

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit Teilplänen Nutzungsplanung								
Gestaltungs- und Erschliessungsplan								
08.02.2024	E-MW	Privatperson	1	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	<u>Verlegung Velorampe dem gewünschten Verkehrsstrom entsprechend:</u> Die Velorampe soll zur Fussgängerrampe verlegt werden, in Form einer gemeinsamen Rampe parallel zu den Gleisen mit markierter Trennung und einer Breite von 2.3 m Fussgänger und 4 m Velos. Die Steigung sollte 8 Grad nicht übersteigen. Gründe: Steigerung Verkehrssicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden (Entflechtung Fahrrichtungen und Verkehrsteilnehmer am oberen Ende der Rampe, verbesserte Übersicht in der Kurve, Verbesserung Sichtverhältnisse beim Zugang Velokeller), Reduktion Baukosten	Dieser Lösungsansatz wurde im Rahmen des Vorprojekts auch untersucht. Aus folgenden Gründen wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt: - Velofahrende vom Bahnplatz herkommend müssen auf der Rampe stark abbremsen und einen engen U-Turn nach Links fahren, um in die Velostation zu gelangen. Dieses Manöver ist kaum fahrbar und auch gefährlich, wenn gleichzeitig ein Velofahrender den Velokeller Richtung PU West bzw. nach Norden verlässt und den einfahrenden Velofahrenden kreuzt; - die meisten Velofahrenden werden die Zuchwilerstrasse nutzen, um in die PU West zu gelangen. Der Anteil Velofahrenden über den Bahnhofplatz und nördlich der Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43 wird als gering erachtet. Um zur geplanten Velorampe zu gelangen, müssen diese Velofahrenden über den Platz und im Gegenverkehr zu den Bussen bis zur Velorampe fahren. Bei der Amtsvariante können die Velofahren ab der Kantonstrasse in direkt die Velorampe gelangen. Die Projektleitung wird den Lösungsvorschlag gemäss Mitwirkung nochmals aufnehmen, prüfen und bauherren-intern plausibilisieren.	
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	2	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	<u>Velo- und Fussgängerrampe:</u> - Verlegen der Velorampe parallel zur geplanten Fussgängerrampe - Trennung Velo/Fussgänger durch Markierung - Breite Velorampe mind. 4 m / Breite Fussgängerrampe mind. 2.3 m (Kreuzung von zwei Velos mit Anhängern) - Rampenneigung max. 6% (gem. SIA Norm 500) - Einbezug neue Unterführung in Rampengefälle (Verlängerung Rampe zwecks Umsetzung 6%-Neigung)	vgl. Stellungnahme zu Nr. 1	
06.03.2024	E-Mail	Behörde	3	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	<u>Optimierung/Verschiebung der Velorampe:</u> Die folgenden zwei Varianten sind auszuarbeiten: 1. (V4): Abkröpfung/Verschiebung und Streckung der Velorampe bei der Einmündung in die Zuchwilerstrasse um eine Buslänge (Neigung Rampe möglichst nicht über 8%). Damit sind in Richtung Bahnhofplatz Süd der Bus und die Autos keine Gefahr mehr für die Radfahrer. 2. (V6): Verschiebung der Velorampe zur Fussgängerrampe und Führung entlang der Geleise mit Dehnung der Rampenlänge, so dass das Gefälle max. 8% beträgt.	Zur ersten Variante (V4): Eine Optimierung der Einfahrtsituation wird im Rahmen der Ausführungsprojektierung untersucht. Die Projektleitung wird den Lösungsvorschlag gemäss Mitwirkung aufnehmen und prüfen. Variante (V6): Stellungnahme zu Nr. 1.	
29.01.2024	E-MW	Privatperson	4	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	<u>Privilegierung Langsamverkehr/Veloverkehr bei der Ausfahrt der Velorampe:</u> 1. Es besteht eine gefährliche Stelle bei der Ausfahrt Süd mit der Querung der Zubringerstrasse Zuchwilerstrasse 41/43 und der Querung der Zuchwilerstrasse. Zur Entschärfung und klaren Regelung des Vortrittsrechts ist eine Langsamverkehrspriorisierung bei der Zubringerstrasse Zuchwilerstrasse 41/43 mit roter Bodenmarkierung für die Einfahrt und Ausfahrt zur PU West zu realisieren. 2. Die Bepflanzung bei der Ecke Zuchwilerstrasse / Zubringerstrasse Zuchwilerstrasse 41/43 (aus Richtung Zuchwil) darf nur niedrig sein (Gewährleistung Übersicht). 3. Prüfung einer optimaleren Lösung für den Veloverkehr aus der PU West Richtung Biberist (Querung Zuchwilerstrasse). Eine längere Unterführung West bis zur Nordseite der Zuchwilerstrasse wäre optimal.	(1,2) Eine Optimierung der Ein- bzw. Ausfahrtsituation zur Zuchwilerstrasse 41/43 inkl. Bepflanzung wird im Rahmen der Ausführungsprojektierung untersucht (3) Die Platzverhältnisse auf der Südseite der Zuchwilerstrasse sind nicht ausreichend, um dort eine Velorampe zu realisieren.	
