

6. Sitzung 2024

Dienstag, 18. Juni 2024, 19:30 Uhr, Gemeinderatsaal im Landhaus

Vorsitzende:	Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin
Anwesend:	25 ordentliche Mitglieder 3 Ersatzmitglieder
Entschuldigt:	Jolanda Egger Barbara Feldges Corinne Widmer Pierric Gärtner Pirmin Bischof Sibille Keune (trifft etwas später ein)
Ersatz:	Andrea Stampfli Simon Mathys Ulrich Steiner
Stimmenzähler:	Claudio Hug
Referenten:	Thomas Henzi, Leiter Werkhof Reto Notter, Finanzverwalter
Protokoll:	Denise Eschler

Traktanden:

1. Protokoll Nr. 5/2024
2. Entscheid neue Gemeindesoftware
3. Grundsatzentscheid Antriebsart von Kehrlichtlastwagen
4. Stellungnahme zur Motion bzw. zum Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion, EU Stefan Buchloh, vom 26.10.2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe; Weiterbehandlung
5. Motion der SP-Fraktion, EU Angela Petiti, vom 26.10.2021, betreffend «Burrisgraben vom Suchverkehr befreien und für Lokale, Gewerbe und Anwohnende attraktiver machen»; Weiterbehandlung
6. Verschiedenes

Eingereichte Vorstösse

Interpellation der Grünen Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Laura Gantenbein, vom Juni 2024 betreffend «Die Altstadt der Stadt Solothurn soll positiv zu einer klimaneutralen Gemeinde und zum Ziel Energiestadt Gold beitragen - Wie erreichen wir das?»; inkl. Begründung

Postulat der Grünen Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Laura Gantenbein, vom Juni 2024 betreffend «Prüfen von Standorten für abschliessbare Velo-Container»; inkl. Begründung.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, begrüsst die Anwesenden zur 6. Gemeinderatssitzung. Für die abwesende Jolanda Egger, GLP, konnte kein Ersatz gefunden werden. Zudem wird Sibille Keune später eintreffen. Zu Beginn der Sitzung sind somit 28 GR-Mitglieder anwesend.

Als Stimmenzähler wird Claudio Hug einstimmig gewählt.

Die Traktandenliste wird ohne Wortmeldungen genehmigt.

1. Protokoll Nr. 5/2024

Das Protokoll Nr. 5 vom 21. Mai 2024 wird stillschweigend genehmigt.

18. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 38

2. Entscheid neue Gemeindesoftware

Referent: Reto Notter, Finanzverwalter

Vorlagen: Protokollauszug Wirtschafts- und Finanzausschuss Nr. 10 vom 15.05.2024
Preisvergleich Inhouse
Preisvergleich Outsourcing

Ausgangslage und Begründung

Anfangs 2024 startete die Einwohnergemeinde Solothurn, vertreten durch die Finanzverwaltung, ein Projekt zur Evaluation einer neuen Verwaltungssoftware zwecks Ablösung der Gemeindesoftware GeSoft der Firma Axians (nach der Übernahme der Firma Ruf). Dem neuen Projekt vorangegangen ist der 2019 gestartete und leider gescheiterte Upgrade-Versuch mit der Firma Axians von Axians GeSoft auf Axians Infoma newsystem. Die GRK vom 14. Dezember 2023 wurde über das weitere Vorgehen informiert und genehmigte die Vereinbarung mit der Axians Infoma Schweiz betreffend Vertragsauflösung.

Für die Evaluation einer neuen Lösung wurde eine Ausschreibung im offenen Verfahren gemäss Submissionsgesetz des Kantons Solothurn durchgeführt.

Das vom Projektteam erarbeitete Pflichtenheft mit den Anhängen Selbstdeklaration, Kriterienkatalog und Preisblatt wurde am 29. Januar 2024 auf der Plattform simap publiziert. Von interessierten Anbietern gestellte Fragen wurden beantwortet und ebenfalls auf simap allen Interessierten zugänglich gemacht.

Ziel des Projektes

Die gesuchte Software soll folgende Verwaltungsbereiche abdecken:

- Einwohnerkontrolle (mit den geltenden eCH Standarten und gesetzlich erforderlichen Schnittstellen zu GERES und Sedex)
- Finanzverwaltung (mit Hauptbuch, Nebenbücher Debitoren, Kreditoren, Anlagebuchhaltung, Registrierkasse)
- Steuern (mit Steuerregister, Fakturierung, Steuerdebitoren)
- Lohn (mit Stammdaten, Lohnabrechnung)

Die Datenübernahme aus der alten in die neue Softwarelösung soll möglichst umfassend sein. Erwünscht ist eine Softwarelösung aus einer Hand mit hohem Integrationsgrad der verschiedenen Teilbereiche, die bei Solothurner Gemeinden bereits erfolgreich eingesetzt wird. Weitere Anforderungen wurden im Kriterienkatalog detailliert beschrieben.

In erster Priorität wurde ein Inhouse-Betrieb evaluiert; Outsourcing-Varianten wurden optional in Betracht gezogen. Die Ablösung sollte wenn möglich per 1. Januar 2025, spätestens per 1. Januar 2026 erfolgen; eine unterjährige Umstellung wurde ebenfalls überprüft.

Submission

Bis zum Einreichungstermin vom 28. März 2024 wurden von fünf Firmen Angebote eingereicht. Die Offertöffnung am 3. April 2024, 9:00 Uhr, ergab folgendes Ergebnis:

Firma	Eingang	Offert-Datum	Vollständigkeit	Preis (ohne MWST)
Hürlimann Informatik AG Bachstrasse 39 8912 Obfelden	28.03.2024	26.03.2024	Gegeben	Fr. 338'380
Firma A	28.03.2024	27.03.2024	Gegeben	Fr. 431'140
Firma B	28.03.2024	26.03.2024	Gegeben	Fr. 1'146'020
Firma C	28.03.2024	27.03.2024	2 Varianten mit Outsourcing	Variante 1: Fr. 1'279'460 Variante 2: Fr. 1'235'680
Firma D	28.03.2024	26.03.2024	Gegeben	Fr. 1'188'324

Die Preise beinhalten die einmaligen Kosten sowie wiederkehrende Kosten für 48 Monate.

Sämtliche Offerten wurden fristgerecht eingereicht; soweit an der Offertöffnung beurteilbar sind die Angebote vollständig und somit gültig. Sie wurden im Folgenden anlässlich der Offertpräsentationen und der Sichtung der Unterlagen detailliert beurteilt.

Ergebnis der Evaluation

Mit dem bevorstehenden Wechsel von der Regio Energie Solothurn (RES) zu einem neuen Provider drängt sich eine Koordination der beiden Projekte auf. Der Betrieb einer Inhouse-Lösung bei RES steht nicht mehr im Vordergrund. Für einen Betrieb der neuen Gemeindeverwaltungssoftware beim neuen Provider ist es jedoch noch verfrüht und die terminlichen Risiken sind nur schwer abschätzbar. Somit rücken die Outsourcing-Varianten der Anbieter in den Vordergrund.

