristet angestellten Musiklehrpersonen oder Betreuungspersonen an den Tagesschulen spätestens drei Monate im Voraus auf Ende eines Schuljahres als Änderungskündigung mitzuteilen.

### Das Wichtigste in Kürze

Die Anstellung der Tagesschulmitarbeitenden führt insofern zu Problemen, als die Vergabe der Pensen von der Anzahl der zu betreuenden Kinder abhängt. Während bei den Musiklehrpersonen die Lösung in der Festanstellung mit einer Änderungskündigung gefunden wurde, existiert diese Möglichkeit bei den Tagesschulmitarbeitenden noch nicht. Sie werden deshalb im Moment jeweils auf ein Jahr befristet angestellt. Diese Lösung befriedigt aber nicht, da Tagesschulmitarbeitende mit mehr als nur stundenweisem Einsatz eine Anstellungssicherheit haben sollten.

Mit der beantragten Anpassung der Dienst- und Gehaltsordnung können unbefristete Verträge abgeschlossen werden und trotzdem ist eine Anpassung der Pensen aufgrund der Anzahl der zu betreuenden Kinder möglich.

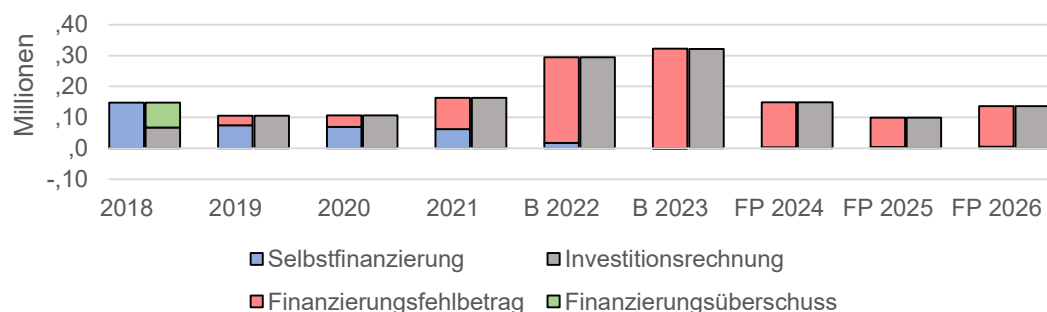
## 7. Budget der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn für das Jahr 2023