16.02.2024	E-MW	Partei	5	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	Das umfangreiche Projekt wird unterstützt. Insbesondere die geplante Unterführung für den Fahrradverkehr wird als eine positive Entwicklung betrachtet. Der vorgesehene Standort für die Unterführung wird als am geeignetsten beurteilt. Ein Konfliktpunkt zwischen Langsamverkehr und Busverkehr besteht beim Ein- und Ausfahren. Möglicherweise könnte durch eine geringfügige Überarbeitung die Sicherheit für den Fahrradverkehr weiter verbessert werden.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 4 Eine Optimierung der Ein- bzw. Ausfahrtsituation zur Zuchwilerstrasse 41/43 inkl. Bepflanzung wird im Rahmen der Ausführungsprojektierung untersucht.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	6	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Velorampe	Die Anbindung der Ausfahrt der Unterführung an die Zuchwilerstrasse muss so optimiert werden, dass die Ein-/Ausfahrt (inkl. Querung der Strasse) von allen Richtungen / in allen Richtungen gefahrenlos für alle möglich ist (Zugang Velounterführung muss so sicher, einfach und attraktiv wie möglich sein).	vgl. Stellungnahme zu Nr. 4	

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
16.02.2024	E-MW	Partei	7	Situationsplan oberirdisch	Bushaltestellen	Die geplanten Bushaltestellen auf der Biberist/Zuchwiler Seite werden begrüsst; dies wird hoffentlich die Attraktivität des Busbetriebs erhöhen. Angestrebt wird ein attraktives und zeitoptimiertes Angebot für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, bei gleichzeitig geringerem motorisiertem Individualverkehr.	Kenntnisnahme	
08.02.2024	E-MW	Privatperson	8	Situationsplan oberirdisch	Bushaltekanten, Parkierung	<u>Zusammenlegen der Bushaltekanten und Verlegen der Drop-off-Zone:</u> Die Bushaltekanten könnten näher zueinander gerückt sein, damit im Bereich «Kiss+Ride» genügend Breite neben manövrierenden Fahrzeugen vorhanden ist. Das Zusammenrücken wäre für alle Nutzer besser (bessere Verknüpfungen der Buslinien, kurze Wege). An Stelle der Bushaltestelle 3 kann die «Drop off/in»-Parkierung angeordnet werden, mit dem Vorteil, dass ein-/aussteigende Beifahrer auf der rechten Tür aufs Trottoir treffen und nicht auf der anderen Strassenseite allenfalls Velofahrer behindern. Anstelle des «drop off» können zusätzliche Parkplätze für Bahnreisende angeordnet werden.	Die Busse müssen die Bushaltekanten separat anfahren und auch wieder wegfahren können. Aufgrund der Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen die Bushaltekanten 22 cm hoch sein. Diese Höhe schränkt die Manövrierbarkeit der Busse ein, da diese die Haltekante nicht "überwischen" bzw. überfahren können. Die Busse müssen möglichst gerade an die Haltekante heran- und auch wieder wegfahren können. Aus diesen Gründen kann der Abstand zwischen den Bushaltekanten nicht verringert werden. Die 3. Haltekante ist für den Bahnersatzbetrieb und Fernbusse vorgesehen und kann deshalb nicht für Drop-off genutzt werden.	
06.03.2024	E-Mail	Behörde	9	Situationsplan oberirdisch	Bushaltekanten, Parkierung	<u>Neugestaltung der Bushaltekanten und der Parkplatzanordnung:</u> Komprimiertere Anordnung der Bushaltekanten mit leichter Verschiebung nach Westen. Dies würde im östlichen Bereich eine optimalere Verkehrsführung und Anordnung der Abstellplätze für Motorfahrzeuge ermöglichen.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 8	
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	10	Situationsplan oberirdisch	Bushaltekanten, Parkierung	<u>Parkierung/Buswartekanten:</u> Die Parkplätze in der drop-off-Zonen sollten optimalerweise im 60-Grad-Winkel angeordnet werden. Die Buswartekanten sollten näher zueinander gerückt und nach Westen verschoben werden.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 8 Anordnung im 60-Grad-Winkel: Eine Optimierung der Parkplätze in der Drop-off-Zone wird im Rahmen der Ausführungsprojektierung untersucht.	
05.02.2024	E-MW	Privatperson	11	Situationsplan oberirdisch	Kurzzeitparkplätze	Situation Kurzzeitparkplätze überprüfen. Diese Zonen sollten auch für ortsunkundige Menschen leicht erkennbar sein und nahe den Ausgängen von den Perrons liegen (Vermeidung unnötigen Verkehrs, keine Gefährdung des Langsamverkehrs).	Wird im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft.	
08.02.2024	E-MW	Organisation	12	Situationsplan oberirdisch	Abstand Entsorgungsstelle / Baumpflanzungen	Bei der öffentlichen Entsorgungsstelle "E öff" am Holunderweg ist genügend Abstand zu den Baumpflanzungen einzurechnen, damit der Wurzelraum der Bäume nicht negativ beeinträchtigt wird.	Im Gestaltungs- und Erschliessungsplan sind die Bäume nur in ungefährender Lage festgelegt. Die Detailausgestaltung der Wurzelbereiche der Bäume wird im Ausführungsprojekt festgelegt. Die Anregung wird so aufgenommen.	
08.02.2024	E-MW	Organisation	13	Situationsplan oberirdisch sowie Baurprojekt Plan Platzgestaltung	Baumpflanzungen	Auf dem Bahnhofplatz Süd (Platzinsel) sind noch mehr Neupflanzungen von Bäumen einzuplanen, damit diese zu Baumgruppen zusammenwachsen können, was den angestrebten Schatten und Klimaausgleich fördert. Vorschlag: zusätzlich 1-2 Traubeneichen (Quercus petraea) und 3-5 Feldahorne (Acer campestre).	Die detaillierte Bepflanzung mit Bäumen wird im Ausführungsprojekt festgelegt. Die Anregung wird so aufgenommen.	
31.01.2024	E-Mail	Firma	14	Situationsplan oberirdisch / unterirdisch	Erschliessung Blaue Post / Areal AZ Medienhaus AG	Der Neubau West soll mit einer zweigeschossigen Tiefgarage ausgestattet werden. Die Erschliessung der blauen Post wird an dieser Stelle nicht berücksichtigt (z.B. mit einer Anbindung an die Tiefgarage Neubau West), weshalb sie demnach westlich der bestehenden blauen Post und östlich des Areals der AZ Medienhaus AG im Bereich des Abzweigers von der Zuchwilerstrasse zu liegen kommen wird. Damit ergibt sich eine gemeinsame Erschliessungssituation für die Entwicklungsvorhaben auf den Grundstücken der blauen Post und der AZ Medienhaus AG. Es gilt im Gestaltungsplan sicherzustellen, dass die Erschliessung in diesem Bereich der angedachten künftigen Arealentwicklung entsprechend Rechnung trägt.	Das Areal der blauen Post ist im Gestaltungs- und Erschliessungsplan (Stand: Entwurf Mitwirkung/Vorprüfung) lediglich als 2./3. Etappe enthalten, ohne inhaltliche Festlegungen. Für die Entwicklung des Areals muss der bestehende Gestaltungs- und Erschliessungsplan angepasst oder ein neuer erlassen werden. Insofern ist die Erschliessung einer künftigen Arealentwicklung auf dem Areal der blauen Post bislang weder gelöst noch im Gestaltungs- und Erschliessungsplan vorgegeben. Ob die 2./3. Etappe im Gestaltungs- und Erschliessungsplan verbleibt, ist noch zu diskutieren.	