Die Bewertungen durch das Projektteam wurden nach dem Kriterienkatalog und den festgelegten Gewichtungen vorgenommen. Die Bewertung der Outsourcing-Varianten ergibt folgendes Ergebnis:

Bewertung der Offerten Outsourcinglösung							
	Maximalpunktzahl	Erreichte Punkte					
		Hürlimann	Firma A	Firma C1	Firma B	Firma C2	Firma D
1. Preis	300.0	300.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. Erfüllungsgrad des Pflichtenhefts	300.0	272.2	268.6	281.4	284.0	278.0	251.4
Finanzbuchhaltung	50.0	41.6	46.8	50.0	49.4	49.2	46.2
Debitoren	50.0	48.2	48.8	43.6	49.6	43.6	34.8
Kreditoren	50.0	44.6	40.4	47.4	48.8	44.8	37.2
Steuern / Steuerdebitoren	50.0	50.0	45.2	45.4	45.4	45.4	43.4
Einwohnerkontrolle	50.0	44.2	43.6	49.2	49.2	49.2	42.2
Lohn	50.0	43.6	43.8	45.8	41.6	45.8	47.6
3. Zweckmässigkeit der offerierten Lösung	250.0	238.0	233.0	186.0	182.0	184.0	177.0
Angaben zu Software- und Systemtechnologien	125.0	118.0	118.0	111.0	112.0	109.0	102.0
Angaben zur Migration	125.0	120.0	115.0	75.0	70.0	75.0	75.0
4. Support	150.0	150.0	138.0	134.0	135.0	134.0	98.0
Anforderungen an den Support	75.0	75.0	71.0	69.0	64.0	69.0	59.0
Präsentation	75.0	75.0	67.0	65.0	71.0	65.0	39.0
Total	1'000.0	960.2	639.6	601.4	601.0	596.0	526.4

Rang	1	2	3	4	5	6
-------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Die Offerte der Firma Hürlimann (HISoft) erweckt einen guten Eindruck. Sie ist kurzgehalten, ohne überflüssige Details und Grafiken, gut verständlich und übersichtlich. Hürlimann bekennt sich zu Opensource-Software und hat auf diesem Gebiet gut ausgewiesenes Knowhow. Die Software HISoft kommt aus einer Hand, ist übersichtlich und verständlich, erweckt jedoch mit der Bildschirmoberfläche einen etwas veralteten Eindruck. Die Firma Hürlimann bietet eine umfassende Datenmigration und kann damit auch eine unterjährige Umstellung empfehlen. HISoft kann Inhouse wie auch im Outsourcing betrieben werden. Die Offertpräsentation war kompetent und behandelte die gestellten Fragen und Geschäftsfälle. Die Referenzauskünfte waren positiv.

Die Kosten der Inhouse- wie auch der Outsourcing-Lösungen der einzelnen Anbieter sind in den Beilagen ersichtlich. Die Firma Hürlimann Informatik AG hat mit einmaligen Kosten von Fr. 90'878 und jährlich wiederkehrenden Kosten von Fr. 102'695 (inklusive MWST) das günstigste Outsourcing-Angebot eingereicht. Auch bei der Zweckmässigkeit der offerierten Lösung sowie beim Support konnte Hürlimann Informatik AG das beste Ergebnis erzielen. Einzig beim Erfüllungsgrad des Pflichtenhefts erreichten die Firmen B und C die höheren Punktzahlen. Die Firmen B und C konnten beim Pflichtenheft sehr überzeugen, dies schlug sich jedoch auch im Preis nieder. Für das Projektteam ist dies jedoch kein Grund, an HISoft zu zweifeln, denn der Abstand im Erfüllungsgrad des Pflichtenhefts zu den Firmen B und C ist vertretbar.

Der digitale Kreditoren-Workflow ist im Angebot der Firma Hürlimann noch nicht enthalten. Hier muss mit Einmalkosten von Fr. 11'250 und jährlich wiederkehrenden Kosten von Fr. 2'750 gerechnet werden. Der Finanzverwaltung ist es wichtig, den digitalen Kreditoren-Workflow einzuführen und beantragt deshalb, diese Kosten noch aufzunehmen. Bei den Steuern ist im Angebot nur eine Datenübernahme der letzten 5 Jahre enthalten. Optimal wäre aber, wenn die letzten 10 Jahre übernommen werden. Müssen die letzten 10 Jahre übernommen werden, kommen noch Einmalkosten von Fr. 2'700 dazu. Die Finanzverwaltung beantragt, 10 Jahre der Steuerdaten zu übernehmen. Beim zweitgünstigsten Angebot sind diese beiden Sachverhalte bereits im Preis inbegriffen. Auch wenn dies berücksichtigt wird, hat Hürlimann Informatik

AG immer noch das günstigste Angebot und würde auch bei Berücksichtigung die höchste Punktzahl erreichen.

Auch beim Betrieb einer Inhouse-Lösung reichte Hürlimann Informatik AG das günstigste Angebot ein und erreichte bei der Bewertung ebenfalls mit grossem Abstand den 1. Rang. Beim Betrieb einer Inhouse-Lösung muss bei Hürlimann Informatik AG mit Einmalkosten von Fr. 64'934 und jährlich wiederkehrenden Kosten von Fr. 75'214 gerechnet werden. Die Kosten der Inhouse-Lösung wäre somit gegenüber der Outsourcing-Lösung einmalig um Fr. 26'000 und die wiederkehrenden Kosten um rund Fr. 27'500 günstiger. Dabei sind jedoch die Kosten des IT-Anbieters für die Infrastruktur noch nicht berücksichtigt. Voraussichtlich per Ende 2025 / Anfang 2026 wird der IT-Anbieter gewechselt. Die Umstellung der Gemeindesoftware wird ca. im Frühling/Sommer 2025 erfolgen. Das bedeutet, dass die Umstellung mit der Regio Energie Solothurn wie auch mit dem zukünftigen IT-Anbieter erfolgen muss. Es ist davon auszugehen, dass diese Kosten mindestens so hoch sein werden wie die Kostenersparnis bei der Hürlimann Informatik AG von Fr. 26'000. Weiter steigt das Risiko, dass es zu Komplikationen respektive Verschiebungen kommen kann, da die Umstellung des IT-Anbieters direkte Auswirkungen auf den Betrieb der Gemeindeverwaltungssoftware hat. Bei den jährlich wiederkehrenden Kosten für den Betrieb der Inhouse-Lösung wird bei dem neuen IT-Anbieter mit Kosten von gut Fr. 10'000 gerechnet. Die jährlich wiederkehrenden Kosten wären somit bei der Inhouse-Lösung günstiger. Die Outsourcing-Variante hat jedoch den Vorteil, dass die Schnittstellenproblematik entfällt und es «nur» einen Ansprechpartner gibt. Das wird zu einer zusätzlichen Entlastung führen. Aus all diesen Gründen wird beantragt, die Outsourcing-Variante zu wählen. Nach zwei Jahren werden die Kosten der Inhouse- und Outsourcing-Varianten nochmals überprüft und ausgewertet, so dass bei grosser Kosten- und Nutzeneinsparung im 3. Jahr zu einer Inhouse-Lösung gewechselt werden könnte.

Nach Genehmigung der folgenden Anträge werden die Anbieter mit entsprechender Rechtsmittelbelehrung über das Ergebnis der Submission orientiert.

Anträge

Dem Wirtschafts- und Finanzausschuss wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

1. Im 2025 wird auf die Gemeindeverwaltungssoftware HISoft von Hürlimann Informatik AG gewechselt.
2. Die Finanzverwaltung wird beauftragt, aufgrund der vorliegenden Offerte und mit den beiden möglichen Zusätzen, digitaler Kreditoren-Workflow und 10-jährige Datenübernahme bei den Steuern, den Vertrag mit der Firma Hürlimann Informatik AG zu unterzeichnen und der Vertrag mit Axians betreffend GeSoft auf einen von der Verwaltung zu bestimmenden Zeitpunkt zu kündigen, so dass ein optimaler Wechsel gewährleistet werden kann.
3. Für die Einmalkosten von Fr. 105'000 wird ein Nachtragskredit zu Gunsten Rubrik 0220.3158.00, Rechnung 2024, bewilligt. Die jährlich wiederkehrenden Kosten für die Software HISoft werden erstmals im Jahr 2025 budgetiert.