### Anträge des Gemeinderates

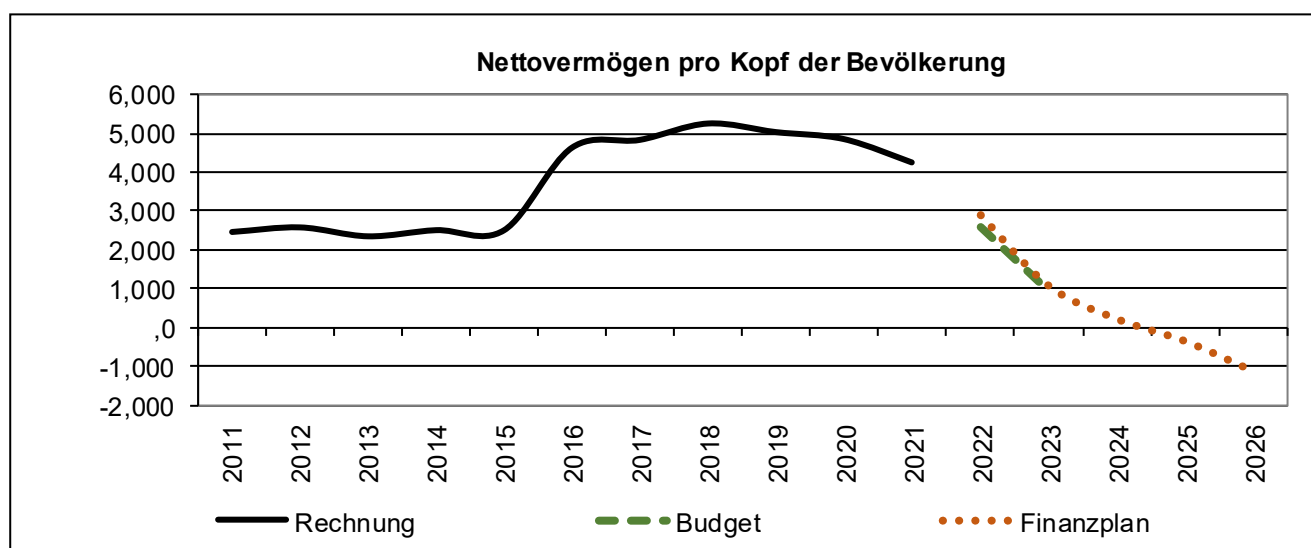
1. <b>Erfolgsrechnung</b>	Gesamtaufwand	Fr. 126'680'340
	Gesamtertrag	Fr. 130'923'030
	<b>Ertragsüberschuss</b>	<b>Fr. 4'242'690</b>
2. <b>Investitionsrechnung</b>	Ausgaben Verwaltungsvermögen	Fr. 32'728'000
	Einnahmen Verwaltungsvermögen	Fr. 617'000
	<b>Nettoinvestitionen Verwaltungsvermögen</b>	<b>Fr. 32'111'000</b>
3. <b>Spezialfinanzierungen</b>		
Abwasserbeseitigung	Aufwandüberschuss	Fr. 215'620
Abfallbeseitigung	Aufwandüberschuss	Fr. 183'930
4.	Dem Gemeindepersonal, ohne Lehrerschaft, wird auf den 1. Januar 2023 die Hälfte der tatsächlich eingetretenen Jahreststeuerung gemäss Index-Stand November 2022 (Basis Dezember 2015 = 100) ausgeglichen. Die Teuerungszulage unterliegt der Kompetenz des Gemeinderates.	
5.	Der Steuerfuss ist wie folgt festzulegen:	
	Natürliche Personen	107% der einfachen Staatssteuer
	Juristische Personen	107% der einfachen Staatssteuer
6.	Die Feuerwehersatzabgabe ist wie folgt festzulegen: (Minimum Fr. 20.--/ Maximum Fr. 400.--)	
		6% der einfachen Staatssteuer
7.	Die Gemeinderatskommission wird ermächtigt, allfällige Finanzierungsfehlbeträge gemäss vorliegendem Budget durch die Aufnahme von Fremdmitteln zu decken.	

### Das Wichtigste in Kürze

Das Budget der Erfolgsrechnung schliesst bei Aufwendungen von 126.7 Mio. Franken und Erträgen von 130.9 Mio. Franken mit einem Ertragsüberschuss von 4.2 Mio. Franken ab. Aufgrund der erfolgswirksamen Auflösung der Neubewertungsreserve von jährlich 8.7 Mio. Franken ab 2021 muss in den Jahren dieser Auflösung (2021 – 2025) das Hauptaugenmerk auf der Betrachtung des operativen Ergebnisses liegen. Das operative Ergebnis weist ein Defizit von 5.4 Mio. Franken aus. Im Rechnungsjahr 2021 konnte ein Überschuss von 0.9 Mio. Franken erzielt werden.