31.01.2024	E-Mail	Firma	15	Situationsplan unterirdisch	PU Zuchwilerstrasse-Dornacherplatz	Die bestehende PU als Verbindung zwischen der Zuchwilerstrasse und dem Dornacherplatz sollte im Rahmen der Entwicklung und Aufwertung des Gebiets südlich des Bahnhofs in die Überlegungen miteinbezogen werden.	Kenntnisnahme	
31.01.2024	E-Mail	Firma	16	Situationsplan unterirdisch	Namensgebung PUs	Auf dem Übersichtsplan wurde die bestehende, westlich der blauen Post gelegene Unterführung nicht berücksichtigt. Eine Anpassung der Namensgebung, welche sämtliche Personenunterführungen berücksichtigt, wäre im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des südlichen Bahnhofgebiets zu begrüssen (z.B. «PU West» für die westliche PU, «PU Mitte» für die heute als «PU West» bezeichnete PU sowie «PU Ost» für die heute als «PU Mitte» bezeichnete PU).	Die Namensgebung der bestehenden und geplanten Unterführungen stimmt die Stadt Solothurn mit den Projektpartnern Kanton Solothurn, SBB und RBS ab.	

Termin		Mitwirkende		Thema		Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	17	Situationsplan oberirdisch	2./3. Etappe (Depot-Areal)	Es muss behördenverbindlich festgelegt werden, dass die Verbindung von der Ischernstrasse über das Depotareal der RBS für Velo und Fussgänger kreuzungsfrei gewährleistet ist. Diese Auflage ist zu erfüllen, wenn das Areal der RBS umgenutzt wird.	Beim vorliegenden Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit Teilplänen Nutzungsplanung handelt es sich um eine grundeigenverbindliche Planung, die keine behördenverbindliche Elemente enthält. Im Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan ist die Wegverbindung durch das Depot-Areal enthalten (als «öffentlicher Fuss- und / oder Radweg projektiert, z.T. ohne festgelegtes Terrain»). Im Gestaltungs- und Erschliessungsplan (Stand: Entwurf Mitwirkung/ Vorprüfung) ist das Depot-Areal lediglich als 2./3. Etappe enthalten, ohne inhaltliche Festlegungen. Für die Entwicklung des Areals (und damit auch die Umsetzung der Wegverbindung) muss der bestehende Gestaltungs- und Erschliessungsplan angepasst oder ein neuer erlassen werden. Ob die 2./3. Etappe im Gestaltungs- und Erschliessungsplan verbleibt, ist noch zu diskutieren.	
07.02.2024	E-MW	Privatperson	18	Situationsplan oberirdisch sowie Sonderbauvorschriften	2./3. Etappe (Depot-Areal) sowie § 40 SBV (2./3. Etappen)	Für die Entwicklung des gesamten Perimeters spielt die Nutzungsplanung des Depot-Areals eine zentrale Rolle (2./3. Etappe). Warum wird der Perimeter nicht übers Ganze geplant, Umsetzung in Etappen wäre möglich. Die Planung des Depot-Areals fehlt.	Die Entwicklungsabsichten für das Depot-Areal haben einer längerfristigen Horizont und sind heute noch zu unkonkret, als dass bereits eine konkrete Planung ausgearbeitet und grundeigentümergebunden umgesetzt werden könnte. Im Richtprojekt zum Gestaltungs- und Erschliessungsplan (Anhang SBV) ist eine mögliche Entwicklung des Areals aufgezeigt, welche auf dem Masterplan basiert. Das Richtprojekt ist für die 2./3. Etappe resp. das Depot-Areal jedoch nicht richtungsweisend, sondern zeigt lediglich auf, wie sich dieses entwickeln könnte. Verbindlich festgelegt sind hingegen die max. Gesamthöhe für das Depot-Areal (§ 40 Abs. 3 SBV) sowie eine öffentliche Langsamverkehrsverbindung durchs Areal (mit der Ortsplanungsrevision im Erschliessungs- und Baulinienplan festgelegt).	
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	19	Situationsplan oberirdisch	Zuchwilerstrasse/ Hauptstrasse	<u>Tempo 30 auf Zuchwilerstrasse/Hauptstrasse:</u> Das Tempo auf der Zuchwilerstrasse/Hauptstrasse soll reduziert werden (Tempo 30 zwischen Schöngrünkreisel und Abzweigung Ischernstrasse und Tellstrasse) zwecks besserer Anbindung und Steigerung Attraktivität der neuen Unterführung.	Die Zuchwilerstrasse/Hauptstrasse (Kantonsstrasse) ist nicht Bestandteil des kommunalen Gestaltungs- und Erschliessungsplans mit Teilplänen Nutzungsplanung und damit auch nicht des vorliegenden Mitwirkungsverfahrens. Die Zuchwilerstrasse ist eine Kantonsstrasse. D.h. der Kanton ist für die Festlegung des Temporegimes verantwortlich. Die Stadt wird das Anliegen den Verantwortlichen Stellen des Kantons weiterleiten.	