Als Antrag an den Gemeinderat hat der Wirtschafts- und Finanzausschuss

beschlossen:

Einstimmig

Die Anträge der Finanzverwaltung sind zu genehmigen.

Antrag und Beratung

Reto Notter, Finanzverwalter, weist einleitend darauf hin, dass das Thema der neuen Gemeindeverwaltungssoftware seit längerer Zeit hängig ist und zwischenzeitlich eine Submission durchgeführt wurde. Die Firma Hürlimann Informatik hat das günstigste Angebot eingereicht und belegt den ersten Platz bei der Submissionsbewerbung. Ihre Software HISoft wurde geprüft und erfüllt die Anforderungen. Die Stadt hat sich für ein Outsourcing-Modell entschieden, weil im nächsten Jahr der IT-Anbieter gewechselt wird und es deshalb einfacher ist, in einem Outsourcing-Modell zu starten. In zwei bis vier Jahren wird dies nochmals überprüft werden müssen. Auch bei der Software der Firma Hürlimann wird es noch Veränderungen geben bzw. wird sich die Software weiterentwickeln. Das Jahr 2025 wird ein Übergangsjahr, indem einerseits mit der Software der Firma Hürlimann gestartet und gleichzeitig die Zusammenarbeit mit Axians weitergeführt wird. Voraussichtlich Ende 2025 wird Axians vollständig durch Hürlimann abgelöst. Die Kosten werden während der Übergangsphase höher sein. Langfristig betrachtet sollte diese Variante aber günstiger werden.

Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat das Traktandum gemäss dem Präsidenten **Pascal Walter** behandelt und konnten die Ausführungen des Finanzverwalters nachvollziehen. Thematisiert wurde unter anderem, dass der zu genehmigende Betrag grundsätzlich in der Kompetenz der Gemeinderatskommission liegt, es jedoch als gut empfunden wurde, dieses Geschäft, das auch bereits von den Medien aufgenommen wurde, im Gemeinderat zu beraten. Im Ausschuss wurde diskutiert, weshalb die Kosten, die erst im Jahr 2025 generiert werden, nicht einfach im Budget aufgenommen werden. Wegen der bereits heute anstehenden Vorarbeiten und weil immer wieder darauf aufmerksam gemacht wird, solche Kredite rechtzeitig und nicht erst im Nachgang einzuholen, hat der Ausschuss das Vorgehen begrüsst. Welcher Kostenanteil im Jahr 2024 und welcher 2025 anfallen wird, wird nicht gross beeinflusst werden können. Fakt ist, dass die Kosten vorhanden sind und es der Transparenz dient, diese bereits jetzt mit einem Antragskredit im Gemeinderat zu diskutieren und nicht bloss ins Budget 2025 aufzunehmen. Weil zudem positive Erfahrungen aus den Tests der Software bestehen, stimmt der Wirtschafts- und Finanzausschuss diesem Vorgehen und dem Antrag einstimmig zu.

Das Eintreten auf die Vorlage wird nicht bestritten.

Voten aus den Fraktionen

Christian Riggerbach, stimmt den Anträgen namens der Fraktion der Grünen zu. Sie begrüssen das Vorgehen, die Anträge im Ausschuss und im Gemeinderat zu beraten. Der Preis und der Unterschied zu den teureren Offerten haben überrascht. Es stellen sich zwei Fragen: Im Dokument wurde ein einziges Mal der Begriff «Open Source» genannt. Er erkundigt sich, was darunter zu verstehen ist. Er möchte zudem wissen, wie der Stand der Dinge betreffend die Geschäftsverwaltungssoftware ist.

Patrick Käppeli, SVP-Fraktion, schliesst sich dem Votum an und findet das gewählte Vorgehen ebenfalls gut. **Die SVP-Fraktion unterstützt die Anträge.** Aus ihrer Sicht sollte die In-House-Lösung bevorzugt werden, da diese entsprechend günstiger ist. Allenfalls könnten mit

dem zukünftigen Outsourcing- Anbieter Kontakt aufgenommen werden, um zu prüfen, ob der Betrieb der neuen Lösung bereits aufgesetzt und gestartet werden könnte. So könnten möglicherweise Kosten eingespart und Synergien genutzt werden. So müsste dies nicht bei der Regio Energie installiert und später wieder migriert werden.

Simon Mathys bedankt sich im Namen der SP-Fraktion bei der Stadtverwaltung für die gute Vorbereitung und die Transparenz. Die drei Anträge wurden besprochen und es wird begrüsst, dass bei Hürlimann AG eine unterjährige Migration möglich ist. Die Behördenflexibilität entzieht sich bei diesen IT-projekten und es macht sicher Sinn, nach zwei Jahren Bilanz zu ziehen. Der Kreditoren-Workflow sowie der Import der Steuerdaten waren ebenfalls unbestritten. **Für die SP-Fraktion ist der Fall deshalb klar und sie wird den Anträgen vollumfänglich zustimmen.**

Für die FDP-Fraktion führt **Charlie Schmid**, aus, sie haben sich das Geschäft erklären lassen und hätten gewisse Punkte hinterfragt. Sie sind aber auch der Ansicht, dass man mit dem gewählten Vorgehen richtig liegt. **Die FDP-Fraktion wird den Anträgen zustimmen.**

Beantwortung der Fragen

Auf die Frage von Christian Riggensbach betreffend «Open Source» teilt **Reto Notter** mit, die Firma Hürlimann sei die einzige Firma, die das Angebot Open Source betreibt. Er hofft, dass hiervon nichts zu spüren sein wird. Die anderen Anbieter kaufen zusätzliche Produkte von anderen Firmen ein, wofür Lizenzkosten entstehen. Dadurch, dass Hürlimann alles anbietet und das Open Source-Modell wählt, ist der Preis entsprechend tiefer. Hinzu kommt, dass Hürlimann die Stadt Solothurn unbedingt als Kunde wollte. Die Lösung wird noch nicht von vielen Solothurner Gemeinden eingesetzt. Es sind eher kleinere Gemeinden, die das Produkt nutzen. Die Firma Hürlimann wächst aber stark und ist auch in den Kantonen Aargau und Basel-Land aktiv. Die Gemeinde Pratteln ist mit Solothurn vergleichbar und ist sehr zufrieden mit Hürlimann. Daneben wurden auch andere Gemeinden nach ihren Erfahrungen gefragt Angesichts der sehr guten Referenzen ist die Stadtverwaltung überzeugt, dass die Software der Firma Hürlimann dem entspricht, was die Stadt Solothurn braucht.

Betreffend die Geschäftsverwaltungssoftware teilt **Urs Unterlerchner** mit, dass vor längerer Zeit informiert wurde, eine solche anschaffen zu wollen. Mit dem Entscheid wurde zugewartet, um das Vorgehen der Finanzverwaltung abzuwarten. Lange war der Anbieter für die Geschäftsverwaltungssoftware auch im Rennen für die Software der Finanzverwaltung. Inzwischen ist klar, dass es nicht der gleiche Anbieter sein wird. Die Stadt hat das Pech oder indirekt das Glück, dass die Firma wegen der langen Wartezeit nicht mehr über die Personalressourcen verfügt, um die Geschäftsverwaltungssoftware auf den Herbst hin einführen zu können. Die Einführung wird deshalb erst im Jahr 2025 stattfinden können.