Die Selbstfinanzierung ist die Summe der selbst erwirtschafteten Mittel. Die Selbstfinanzierung ist vergleichbar mit der Kenngrösse des Cashflows. Im Vergleich zum Cashflow erfolgt die Berechnung der Selbstfinanzierung nach einer vereinfachten Methode. Ist die Selbstfinanzierung höher als die Nettoinvestition, verbleibt ein Finanzierungsüberschuss. Ist die Selbstfinanzierung tiefer als die Nettoinvestition, verbleibt ein Finanzierungsfehlbetrag. Die Stadt weist mit dem Budget 2023 einen Finanzierungsfehlbetrag von 32.2 Mio. Franken aus. Das bedeutet, dass das Nettovermögen der Stadt Solothurn sich um diesen Betrag verkleinert. Bereits mit der Jahresrechnung 2021 wies die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn einen Finanzierungsfehlbetrag vom 10.2 Mio. Franken aus. Letztmals konnte im 2018 ein Finanzierungsüberschuss erwirtschaftet werden. Damals betrug der Finanzierungsüberschuss 8.0 Mio. Franken.



Das Nettovermögen pro Kopf der Bevölkerung von Fr. 2'491 per 1. Januar 2016 vergrösserte sich infolge der Neubewertung des Finanzvermögens auf Fr. 4'542. Ende 2018 erreichte es mit Fr. 5'247 den Höchststand. Seit da verringerte es sich und betrug Ende 2021 noch Fr. 4'243. Bis Ende Finanzplanperiode verwandelt sich das Nettovermögen in eine Nettoschuld pro Kopf der Bevölkerung von Fr. 1'124 (Vorjahr: Nettoschuld von Fr. 745). Das entspricht einer mittleren Verschuldung. Für das Jahr 2023 muss mit einer Abnahme von rund Fr. 1'900 gerechnet werden.

Die Budgetergebnisse fallen unbefriedigend aus. Sie und die andauernd trüben Perspektiven des Finanzplans verlangen weiterhin Zurückhaltung und klare Prioritätensetzung bei Entscheidungen mit finanziellen Mehrbelastungen. Die Verwaltung wie auch die politischen Behörden sind sich dessen bewusst und werden im kommenden Jahr über mögliche Spar- und Optimierungsmassnahmen beraten.

Das Budget für das Jahr 2023 kann bei der Finanzverwaltung oder der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen wird es auch zugestellt.

**Im Internet werden alle Unterlagen unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) veröffentlicht.**

## **8. Motion Koschmann; Für eine von Anfang an 2050-klimakompatible Überbauung des Weitblick-Areals**

Klaus Koschmann hat an der Gemeindeversammlung vom 28. Juni 2022 die nachstehende Motion eingereicht:

### **Motion für eine von Anfang an 2050-klimakompatible Überbauung des Weitblick-Areals**

Die Stadt sorgt durch entsprechende Verträge mit den Bauinteressenten dafür, dass bei der Abgabe von in ihrem Besitz stehendem Bauland im Weitblick-Areal die auf diesem Land erstellten Gebäude von Anfang an dem Standard des Pariser Klimaabkommens und seinem 1.5 Grad-Ziel entsprechen und der künftige Betrieb dieser Gebäude von Anfang an CO2-neutral über ausschliesslich erneuerbare Energieträger erfolgt. Eine auch nur partielle fossile Energieversorgung dieser Gebäude ist ausgeschlossen, desgleichen eine Fernwärme-Versorgung auf der Basis der Verbrennung von Kehrlicht.

Der Gemeinderat beantragt, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Die detaillierten Unterlagen können bei der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen werden die Unterlagen auch zugestellt.

**Zudem sind im Internet alle Unterlagen unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) veröffentlicht.**

## Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Mit dem untenstehenden QR-Code gelangen Sie direkt auf die Website der Stadt, von der Sie die detaillierten Unterlagen herunterladen können:



Aus ökologischen und ökonomischen Gründen enthält die vorliegende Einladung nur die Zusammenfassung der einzelnen Traktanden. Die ausführlichen Informationen können unter [www.stadt-solothurn.ch](http://www.stadt-solothurn.ch) heruntergeladen werden.

Die Unterlagen können zudem bei der Stadtkanzlei bezogen werden. Auf Verlangen werden die Unterlagen auch zugestellt. Reglemente und Budget liegen für die Teilnehmenden der Gemeindeversammlung bereit.