Teilpläne Nutzungsplanung								
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	20	Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan	Veloachse Biberiststrasse / Guggelweg / Denner	<u>Stärkung Veloachse Biberiststrasse/Durchgängigkeit Guggelweg/Rampe bei Denner:</u> Es soll eine direkte Verbindung an den Bahnhof Süd geschaffen werden über den Guggelweg (Aufhebung Fahrbeschränkung Höhe Bautro). Die «Denner-Passage» ist mit einer Rampe anzuschliessen.	Die gewünschte Achse ist bis auf das Teilstück durch die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Im mit der Ortsplanungsrevision neu erlassenen Erschliessungs- und Baulinienplan ist der Ausbau des Guggelwegs als Gemeindestrasse vorgesehen (als «Gemeindestrasse projektiert» festgelegt), womit die Fahrbeschränkung entfällt. Die «Denner-Passage» soll weiterhin dem Fussverkehr vorbehalten bleiben. Der Veloverkehr gelangt ab der Zuchwilerstrasse über den (westlichen) Holunderweg zum Bahnhof Süd, was die direkteste Verbindung zum Bahnhof Süd und zur neuen Velostation bzw. zur PU West und weiter ins Stadtzentrum darstellt.	
Sonderbauvorschriften								
2. Bauvorschriften								
08.02.2024	E-MW	Verein	21	Sonderbauvorschriften	§ 6 Art der Nutzung (Mantelnutzung)	Es ist zwingend und verbindlich aufzunehmen, dass der Regionalverkehr Bern-Solothurn über den Geleisen eine Mantelnutzung umzusetzen hat. Das Weglassen und Dulden eines Projektes ohne Mantelnutzung ist in Bezug auf das Bevölkerungswachstum, die steigende ÖV-Nutzung, die Bestrebungen hinsichtlich verdichtetem Bauen und der "Nicht-Realisierung" von attraktiven Arbeits- und Weiterbildungsplätzen an so einem zentralen ÖV-Knotenpunkt nicht nachvollziehbar. Es fehlt eine Vision für das gesamte Bahnhofareal Solothurn (inkl. Freifläche nördlich der Geleise im Besitz der SBB) fehlt eine Vision.	Es hat sich gezeigt, dass die Kombination von Bahnhof und Mantelnutzung bezüglich Bewilligung, Finanzierung, Betrieb und Sicherheit sowie Architektur sehr anspruchsvoll ist. So wurden Perrondach-Überbauungen auch bei Projekten in Zürich oder Bern aus Gründen der Wirtschaftlichkeit fallen gelassen. Aus der Machbarkeitsstudie ging hervor, dass sich das Kosten-Nutzenverhältnis als äusserst ungünstig erweist. Zudem birgt eine Gleisüberbauung wesentliche Erschwernisse und substantielle Risiken für das eigentliche Bahnausbauprojekt (statische Herausforderungen und Gewährleistung der Sicherheit des Bahnverkehrs). Nach Abschluss des Masterplanungsprozesses hat der RBS deshalb entschieden, das Areal nicht für eine Drittnutzung freizugeben. Die Verdichtung findet an anderen Orten in der Stadt Solothurn statt, gerade auch im näheren Kontext (Mischzone Bahnhof). Zudem wird mit § 6 der SBV sichergestellt, dass in den Baubereichen A, B und C publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen werden.	

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
07.02.2024	E-MW	Privatperson	22	Sonderbauvorschriften bzw. Gesamtprojekt generell	Nachteinhausung RBS	Frage (kein Antrag): Der Perimeter wird in der städtischen Planung als Entwicklungsgebiet geführt. Was ist der städtebauliche Mehrwert für Solothurn einer Nachtabstellung bzw. von eingezäunten Geleisen an einem städtebaulich so wichtigen Ort? Was trägt dieser Teil des Projekts zur Zielsetzung "Aufwertung und Adressbildung"?	vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 21 Der Bahnhof Solothurn soll mit der Planung seiner Funktion als zentrale Drehscheibe des öffentlichen wie des Fuss- und Veloverkehrs der Stadt und der Region gerecht werden. Dazu muss er sowohl eine funktionale wie auch ein gestalterische Aufwertung erfahren. Die Verlängerung der Perronanlage von heute 130 m auf neu 192 m Konstruktionslänge und die Nachtabstellung sind betrieblich notwendige Massnahmen, so dass bis im Jahr 2027 die im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Bern vorgesehenen längeren Züge im Städteverkehr eingeführt werden können. Mit dem Ausbau der Perronanlagen kann ein Teil der heutigen Depotfläche freigespielt und umgenutzt werden, da diese bahnbetrieblich nicht mehr genutzt werden kann. Die Nachtabstellung ist somit auch eine Massnahme der Siedlungsentwicklung nach innen.	
24.02.2024	E-MW	Partei	23	Sonderbauvorschriften	§ 15 Fassadengestaltung	Wie im Dachbereich ist auch im Fassadenbereich die PV-Nutzung zuzulassen. Es gibt heute eine breite Palette an optischen Oberflächen von PV-Modulen, so dass damit auch gestalterischen Vorgaben Rechnung getragen werden kann.	Der Paragraph schliesst eine PV-Nutzung im Fassadenbereich nicht aus, sofern den gestalterischen Vorgaben genügend Rechnung getragen wird.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	24	Sonderbauvorschriften	§ 15 Fassadengestaltung	Wie im Dachbereich ist auch im Fassadenbereich die PV-Nutzung zuzulassen. Fassaden bieten eine gute Möglichkeit, das PV-Potenzial auszunutzen und sollten daher stets mitberücksichtigt werden.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 23	
4. Aussenraumgestaltung								
07.02.2024	E-MW	Privatperson	25	Sonderbauvorschriften	§ 19 Unversiegelte Flächen	Schwammstadt genügt nicht, es müssen ausreichend unversiegelte Flächen FVV und Aufenthaltsflächen im gesamten Planungserperimeter geschaffen werden (exklusiv motorisierter Verkehr MIV und Busse). Der Biodiversität ist bei der Bepflanzung Rechnung zu tragen.	Das Projekt wurde hinsichtlich unversiegelter Flächen und Biodiversität optimiert. Die unversiegelte Fläche ist maximiert und schliesst nur den MIV- und Busbereich aus, soweit nicht unterirdische Bauten vorhanden sind. Der Input zur Bepflanzung wird aufgenommen (vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 36).	