Reto Notter präzisiert, dass die Frage des Outsourcings intensiv diskutiert wurde und die In-house-Lösung eigentlich bevorzugt wurde. Weil der Anbieter im 2025 aber ohnehin gewechselt wird, wäre zunächst der Wechsel bei der Regio Energie nötig und danach beim neuen Anbieter. Aus diesem Grund wurde das Outsourcing-Modell gewählt. Die Lizenzkosten werden für das Jahr 2025 für beide Programme anfallen. Dieses Vorgehen wurde auch aus Sicherheitsgründen gewählt, wenn bspw. beim Wechsel etwas nicht funktionieren sollte. Das Jahr 2025 wird dadurch etwas teurer, dafür besteht eine höhere Sicherheit für den Fall, dass beim Wechsel etwas schiefgehen sollte.

Gestützt auf den Antrag des Wirtschafts- und Finanzausschusses hat der Gemeinderat bei 28 Anwesenden

beschlossen:

Einstimmig

1. Im 2025 wird auf die Gemeindeverwaltungssoftware HISoft von Hürlimann Informatik AG gewechselt.
2. Die Finanzverwaltung wird beauftragt, aufgrund der vorliegenden Offerte und mit den bei den möglichen Zusätzen, digitaler Kreditoren-Workflow und 10-jährige Datenübernahme bei den Steuern, den Vertrag mit der Firma Hürlimann Informatik AG zu unterzeichnen und der Vertrag mit Axians betreffend GeSoft auf einen von der Verwaltung zu bestimmenden Zeitpunkt zu kündigen, so dass ein optimaler Wechsel gewährleistet werden kann.
3. Für die Einmalkosten von Fr. 105'000 wird ein Nachtragskredit zu Gunsten Rubrik 0220.3158.00, Rechnung 2024, bewilligt. Die jährlich wiederkehrenden Kosten für die Software HISoft werden erstmals im Jahr 2025 budgetiert.

Verteiler (elektronisch)

Finanzverwaltung
ad acta 047

18. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 39

3. Grundsatzentscheid Antriebsart von Kehrlichtlastwagen

Referenten: Thomas Henzi, Leiter Werkhof

Vorlage: Protokollauszug Umwelt- und Bauausschuss Nr. 11 vom 16.05.2024

1. Ausgangslage

Die Stadt Solothurn besitzt heute drei Kehrlichtlastwagen die über einen Dieselmotor verfügen.

Fahrzeug	Scania P 280	Scania P 320	Scania P 320
Inverkehrsetzung	2008	2011	2019
EURO Norm	5	5	6
Kilometer	110'196	115'512	51'475
Betriebsstunden	13'687	13'531	5'899
Ersatz Jahr	2025	2025	2034

Zwei der drei Kehrlichtlastwagen (Scania P280 und Scania P320 mit Jahrgang 2011) sind am Ende ihrer Lebensdauer angelangt, haben jeweils mehr als 13'000 Betriebsstunden auf dem Buckel und müssen ersetzt werden. Zudem haben die Fahrzeuge einen Dieselmotor der Euro 5 Norm. Der Scania P 280, Baujahr 2008, ist unser Reservefahrzeug. Dieses Fahrzeug wird nur noch eingesetzt, wenn eines der anderen zwei Fahrzeuge nicht zur Verfügung steht.

Neu sollen zwei Kehrlichtlastwagen gleichzeitig ersetzt werden und nicht wie im Finanzplan vorgesehen eines im 2024 und das zweite im 2026. Der Vorteil liegt darin, dass wir zwei baugleiche Fahrzeuge erhalten, was vor allem die Bedienung, Schulung sowie den Ablauf von Wartung, Instandhaltung und Reparatur erleichtern würde.

Es ist vorgesehen, den Scania P 320 mit Jahrgang 2019 nach abgeschlossener Beschaffung im 2025 neu als Reservefahrzeug einzusetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist dieses Fahrzeug seit 7 Jahren im Betrieb und wird voraussichtlich über 8'000 Betriebsstunden verfügen. Zudem muss bei neuen Elektro-Kehrlichtlastwagen aktuell mit einer Lieferfrist von knapp zwei Jahren gerechnet werden. Die Lieferung ist somit vor Ende 2025 nicht zu erwarten. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Scania P 320 mit Jahrgang 2011 fast 15 Jahre im Betrieb sein und wird mit 16'000 Betriebsstunden seine Lebensdauer erreicht haben.

Um die Beschaffung rechtlich korrekt durchführen zu können, ist eine Grundsatzentscheidung notwendig, welche Antriebsart ausgeschrieben werden soll.

2. Alternative Antriebe

Auch bei den Kehrlichtlastwagen gibt es alternative Antriebe wie Biogas-, Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge. Bei allen Herstellern von Kehrlichtlastwagen hat sich die Elektrovariante durchgesetzt und ist in den grossen Schweizer Städten bereits stark vertreten. Gas- und Wasserstofffahrzeuge haben sich hingegen nicht durchgesetzt, da sie einige Nachteile aufweisen. Neben der geringen Ladekapazität, der Betankung ist auch die Schadstoffreduktion gering und die Lärmbelastung bleibt bestehen.

Seit ca. 2 Jahren sind auch die LKW-Hersteller VOLVO und SCANIA mit serienmässigen Elektro-Kehrrichtlastwagen auf dem Markt, was auch bereits zu Preissenkungen geführt hat.

3. Vergleich Antriebssysteme

Antriebsart ¹	Vorteile	Nachteile
Diesel-KFZ	- Günstigere Anschaffungskosten (im Vergleich zu Elektro-KFZ) - keine Ladeinfrastruktur - Reichweite - Lebensdauer der Fahrzeuge liegt bei 15 Jahren - Fahren auch bei Strommangel-lage	- Lärm - Schadstoffausstoss im Betrieb - mehr Wartungskosten - CO2-Ausstoss - mehr kantonale und eidgenössische Abgaben
Elektro-KFZ	- lärmarm - keine fossilen Treibstoffe notwendig - hohe Energieeffizienz - kein Schadstoffausstoss im Betrieb - 100% weniger CO2-Ausstoss im Betrieb, 50% weniger über die gesamte Wertschöpfungskette - geringe Wartungskosten aufgrund weniger Verschleissteile - weniger kantonale und eidgenössische Abgaben (Stand heute) - geringere Lebenszykluskosten - ideal für Stopp und Go Betrieb	- hohe Anschaffungskosten (im Vergleich zu Diesel-KFZ) - Problematik der Batterieherstellung - geringere Reichweite - Lebensdauer der Batterie

Es wurden nur die Antriebsarten Diesel und Elektro verglichen. Durch die Platzverhältnisse, vor allem in der Altstadt, sind unsere Kehrrichtlastwagen begrenzt in der Länge, Höhe und Radstand. In den von uns geforderten Dimensionen gibt es keine anderen Antriebsarten.

Weiter muss auf eine Alternative mit Gas und Wasserstoff mangels geeigneter Anbieter verzichtet werden.

4. Kosten

Kostenvergleich von zwei Diesel vs. Elektrofahrzeugen

¹ Aufgrund fehlender Anbieter können Gas und Wasserstoff als Alternative nicht aufgeführt werden.

	Diesel Kehrlichtfahr- zeug in CHF	Elektro Kehrlichtfahrzeug in CHF
Anschaffungskosten		
Anschaffungskosten KFZ	840'000	1'560'000
Ladestation	0	100'000
Total Beschaffungskosten	840'000	1'660'000
Differenz		+820'000
Betriebskosten pro Jahr		
LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe)	14'000	0
Fahrzeugsteuern Kanton SO	4'000	0
Fahrzeugunterhalt	20'000	6'000
Treibstoff / Strom	17'000	9'000
Total Betriebskosten pro Jahr	55'000	15'000
Differenz pro Jahr		-40'000
Amortisation auf 12 Jahre	70'000	130'000
Differenz pro Jahr in CHF		+60'000

Die Elektrofahrzeuge sind im Betrieb 40'000 Franken günstiger und in der Amortisation 60'000 Franken teurer. Die Elektrofahrzeuge sind also pro Jahr 20'000 Franken teurer. Über eine Betriebsdauer von 12 Jahren sind die Elektrofahrzeuge rund 240'000 Franken teurer. Hinzu kommen weitere 100'000 Franken Kosten für die Ladestation.