08.02.2024	E-MW	Organisation	26	Sonderbauvorschriften	§ 21 Bäume	Im Bereich der geplanten Baumpflanzungen dürfen keine Leitungen aller Art liegen. Sie sind unter den Asphaltbereich von Strassen zu platzieren. Insb. Elektroleitungen sollen nicht kreuz und quer durch die Baum- und Pflanzflächen verlegt werden, auch sollen hier keine Stromkästen, Steuerungsleitungen, Schaltstellen etc. zu stehen kommen. Wenn später für Reparaturen an Leitungen gegraben werden muss, würde dies die Wurzeln der Bäume schädigen, was zu deren Absterben führen könnte.	Dieser Aspekt wird nicht auf Stufe Gestaltungs- und Erschliessungsplan resp. Sonderbauvorschriften geregelt, sondern betrifft die Umsetzung im Bauprojekt. Die detaillierte Bepflanzung mit Bäumen wird im Ausführungsprojekt festgelegt. Die Anregung wird so aufgenommen.	
08.02.2024	E-MW	Partei	27	Sonderbauvorschriften	§ 23 Lichtemissionen	Die Begrenzung der Lichtemissionen wird grundsätzlich begrüsst, sollte jedoch mit Augenmass erfolgen. Am Bahnhof muss die Sicherheit an erster Stelle stehen.	Kenntnisnahme	
5. Erschliessung und Parkierung								
24.02.2024	E-MW	Organisation	28	Sonderbauvorschriften	§ 22 Bushaltekanten	Bushaltekanten für Fernbusse sind auf Angebote zu beschränken, die die Bahnangebote nicht konkurrenzieren. Fernbusse sollen das Angebot lediglich ergänzen. Die Benützung der Fernbushaltekante ist für private Gesellschaften kostenpflichtig. Bushaltekanten dürfen den Fuss- und Veloverkehr nicht beeinträchtigen. Wer koordiniert die Benützung der öffentlichen Bushaltekanten?	Der Kanton Solothurn bestellt und finanziert den öffentlichen Busverkehr wie auch das Halteangebot für Fernbusse und ist deshalb auch für die Gebührenerhebung verantwortlich.	
24.02.2024	E-MW	Partei	29	Sonderbauvorschriften	§ 22 Bushaltekanten	Bushaltekanten für Fernbusse sind auf Angebote zu beschränken, die die Bahnangebote nicht konkurrenzieren. Fernbusse sollen das Angebot lediglich ergänzen. Die Benützung der Fernbushaltekante ist für private Gesellschaften kostenpflichtig.	vgl. Antwort zu 28	
24.02.2024	E-MW	Partei	30	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Anzahl)	Die Anzahl der Parkplätze / Einstellhallenplätze ist im Bereich des tieferen Wertes (20%) festzulegen, da an dieser Lage die ÖV- und LV-Erschliessung absolut optimal ist.	Neubau West: Die Nutzung des Neubaus ist heute noch offen. Mit der festgelegten Bandbreite kann eine notwendige Planungsflexibilität gewährleistet werden. Aufgrund der beschränkten Fläche in den Untergeschossen (geringe Grundfläche, max. 2 UG) ist davon auszugehen, dass die effektive Parkplatzzahl eher im Bereich des tieferen Wertes zu liegen kommen wird. Bestehende Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43: Die aktuell bewilligten Parkplätze entsprechen einem Richtwert von rund 31% und liegen damit eher im unteren Bereich. Die Parkplatzzahl wird mit der Planung nicht erhöht. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist auch eine künftige Erhöhung der Parkplatzzahl nicht realistisch.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	31	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Anzahl)	Die Anzahl der Parkplätze / Einstellhallenplätze ist im Bereich des tieferen Wertes (20%) festzulegen, da an dieser Lage die ÖV- und LV-Erschliessung absolut optimal ist.	vgl. Stellungnahme zu 30	

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
24.02.2024	E-MW	Partei	32	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Kiss & Ride)	Kiss & Ride Halteplätze sind so anzuordnen, dass sie den Fuss und Veloverkehr sowie die übrigen Nutzungen in keiner Art und Weise behindern. Kiss & Ride Halteplätze ausserhalb der bezeichneten Flächen sind nach der Realisierung von Anfang an zu unterbinden. Signalisierung (und Kontrollen) sind entsprechend vorzusehen.	Die Anzahl und Anordnung der Kiss&Ride- bzw. drop-off-Plätze wurde im Gesamtvorhaben optimiert und mit allen Projektpartnern abgestimmt. Die Markierung und Signalisation der Park- und Halteverbotszonen wird im Rahmen des Gesamtvorhabens umgesetzt. Die Durchsetzung ist Aufgabe der Polizei.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	33	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Kiss & Ride)	Kiss & Ride Halteplätze sind so anzuordnen, dass sie den Fuss und Veloverkehr sowie die übrigen Nutzungen in keiner Art und Weise behindern. Kiss & Ride Halteplätze ausserhalb der bezeichneten Flächen sind nach der Realisierung von Anfang an zu unterbinden. Signalisierung (und Kontrollen) sind entsprechend vorzusehen.	vgl. Stellungnahme zu 32	
24.02.2024	E-MW	Organisation	34	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Carsharing)	Es ist Raum vorzusehen für Carsharing Angebote (die jetzigen Mobility-Standorte Bahnhof Süd sollen möglich bleiben). Diese Plätze sollen so gestaltet sein, dass E-Ladestationen erstellt werden können.	Im Bauprojekt sind bei der Grüninsel südlich der Kiss & Ride-Parkplätze (vis-à-vis Gebäude Holunderweg Nr. 59/61) drei Mobility-Parkplätze (mit E-Ladestationen) vorgesehen (vgl. Plan «Platzgestaltung»).	
08.02.2024	E-MW	Partei	35	Sonderbauvorschriften	§ 28 Parkierung Motorfahrzeuge (Park & Ride)	Wurden auch Überlegungen für Park und Ride einbezogen? Reichen die vorgesehenen Parkplätze für alle Zielgruppen (Kunden, Mitarbeitende, Bewohnende, Bahnreisende etc.)? Es sollten genügend Parkplätze zur Verfügung stehen, ansonsten wird auf Quartiere ausgewichen oder gar kein ÖV beansprucht.	vgl. Stellungnahmen zu 32 und 36	
24.02.2024	E-MW	Partei	36	Sonderbauvorschriften	§ 29 Oberirdische Parkierung (Park & Ride)	Für Bahnnutzende sind keine oberirdischen Parkplätze vorzusehen. Allenfalls können für Bahnnutzende (P&R) in der neu zu erstellenden Einstellhalle kostenpflichtige Plätze angeboten werden.	Für Bahnnutzende sind im Bauprojekt keine Parkplätze vorgesehen, mit Ausnahme von sieben Kiss & Ride-Parkplätzen. Der Platz in den Untergeschossen zum Neubau West ist beschränkt (geringe Grundfläche, max. 2 UG). Es ist davon auszugehen, dass der verfügbare Raum im UG für die Parkierung und für Nebenräume zu den Nutzungen im Neubau selbst benötigt wird. Thema Park & Ride: Vgl. Stellungnahme zu Nr. 32.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	37	Sonderbauvorschriften	§ 29 Oberirdische Parkierung (Park & Ride)	Für Bahnnutzende sind keine oberirdischen Parkplätze vorzusehen. Allenfalls können für Bahnnutzende (P&R) in der neu zu erstellenden Einstellhalle kostenpflichtige Plätze angeboten werden.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 36	
24.02.2024	E-MW	Organisation	38	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (oberirdische Veloabstellplätze)	Veloabstellplätze müssen oberirdisch in möglichst naher Umgebung zu publikumsintensiven Anlagen (Zugang Bahnhof, Geschäfte, Praxen usw.) möglich sein. Die Bahnhofumgebung dient als Mobilitätshub, es ist daher wichtig, dass Velos möglichst nahe an den Bahnhofszugängen ordentlich und sicher abgestellt werden können.	Wird aufgenommen. Das Angebot an oberirdischen Veloparkplätzen wird in der weiteren Planung überprüft und auf die verschiedenen Nutzungen abgestimmt.	
24.02.2024	E-MW	Partei	39	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (oberirdische Veloabstellplätze)	Es sind auch oberirdisch Veloabstellplätze vorzusehen. Mit oberirdischen Veloabstellplätzen in räumlicher Nähe der Gleiszugänge kann ungeordnetes Abstellen vermieden werden.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 38	
24.02.2024	E-MW	Partei	40	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (Velostation)	Die unterirdische Veloabstellanlage ist so zu dimensionieren, dass sie nicht nur alle bestehenden aufzuhebenden Plätze ersetzt, sondern auch die gesamte Zahl der N und S des Bahnhofs "wild" abgestellten Velos aufnehmen kann. Sie ist baulich so zu dimensionieren, dass sie auch die erwartete Steigerung der Passagierzahlen bis mindestens 2040 abdecken kann.	In der neuen Velostation sind rund 585 Stellplätze vorgesehen, teilweise doppelstöckig, darunter Plätze für Cargo-Velos und Velos mit Anhängern sowie Ladestationen für E-Bikes. Gegenüber der heutigen Situation wird die Anzahl Stellplätze deutlich erhöht.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	41	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (Velostation)	Die unterirdische Veloabstellanlage ist so zu dimensionieren, dass sie nicht nur alle bestehenden aufzuhebenden Plätze ersetzt, sondern auch die gesamte Zahl der N und S des Bahnhofs "wild" abgestellten Velos aufnehmen kann. Sie ist baulich so zu dimensionieren, dass sie auch die erwartete Steigerung der Passagierzahlen bis mindestens 2040 abdecken kann.	vgl. Stellungnahmen zu Nr. 40	
24.02.2024	E-MW	Organisation	42	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (Velostation)	Im Bereich der unterirdischen Veloabstellanlage ist ein gesicherter Bereich sowie einzeln abschliessbare Boxen für teure Velos vorzusehen. Diese können kostenpflichtig sein. Lademöglichkeiten sollen vorhanden sein. Eine Station mit einer Velopumpe ist vorzusehen im frei zugänglichen Bereich.	Hinweis wird aufgenommen. Auf der Nordseite wird bereits heute ein entsprechendes Angebot bereit gestellt. Zusammen mit dem zukünftigen Betreiber ist zu klären, welche Angebote auch auf der Südseite nützlich sein könnten.	
24.02.2024	E-MW	Partei	43	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (Velostation)	Im Bereich der unterirdischen Veloabstellanlage ist ein gesicherter Bereich sowie einzeln abschliessbare Boxen für teure Velos vorzusehen. Diese können kostenpflichtig sein.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 42	
17.01.2024	E-MW	Privatperson	44	Sonderbauvorschriften	§ 30 Veloabstellplätze (Velostation)	Erstellung einer bewachten Velostation mit Zutrittssystem. Der Bedarf an bewachten Parkplätzen ist hoch und wird noch steigen. Bei den unbewachten Abstellplätzen in der Unterführung ist die Diebstahlrate von Fahrrädern oder Veloteilen zeitweise enorm. Die Videoüberwachung zeigt in der Realität nur eine geringe Abschreckung.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 42	

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
6. Umwelt								
24.02.2024	E-MW	Partei	45	Sonderbauvorschriften	§ 32 Energie- und Wärmeversorgung	Für Strom ist ein Anteil Eigenproduktion zu definieren. Neue Gebäude bieten ein grossens Potenzial für Stromproduktion, nicht nur im Dachbereich, sondern auch im Fassadenbereich.	Kenntnisnahme. Die Bestimmung verweist auf das neue Zonenreglement, welches für die Mischzone Bahnhof vorgibt, dass die Energievorgaben gemäss SIA-Merkblatt 2040 Effizienzpfad Energie einzuhalten sind, diese beinhalten Erstellung, Betrieb und Mobilität. Der Nachweis ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit einem Energiekonzept zu erbringen. Mit der Solarpflicht auf Neubauten muss gem. kantonaler Arbeitshilfe mindestens 20% der anrechenbaren Gebäudefläche mit Solarenergie bestückt werden, was beim Neubau West rund 300 m ² entspricht). Auch auf dem Perrondach ist eine PV-Anlage vorgesehen.	