Somit ist mit Mehrkosten von rund 340'000 Franken für die Elektro-Kehrlichtlastwagen zu rechnen. Die Fahrzeuge werden über die gebundenen Ausgaben der Abfallbewirtschaftung finanziert.

5. Schlussfolgerung

Der Ersatz von zwei Kehrlichtlastwagen im Jahr 2025 ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht anzustreben. Werden diese Fahrzeuge in absehbarer Zeit nicht ersetzt, können unverhältnismässig hohe Unterhaltskosten entstehen. Die Elektrifizierung der Mobilität hält auch im kommunalen Bereich Einzug. Das Angebot an elektrisch betriebenen Kehrlichtlastwagen hat in den letzten Jahren zugenommen und die Preise sind gesunken.

Noch sind die Investitionskosten deutlich höher als bei konventionellen Antrieben, aber die Vorteile überwiegen. Aus ökologischer Sicht (CO₂-Äquivalenz) stösst ein Elektrofahrzeug über seine gesamte Lebensdauer inklusive Herstellung und Entsorgung weniger CO₂ aus als ein vergleichbares Dieselfahrzeug. Durch die Vermeidung von Schadstoffen und die geringere Lärmbelastung werden Mensch und Natur geschont. Insgesamt kann die Beschaffung als nachhaltig bewertet werden.

6. Antrag

Dem Umwelt- und Bauausschuss wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

Die Beschaffung der zwei Kehrriichtlastwagen erfolgt mittels Elektroantrieb.

Als Antrag an den Gemeinderat hat der Umwelt- und Bauausschuss

beschlossen:

1. Der Antrag der Stadtverwaltung ist abzulehnen:
3 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen
Die Beschaffung der zwei Kehrriichtlastwagen erfolgt mittels Elektroantrieb.
2. Der Ausschuss stellt dem Gemeinderat folgenden Gegenantrag:
Einstimmig
Die Ausschreibung eines Kehrriichtlastwagen erfolgt mittels Elektroantrieb.

Antrag und Beratung

Stefanie Ingold begrüsst einleitend den Referenten und betont, es geht vorliegend um einen Grundsatzentscheid, welche Fahrzeugart angeschafft werden sollen.

Thomas Henzi, Leiter Werkhof, zeigt anhand der Präsentation die drei in Betrieb stehenden Kehrriichtlastwagen. Es sind allesamt dieselbetriebene Fahrzeuge des Herstellers Scania. Die drei Fahrzeuge wurden in den Jahren 2008, 2011 und 2019 in Betrieb genommen. Normalerweise wird von einer Amortisation nach 15 Jahren ausgegangen. Entscheidend sind nicht nur die Kilometer, sondern auch die Betriebsstunden. Die beiden Fahrzeuge aus den Jahren 2008 und 2011 sind am Ende ihrer Lebensdauer angelangt und müssen ersetzt werden. Der Werkhof hat sich entschlossen, diese beiden Fahrzeuge gleichzeitig zu ersetzen. Einerseits wegen des Alters, andererseits wegen der Betriebszeiten. Der eine Lastwagen ist heute 16-jährig. Auch das andere Fahrzeug ist bereits 13 Jahre alt. Mittlerweile beträgt die Lieferfrist für Neufahrzeuge zwei Jahre. Dies vor allem wegen des Aufbaus. Die Verhältnisse in der Altstadt lassen nur eine begrenzte Höhe, Breite, Länge und Radstand zu. Hinzu kommt die Infrastruktur der Werkstatt, wo die Einfahrt ähnlich eng ist. Die beiden Antriebsarten Diesel und Elektro wurden einander gegenübergestellt. Für den Dieselantrieb sprechen die Anschaffungskosten, die nicht benötigte Ladeinfrastruktur, die Reichweite, Lebensdauer von 15 bis 20 Jahren und die Möglichkeit, auch bei Strommangel fahren zu können. Die Nachteile des Diesels liegen beim Lärm, Schadstoffausstoss, der nicht nur die Umwelt, sondern auch Passanten belastet. Der Diesel verursacht höhere Wartungskosten, hat den wesentlich höheren CO₂-Ausstoss und aktuell sind noch höhere kantonale und eidgenössische Abgaben fällig. Demgegenüber ist das Elektrofahrzeug nur wenig Lärm verursachend, es benötigt keinen fossilen Antrieb, hat eine hohe Energieeffizienz, geringere Wartungskosten, tiefere kantonale und eidgenössische Abgaben. Zudem entstehen beim Elektrofahrzeug geringere Lebenszykluskosten und es eignet sich ideal für den Stopp- und Go-Betrieb der Müllabfuhr. Grosser Negativpunkt beim Elektrofahrzeug sind die massiv höheren Anschaffungskosten. Darauf wäre bei der Ausschreibung besonders zu achten. Das Elektrofahrzeug hat ferner eine geringere Reichweite und es besteht weiterhin Ungewissheit, was die Lebensdauer der Batterie betrifft. Die Kostengegenüber-

stellung der beiden Antriebsarten hat gezeigt, dass die Anschaffungskosten den wesentlichen Punkt darstellen. Aufgezeigt werden die Kosten für zwei Fahrzeuge mit Vollausrüstung. Für die Angaben wurden Richtofferten eingeholt. Die Richtofferte zeigt in der Regel nicht alle gewünschten Optionen, sondern es handelt sich um ein Standardprodukt. Die Anschaffungskosten für zwei Dieselfahrzeuge liegen bei 840'000 Franken. Für elektrobetriebene Fahrzeuge liegen die Anschaffungskosten bei 1,56 Mio. Franken. Beim Elektrofahrzeug kommt die Ladeinfrastruktur dazu, die hinter dem Stadtpräsidium installiert wird. Zusätzlich sind Anpassungen bei der Stromverteilung nötig. Es müssten Kabel gezogen und die Ladeinfrastruktur erstellt werden, die zu einem späteren Zeitpunkt für drei Fahrzeuge ausreicht. Daraus resultiert zwischen Diesel- und Elektrofahrzeug eine Differenz von 820'000 Franken für zwei Fahrzeuge. Die Betriebskosten liegen beim Elektrofahrzeug tiefer, dies jedoch unter Vorbehalt. Die LSWA für zwei Dieselfahrzeuge beträgt aktuell 14'000 Franken, wobei auf Stufe Bund aktuell Diskussionen geführt werden, diese bis ins Jahr 2031 stufenweise aufzuheben. Bis ins Jahr 2031 werden somit die Elektrofahrzeuge von der LSWA ausgenommen sein. Die kantonalen Steuern der MFK würden sich für Elektrofahrzeug aktuell auf Null Franken belaufen. Für die Dieselfahrzeuge fallen jährlich 4'000 Franken an. Ab 2026 beabsichtigt der Kanton Solothurn, Elektrofahrzeuge zu besteuern. Neu sollen diese nicht mehr nach Kubatur/PS, sondern nach Gewicht besteuert werden. Für Elektrofahrzeuge soll ein Rabatt von 20 Prozent gewährt werden. Die Dieselfahrzeuge, die angeschafft werden sollen, wiegen 8 Tonnen, das Elektrofahrzeug 10 Tonnen, so dass die Steuern bis zu deren Anschaffung im Jahr 2026 gleich hoch sein werden, da der Rabatt bis dahin hinfällig ist. Die um 14'000 Franken höheren Fahrzeugunterhaltskosten beim Elektrofahrzeug resultieren auch dadurch, dass auf der Batterie eine achtjährige Vollgarantie besteht, was bei einem Dieselfahrzeug nicht gewährleistet werden kann, weil dies zu teuer bzw. der Unterhalt in der eigenen Werkstatt günstiger kommt. Die für zwei Elektrofahrzeuge aufgeführten Fahrzeugunterhaltskosten von 6'000 Franken betreffen namentlich den Unterhalt des Aufbaus. Die aufgeführten Treibstoffkosten von 17'000 Franken für die Dieselfahrzeuge sind belegt. Die 9'000 Franken Stromkosten für die Elektrofahrzeuge entsprechen dem momentanen Strompreis in Solothurn. Schlussendlich ergibt dies im Moment eine Differenz von 40'000 Franken. Angenommen, das Elektrofahrzeug würde 2026 für zwölf Jahre in Betrieb genommen, läge diese Differenz aktuell noch bei 30'000 Franken, weil der Rabatt wegfällt und auch die LSWA mit 7'000 Franken ebenfalls wegfällt. Hinzu kommt die Amortisation. Die Fahrzeuge wurden auf zwölf Jahre hin verglichen. Weil die Anschaffung der Elektrofahrzeuge viel teurer ist, muss auch mehr abgeschrieben werden. Pro Jahr sind die beiden Elektrofahrzeuge 60'000 Franken teurer.