08.02.2024	E-MW	Partei	46	Sonderbauvorschriften	§ 36 Störfallvorsorge	Es wird vorgeschlagen die Formulierung in Absatz 3, erster Spiegelstrich anzupassen, z. B. in Alters- und Pflegeheim, Wohnen mit Demenz, Wohnen für Menschen mit Beeinträchtigung (anstatt Alterswohnungen, da diese bereits für ab 50 jährige) oder besser keine Nutzung für sensible Personengruppen.	Die Formulierung stammt aus dem zur Planung erarbeiteten «Kurzbericht zur Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge» und wurde in Rücksprache mit dem Kanton (Amt für Umwelt) erarbeitet, unter Berücksichtigung der Auflage des BAV. Die Alterswohnungen werden darin beispielhaft aufgeführt; ob ein Alterswohnkonzept darunter fällt, ist im Einzelfall zu beurteilen. Altersgerechte Wohnungen, die sich zwar für ältere Personen eignen, aber grundsätzlich allen offen stehen, gelten nicht als Alterswohnungen im Sinne der Bestimmung.	
08.02.2024	E-MW	Partei	47	Sonderbauvorschriften	§ 36 Störfallvorsorge	In den Projektplänen müssen frühzeitig die Auswirkungen von EI 30 Fenstern (zur SBB Seite) aufgezeigt werden (wurden Massnahmen wie Durchwohnen, Loggia, Doppelfassade etc. bereits berücksichtigt?).	Für den Neubau West liegt noch kein Richtprojekt mit Grundrissen vor. Die in den Sonderbauvorschriften festgelegten Massnahmen zur Störfallvorsorge sind bei der Projektierung des Neubau West zwingend zu beachten. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen des zwingend durchzuführenden qualitätssichernden Verfahrens (§ 14 Abs. 2 SBV) resp. des Bauprojekts.	
Raumplanungsbericht								
08.02.2024	E-MW	Organisation	48	Raumplanungsbericht	Allgemeine Bemerkung	Die sehr sorgfältig und weitsichtige Planung wird gewürdigt. Die Gestaltung nach dem Konzept der Schwammstadt, die Pflanzung von vielen neuen möglichst einheimischen und standortgerechten Bäumen und die Anlage von weiteren artenreichen Grün- und unversiegelten Flächen ist vorbildlich und wird voll und ganz unterstützt.	Kenntnisnahme.	
08.02.2024	E-MW	Partei	49	Raumplanungsbericht	Allgemeine Bemerkung	Der Gestaltungsplan Bahnhof Süd wird begrüsst. Einen neuen hochqualitativen Ort am Bahnhof zu erschaffen ist ein grosser Mehrwert für Solothurn. Die Versiegelung zu begrenzen, die Fussgänger und Velofahrer prioritär zu behandeln stösst auf grosse Zustimmung. Die Aussenbereiche sorgsam zu gestalten und zu begrünen wird befürwortet.	Kenntnisnahme.	
Bauprojekt								
Übersichtspläne								
06.02.2024	E-MW	Firma	50	Übersichtsplan Erdgeschoss	Entsorgungsstation	Die öffentliche Entsorgungsstation soll umplatziert werden, sofern nicht ganz darauf verzichtet werden kann. Sie mindert die Aufenthaltsqualität, behindert den Busverkehr sowie den MIV und damit die Sicherheit, führt zu betrieblichen Einschränkungen beim Bus und zu «wildem Parkieren» bei der Entsorgungsstation. Eine Kombination mit dem Entsorgungsplatz des RBS im Osten oder eine Anordnung im Bereich der K+R-Parkplätze bieten eine Möglichkeit, die Problematik am Bahnhof zu lösen.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Ausführungsprojektierung wird die optimale Lage der Entsorgungsstelle mit allen Projektpartnern nochmals überprüft.	
08.02.2024	E-MW	Privatperson	51	Platzgestaltung Schema Verkehrsbeziehungen	Veloverbindung Holunderweg	<u>Veloverbindung Holunderweg:</u> Eine verkehrssarme Verbindung von Biberist über die Bleichenbergstrasse und Tellstrasse am Guggelkreisel vorbei ist zu gewährleisten. Dazu ist der Veloweg entlang der RBS-Einfahrtskurve zu erhalten, mit einer Breite für Fussgänger und Velos im Gegenverkehr. In der Fortsetzung soll die Veloverbindung genügend breit sein (ausreichende Breite neben haltenden und daran vorbeifahrenden Bussen sowie für entgegenfahrende Velos). Möglich wäre die Führung der Velos in Einbahnrichtung, wie es für den MIV vorgesehen ist.	Das Befahren dieser Route ist nach wie vor möglich. Die Veloverbindung entlang der RBS-Einfahrtskurve bleibt bestehen. Die Breite beträgt an der schmalsten Stelle 2.50 m.	
06.03.2024	E-Mail	Behörde	52	Platzgestaltung Schema Verkehrsbeziehungen	Veloverbindung Holunderweg	<u>Verbesserung Wegverbindung Holunderweg/Tellstrasse für Langsamverkehr:</u> Führung Veloverkehr aus Richtung Biberist über Alternativroute über die Tellstrasse, den Holunderweg und entlang der Bahngeleise bis zur Unterführung (Entflechtung Individualverkehr).	vgl. Stellungnahme zu Nr. 51	

Termin		Mitwirkende	Thema			Anliegen	Stellungnahme Stadtbauamt	Entscheid GR
Datum	Eingang	Typ	Nr.	Bericht / Plan	Thema	Inhalt (Zitate)	Stellungnahme und Vorschlag Massnahme	Massnahme
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	53	Platzgestaltung Schema Verkehrsbeziehungen	Veloverbindung Holunderweg	Verkehrsführung Veloverkehr: Einfach und direkte Zu- und Wegfahrt Zufahrt: Veloverbindung zur neuen Unterführung ist entlang RBS-Geleise die einfachste und schnellste Verbindung von Zuchwil (Ischernstrasse/Tellstrasse) und Biberist her. Wegfahrt: Für die Wegfahrt von der neuen Unterführung ist der Holunderweg sehr geeignet. So wird Zuchwil und via Tellstrasse Biberist gut angestossen.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 51	
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	54	Platzgestaltung Schema Verkehrsbeziehungen	Verkehr vor Gebäude Holunderweg 71	Schutz Vorzone Kita: Vor dem Gebäude Holunderweg 71 (Kita Royal Kids Club) soll möglichst viel Raum gelassen werden (Beibehaltung Status Quo, weiterhin kein Auto- oder Busverkehr).	Dies ist gewährleistet. Der Bus verkehrt nicht entlang diesem Gebäude, sondern biegt vorher schon ab. Für den motorisierten Individualverkehr dient der östliche Holunderweg lediglich als Zubringer zu den dortigen Liegenschaften.	
07.02.2024	E-MW	Privatperson	55	Übersichtsplan kommunales Verfahren	Finanzierung	Finanzierung durch Stadt wurde nie begründet für: E: Rückbau ENTER (finanzielle Beteiligung Stadt) G: Anpassungen um Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 (finanzielle Beteiligung Stadt) Diese Bauten sind nicht Eigentum der Stadt. Warum soll/muss sich die Stadt finanziell beteiligen?	E: Die Stadt beteiligt anteilmässig nur im Zusammenhang mit der Erstellung des Installationsplatzes am Rückbau des Grundstücks ENTER G: Es gilt das Verursacherprinzip. Es werden nur Anpassungen an der Umgebung hin zum neu gestalteten Bahnhofplatz zu Lasten des Gesamtvorhabens ausgeführt.	
Technischer Bericht								
08.02.2024	E-MW	Organisation	56	Technischer Bericht sowie Plan Platzgestaltung Grünelemente	Bepflanzung - Baumarten	Die geplante Baumart "Winterlinde Tilia cordata "Greenspire" ist durch die normale Winterlinde Tilia cordata zu ersetzen, da sie zu schlechten Vergabelungen neigt. Vorschlag: Geplante Winterlinden zur Hälfte mit normalen Winterlinden (Tilia cordata) und zur andern Hälfte mit normalen Sommerlinden (Tilia platyphyllos) einplanen. Als Ersatz für die geplante Baumart Bergkirsche Prunus sargentii (Japan) schlagen wir als robustere Sorten Prunus sargentii 'Accolade' oder als Alternative Prunus serrula vor.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Ausführungsprojektierung werden die Baumpflanzungen festgelegt.	
08.02.2024	E-MW	Organisation	57	Technischer Bericht	Bepflanzung - Jungbaumpflege	Grundsätzlich empfehlen wir eher jüngere Bäume zu pflanzen (18-25 cm Stammumfang), damit kein Pflanzchock entsteht und der Baum kontinuierlich wachsen und sich an die neue Umgebung anpassen kann. Wir beantragen eine wichtige Ergänzung zur Jungbaumpflege: Die Bäume müssen in den ersten Jahren regelmässig fachmännisch gegossen, gepflegt und geschnitten werden, damit nicht Investitionen zunichte gemacht werden und die Bäume bereits nach wenigen Jahren wieder ersetzt werden müssen.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 56. Zur Jungbaumpflege: wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt besitzt für die Baumpflege ein Pflegekonzept, das überarbeitet wird. Auch die neu gepflanzten Bäume beim HB Süd werden entsprechend fachmännisch gepflegt werden.	
08.02.2024	E-MW	Organisation	58	Technischer Bericht	Bepflanzung - Baumgruben	Die Baumgruben sind in Grösse und Tiefe gut berechnet, dürfen aber diese Ausmasse keinesfalls unterschreiten. Die beschriebenen Baumanbindungen sind die besten und sollen umgesetzt werden, keinesfalls die nicht nachhaltigen Ballenverankerungen.	Kenntnisnahme.	
Umwelt								
07.02.2024	E-Mail	Privatperson	59	Plan Platzgestaltung	Kinderspielplatz, Trinkbrunnen, Infrastruktur Food Trucks	Nutzerorientierung neue Grünzone mit Kleinkinderspielplatz und Foodtrucks: Die neue Grünzone soll um einen Kinderspielplatz ergänzt werden (Schaukeln, Fallschutz, Teilfläche mit Bodenplatten). Weiter sollen ein Trinkbrunnen sowie die Infrastruktur (z.B. Stromanschluss) für Food Trucks vorgesehen werden.	Der Gestaltungs- und Erschliessungsplan lässt dies grundsätzlich zu (Möblierungen des Aussenraums sowie der unversiegelten Flächen sind möglich). Im Bauprojekt wird die definitive Möblierung festgelegt.	
24.02.2024	E-MW	Organisation	60	Plan Platzgestaltung bzw. Sonderbauvorschriften	barrierefreier Aussenraum bzw. §§ 18 / 22 SBV	Der Aussenraum ist möglichst barrierefrei zu gestalten. Hindernisse wie Stufen und Absätze sind zu vermeiden, damit der Aussenraum für alle zugänglich ist.	Das Gesamtvorhaben wurde durch die Verantwortlichen von Procap begutachtet und auch hinsichtlich Barrierefreiheit optimiert.	
05.02.2024	E-MW	Privatperson	61	Plan Platzgestaltung	Abschlüsse Fahrbahn-/ Trottoirrand	Keine Beeinträchtigung von Menschen mit Velos und/oder Einschränkung beim Gehvermögen durch 3-cm Absätze am Fahrbahn-/Trottoirrand (3-cm Absätze können zu Stürzen führen, Markierung Rand kann mit weissen Streifen gemacht werden).	vgl. Stellungnahme zu Nr. 60	