Markus Schüpbach, Präsident Umwelt- und Bauausschuss, erläutert, dass der vorliegende Antrag am 16. Mai 2024 besprochen wurde. Wie ausgeführt wurde, sind zwei der drei Kehrtraktfahrzeuge am Ende der betrieblichen Lebensdauer angelangt. Auch technologisch entsprechen die Fahrzeuge der EURO5-Generation, den seit 2019 geltenden EURO6-Norm nicht mehr. Der Ausschuss hat die im Antrag aufgeführten ökonomischen Vergleiche zur Diesel- und Elektrofahrzeug-Beschaffung mit dem ökologischen Nutzen ausführlich diskutiert. Ohne das Protokoll an dieser Stelle zu zitieren, wurden zusammenfassend folgende Themen besprochen: Die heute immer noch höheren Beschaffungskosten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu einem EURO6-Dieselfahrzeug widersprechen den aktuellen Sparbemühungen. Mit der auf acht Jahre limitierten Batteriebensdauer, insbesondere wenn der Lastwagenunterbau wesentlich mehr als 100'000 km abspulen und die Lebensdauer verdoppelt werden kann, müsste korrekterweise eine zweite Batterie angeschafft und in der ökonomischen Berechnung berücksichtigt werden. Ein weiterer Punkt ist die vorzeitige Abschreibung der Elektro-Ladeinfrastrukturkosten von 100'000 Franken. Namentlich mit Blick auf einen späteren Umzug in den neuen Werkhof, müssten diese Infrastrukturen vorzeitig ausser Betrieb genommen werden. Auch dies müsste finanziell entsprechend berücksichtigt werden. Daneben besteht ein sogenanntes «First Boom»-Risiko für Elektrolastwagen. Dieses Risiko ergibt sich leider nach der Vergabe aufgrund der zweijährigen Lieferfrist für den Presscontainer. In dieser Zeit können sich technologisch noch einige Veränderungen und Entwicklungen ergeben und auch die Umstände der Batterieherstellung könnten sich verbessern. Die Preise werden sich aufgrund des

Skaleneffekts nochmals erheblich reduzieren. Die Stadt Solothurn könnte zum Zeitpunkt der Auslieferung im Jahr 2027 über zwei Elektro-Kehrriktlastwagen verfügen, die nicht nur teuer sind, sondern möglicherweise auch mit veralteter Batterietechnologie ausgerüstet sind. Eine mögliche Abhilfe würde eine Trennung der Ausschreibung vom Presscontainer und Fahrzeug schaffen. Dies hätte aber erhebliche Nachteile auf Garantie, Betrieb und Unterhalt zur Folge. Im Ausschuss wurden weiter die ersten positiven wie auch negativen Erfahrungen anderer Städte mit Elektro-Kehrriktlastwagen diskutiert. Wegen fehlenden Mengenrabatten bei gleichzeitiger Beschaffung von zwei Fahrzeugen mit Presscontainer muss aber auch das latente Ausfallrisiko und ein möglicher Mehraufwand für Betrieb und Unterhalt der beiden alten Diesellastwagen mit den Baujahren 2011 und 2019 erwähnt werden, da weiterhin zwei alte Fahrzeuge in Betrieb wären. Zu guter Letzt wurde im Betrieb korrekterweise nur eine potenzielle CO₂-Einsparung von 50 Prozent ausgewiesen. Dies auch nur, wenn CO₂-freier Strom bezogen wird. Aufgrund dieser verschiedenen Vor- und Nachteile sowie den klammen Stadtfinanzen und mit einem simplen Ablasshandel mit CO₂-Zertifikaten, die aktuell zirka 120 Franken pro Tonne CO₂ kosten, könnte ein neues Dieselfahrzeug beschafft werden. Dies wäre zweifellos die günstigste Lösung. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass ein Abfalllastwagen primär in Quartieren und somit nah, sicht- und spürbar bei der Bevölkerung unterwegs ist. Dies nicht nur einmal bei der Beschaffung, sondern wiederkehrend. Bekanntlich stösst ein Dieselfahrzeug Abgase aus, auch wenn es die Anforderungen der EURO-Norm 6 erfüllt. Nebst CO₂, das als Treibhausgas zur globalen Erwärmung beiträgt, auch weitere gesundheitsschädigende Stoffe wie Stickoxid und Kohlenmonoxid sowie Russ. Daneben sind der verursachte Motorenlärm und noch wichtiger, die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, nicht zu vergessen. Aufgrund dieser verschiedenen Risiken bzw. Vor- und Nachteile der beantragten Grundsatzentscheidungen, unterstützt der Umwelt- und Bauausschuss die Ausschreibung für die Anschaffung eines Kehrriktlastwagens. Trotzdem wurde der ursprüngliche Antrag des Stadtbauamtes wegen der vielen erwähnten Unvereinbarkeiten im Ausschuss mit drei zu vier Stimmen abgelehnt. Mit der Erwartung, dass die vielen Vorarbeiten und Gespräche inklusive der Protokolle des Stadtbauamtes und des Ausschusses nicht umsonst waren, **beantragt der Umwelt- und Bauausschuss dem Gemeinderat einstimmig – zur Risikominimierung und Reduktion der ausgewiesenen Investitionskosten – die Ausschreibung von einem Kehrriktlastwagen mittels Elektroantrieb.**

Das Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

Voten aus den Fraktionen

Jörg Aebischer, FDP-Fraktion, schliesst sich seinem Vorredner an und möchte eine dritte Variante ins Spiel bringen. Diese wurde vom Umwelt- und Bauausschuss bereits geprüft. Die FDP-Fraktion und er persönlich haben sich sehr intensiv mit dem Geschäft befasst. Letztlich dreht sich die ganze Diskussion um das Ziel, 2050 Netto-Null, zu erreichen. Für die FDP ist dies ein sehr wichtiges Ziel. Aus eigener Erfahrung – er persönlich hat vom Elektro-Rasenmäher bis zur PV-Anlage schon einiges investiert – weiss er, dass es immer um eine Abwägung zwischen ökologischen und ökonomischen Zielen geht. Dies wurde bereits angesprochen. Es lassen sich aber verschiedene Schlüsse daraus ziehen. Man könnte man sich vorneweg die Frage stellen, welche Variante bevorzugt und gewählt würde, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Wenn eine Variante 500'000 Franken und die andere 2'500 Franken kostet, würde spontan vermutlich diejenige für 2'500 Franken gewählt. Es lohnt sich deshalb eine gesamtheitliche Betrachtungsweise. Der Sachverhalt stellt sich so dar, dass es zwei Fahrzeuge braucht. Das älteste ist ein Ersatzfahrzeug, das aber offensichtlich End of Life ist und ersetzt werden muss. Die erste Frage lautet somit, ob es ein oder zwei Fahrzeuge braucht. Die zweite Frage ist, ob E-Lastwagen oder Diesel. Zur ersten Frage ist die klare Haltung, ein Fahrzeug anzuschaffen. Es ist nicht ganz nachvollziehbar, warum im aktuellen Finanzplan 2024 und 2026 ein Fahrzeug aufgeführt ist und nun zwei Fahrzeuge gleichzeitig beschafft werden sollen. Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituation macht dies keinen Sinn. Die hohen Preise

resultieren zwar auch wegen des Aufbaus. Aber auch aufgrund von Übernachfragen und weil die Serienproduktion, gerade bei Nutzfahrzeugen, noch nicht wirklich existiert. Man nimmt das Risiko in Kauf, gewisse Geburtsfehler mitzufinanzieren. Der Preis ist unbestritten viel zu hoch und absolut überteuert. Es macht deshalb Sinn, am ursprünglichen Antrag festzuhalten. Eine Staffelung macht auch aus betrieblicher Sicht absolut Sinn, da so nicht zwei Fahrzeuge gleichzeitig am Lebenszyklusende stehen. Auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht macht es keinen Sinn, zwei Fahrzeuge anzuschaffen. Zur Frage, ob Elektro oder Diesel, bzw. deren Vor- und Nachteile, gibt es zwei Themen zu beachten. Das eine betrifft das ökologische Thema der CO₂-Bilanz, das andere sind die Kosten. Ob es letztlich 50 Prozent sind, die das E-Fahrzeug weniger CO₂ ausstösst, sind diese Annahmen ohnehin spekulativ. Es ist wichtig, bei den Kosten zu berücksichtigen, dass beim Akku von einer Lebensdauer von acht Jahre ausgegangen wird. Wird aber bei einem Nutzfahrzeug von einer Lebensdauer von 12 bis 16 Jahren ausgegangen, müssten die zusätzlichen Akkupakete fairerweise zusätzlich berechnet werden, also nochmals 200'000 pro Fahrzeug. In der gesamtökonomischen Betrachtung und bezogen auf die Abschreibungsdauer fällt dies aber nicht extrem ins Gewicht. Hinzu kommt das Thema der Investition in die Ladestation. Wenn heute Kabel für eine Ladestation gezogen werden, müssen diese möglicherweise in ein paar Jahren woanders beim neuen Werkhof nochmals investiert werden. Auch diese gewisse Investitionsunsicherheit müsste eigentlich noch berücksichtigt werden. Der Redner zitiert aus dem Protokoll des Umwelt- und Bauausschusses: «Wichtig bei einer solchen Betrachtungsweise ist nicht, ob Geld vorhanden ist oder nicht, sondern das Kosten-/Nutzenverhältnis.». Zum Schluss seiner Ausführungen möchte Jörg Aebischer dies noch darlegen. Er hat in diesem Zusammenhang etwas recherchiert und bewusst immer die schlechtesten Zahlen des Dieselfahrzeuges in Bezug auf den CO₂-Ausstoss und Finanzen berücksichtigt: Bei Diesel-Nutzfahrzeugen wird davon ausgegangen, dass diese über eine gesamte Lebensdauer von 12 bis 14 Jahren ungefähr 50 Tonnen CO₂ produzieren. Wird nun beim Elektrofahrzeug tatsächlich der CO₂-Ausstoss von 50 Prozent angenommen, ist dies eine Differenz von 25 Tonnen. Um ins Verhältnis zu stellen, was diese 25 Tonnen CO₂ bedeuten – es ist wahnsinnig viel – entspricht dies der Produktion der PV-Anlage auf einem Dreifamilienhaus von zwei Jahren. Es muss überlegt werden, ob man bereit ist für die PV-Anlage, die für 20 Jahre ausgelegt ist, für zwei Jahre eine halbe Million zu bezahlen. Dies würde wohl niemand tun. Dies zeigt somit die eigentlich sehr schlechte Effizienz des Elektrofahrzeuges im Hinblick für die Erreichung des Netto-Null-Zieles. Diese ist grundsätzlich sehr schlecht. Auch wenn Markus Schüpbach gerne vom Ablasshandel der CO₂-Zertifikate spricht: Wer sich hier etwas auskennt weiss, dass diese durchaus viel Sinn machen können. Es sind Investitionen in Technologieforschung. Es können aber auch Investitionen in Subventionen für die Aufrüstung von Fabriken sein und zwar national und international. Die Fabriken werden immer teurer und die Investitionen nehmen immer ab. Dies hat zur Folge, dass auch Elektrofahrzeuge immer teurer werden. Geht man von einem Maximalwert von 25 Tonnen CO₂-Ausstoss und von einem Betrag von 2'500 oder 5'000 Franken aus, stellt dies im Verhältnis zum Ziel, global und bezogen auf die CO₂-Reduktion betrachtet, eine gute Möglichkeit dar. Aufgrund dieser Ausführungen **stellt die Fraktion der FDP-Fraktion als dritte Variante – nebst einem E oder zwei E – den Antrag, die Ausschreibung für die Anschaffung eines Dieselfahrzeuges mit CO₂-Kompensation und entsprechendem Zertifikat vorzunehmen.**

Namens der Fraktion der Grünen begrüsst **Marco Wyss**, dass die Mehrheit des Umwelt- und Bauausschusses hinter dem Grundsatzentscheid steht, den Abfall in der Stadt Solothurn inskünftig dank elektrisch betriebenen Kehrlichtlastwagen emissions- und lärmarm zu entsorgen. Durch die Elektrifizierung der Fahrzeuge werden der Lärm und die Feinstaubbelastung gesenkt und so die Lebensqualität in der Stadt erhöht. Die Fraktion erachtet es richtig und wichtig, dass im Umwelt- und Bauausschuss in Anbetracht der angespannten Finanzlage der Gemeinde die Frage nach Sparpotenzial gestellt wurde. Die Anschaffung der neuen Kehrlichtfahrzeuge wird aber über die Spezialfinanzierung für die Siedlungsabfallentsorgung finanziert und hat so keine Auswirkungen auf den Steuerfuss. In dieser Hinsicht braucht man sich keine Sorgen um die Finanzierung zu machen. Im Gegenteil: Das durch Gebühren aufgebaute Vermögen des erwähnten Spezialfonds beträgt aktuell 5,1 Mio. Franken. Der Kanton und die

Gemeinde dürfen mit diesen Gebühren keinen Gewinn erwirtschaften. Aus diesem Grund hat die Gemeinde Solothurn in den Jahren 2019 beschlossen, die Grundgebühr um 30 Prozent zu senken. Im Jahr 2022 wurden sie nochmals um 20 Prozent gesenkt mit dem Ziel, das Guthaben in den Spezialfinanzierungen mittelfristig abzubauen. Gemäss Rückmeldung der Finanzverwaltung soll sich gemäss aktueller Finanzplanung das Guthaben bis Ende 2028 auf rund 2,1 Mio. Franken verringern. In dieser Finanzplanung sind zwei Anschaffungen von Kehrrichtfahrzeugen in den Jahren 2025 und 2026 zu je 780'000 Franken enthalten, was exakt den Kosten für die Anschaffung der beiden neuen Elektro-Kehrrichtlastwagen entspricht. **Die Grüne Fraktion spricht sich klar für die gleichzeitige Beschaffung von zwei neuen Elektrofahrzeugen aus.** Die finanziellen Mittel sind vorhanden und die Befürchtungen, dass deswegen kurz- bis mittelfristig die Gebühren angehoben werden, ist unbegründet. Im Gegenteil, das Guthaben des Spezialfinanzierungsfonds muss abgebaut werden und die Anschaffung der neuen Elektrofahrzeuge ist in der Finanzplanung miteinberechnet. Der Preis für Elektrofahrzeuge wird in nächster Zeit weniger stark sinken, als dies in den letzten zehn Jahren der Fall war. Dass die Preise in den letzten Jahren so stark sanken, lag vor allem an den massiven Fortschritten in der Batterietechnologie. Damit ist in den nächsten Jahren aber nicht zu rechnen. Das Sparpotenzial würde sich also vermutlich mit dem administrativen Mehraufwand einer zweiten Ausschreibung decken oder wäre so klein, dass sich die Frage rechtfertigen würde, ob ein paar Franken mehr in einem Fonds, der ohnehin ein hohes Guthaben aufweist, mehr wert ist, als die signifikante Verbesserung der Gesundheit und Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden des Werkhofs und insgesamt der Lebensqualität in der Stadt. **Aus diesen Gründen bittet die Fraktion der Grünen, dem Antrag der Stadtverwaltung zuzustimmen und den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses, nur ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, abzulehnen.**

Philipp Jenni führt namens der SP-Fraktion aus, diese setze sich seit langem für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen ein, weil sie überzeugt ist, dass der Wechsel von fossilen zu erneuerbaren Treibstoffen richtig und wichtig ist. Vor allem als Stadt muss einen Effort geleistet werden, damit die gesetzten Klimaziele auch eingehalten werden können. Die Fraktion ist dankbar für die Diskussion im Umwelt- und Bauausschuss, der die Anschaffung eines Dieselfahrzeuges nicht in Betracht gezogen hat, sondern er sich einig war, ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. Es ist richtig und wichtig, den strategischen Grundsatzentscheid im Gemeinderat zu fällen, damit die Verwaltung klare Vorgaben und eine Richtlinie hat, um die Ausschreibung effizient durchzuführen. Darin, dass ein Elektrofahrzeug angeschafft werden soll, war sich die Fraktion einig. Bei der Diskussion nach einem oder zwei Fahrzeugen war sie aber gespalten. Es geht darum, die Restlaufzeit des vorhandenen Fahrzeuges auszunutzen, denn Dinge bis ans Lebensende zu nutzen, ist per se etwas Ökologisches. Das Budget kann durch gestaffelte Investitionen entlastet werden. Dazu, wie sich die Technologie entwickeln wird, existieren verschiedene Prognosen. Sie gehen aber davon aus, dass diese technologischen Entwicklungen in Zukunft einerseits die Lebensdauer der Batterien steigern, andererseits die negativen Einflüsse bei der Produktion senken werden. Damit wird eine Beschaffung günstiger, besser und ökologischer werden. Dies ist allerdings ein Versprechen des Marktes. Wie gehört ist vor allem die Batterieleistung ein wesentlicher Punkt. Es bestehen zwar Erfahrungswerte von anderen Gemeinden, diese betreffen aber teilweise andere Bauweisen oder Fahrzeugtypen, vor allem aber andere topografische Bedingungen, was andere Anforderungen an die Batterieleistung erfordert. Ein Teil der Fraktion erachtet es als sinnvoll, ein Fahrzeug anzuschaffen und so die Erfahrungen aus einer ersten Ausschreibung zu nutzen und davon zu profitieren, tendenziell günstigere und bessere Angebote zu erhalten. Ein anderer Teil der SP-Fraktion tendiert eher dazu, dem Antrag der Stadtverwaltung zu folgen und nicht zu warten. Die Lieferfrist beträgt zwei Jahre, die Fahrzeuge sind noch nicht an ihrem Lebensende. Zum einen muss ein Ersatz beschafft werden, wobei diese Fahrzeuge nicht einfach vorhanden sind. Sicher ist, die Stadt kann es sich nicht leisten, dass die Kehrrichtabfuhr nicht funktioniert. Er nennt hier das Beispiel Neapel. Würden nun zwei Fahrzeuge angeschafft, hätte die Stadt wieder zwei Fahrzeugtypen und nicht drei. Dies ermöglicht einen effizienten Ablauf in der Verwaltung und beim Betrieb. Ein anderes Argument sind die mehreren Beschaffungsverfahren, die ebenfalls nicht kostenlos

sind und zu Mehraufwand führen. Auch über die Spezialfinanzierung hat sich die Fraktion Gedanken gemacht. Die Investitionen werden über die Spezialfinanzierung geregelt, deshalb kann das Stadtbudget nicht entlastet werden. Uns allen ist aber bewusst, dass auch dieser Topf über Gebühren und Steuern finanziert wird. Es ist schlussendlich also nur eine andere finanzielle Darstellung der Mittelflüsse. Was aber sicher ist, wenn mit der Anschaffung der Fahrzeuge gewartet wird, steigt das Risiko von Ausfällen und höheren Reparaturkosten. Und diese müssen von der laufenden Rechnung finanziert werden. Dies belastet sicher die Sparanstrengungen. Darum ist die SP-Fraktion gespalten. Sicher ist aber, dass die Stadt ein gutes Beispiel sein will. Wir sind eine Energiestadt und sie soll ihre Vorbildrolle wahrnehmen und die Elektrofahrzeuge beschaffen. Die dritte Variante ist eine interessante Idee. Nachhaltigkeit bedeutet nicht nur Ökologie und Ökonomie, sondern auch die Gesellschaft. Der Punkt Gesellschaft würde von der Fraktion höher gewertet. Die Solothurner Bevölkerung soll vor Abgasen geschützt werden. Es soll aber auch die Technologie kennengelernt werden bzw. die Kompetenzen aufgebaut werden, wie mit Elektrofahrzeugen umgegangen wird. Der Zertifikatshandel ist tatsächlich eine Art Ablasshandel. Man kann sich darüber streiten, wie sinnvoll diese Zertifikate sind. Es gibt verschiedene Anbieter. Aber auch diese sind nicht frei von jeglicher Kritik. Die SP findet es relativ schwierig, wenn zwar vorgegeben wird, das Klima sei sehr wichtig, dann aber solche Zertifikate eingekauft werden. Die Batterien haben momentan eine schlechte Bilanz. Es ist aber auch nicht so, dass Erdöl völlig frei von grauer Energie wäre. **Die SP-Fraktion ist deshalb nicht für die Variante 3 zu haben. Sie sind dafür, einen pragmatischen Entscheid zu fällen. Bei der Frage, ob ein oder zwei Fahrzeuge beschafft werden sollen, ist die Fraktion gespalten.**

Sandra Bargetzi, Fraktion GLP/Die Mitte, bedankt sich beim Stadtbauamt für die Eingabe des Antrages bezüglich der Beschaffung neuer Kehrriemwagen sowie dem Umwelt- und Bauausschuss für die Vorbereitung des Geschäfts. Zurzeit besteht ein Trend für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen. Obwohl der Preis für die Beschaffung von Dieselfahrzeugen das Budget schonen würde, ist die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges nachhaltiger. **Deshalb wird die GLP/Mitte-Fraktion den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses unterstützen.**

Für die SVP-Fraktion stellen sich gemäss **Patrick Käppeli**, folgende Fragen: Wie sieht es mit der Reichweite aus? Wie sieht es bei extrem heissen oder kalten Temperaturen aus? Wie verhält es sich mit dem Gewicht der Batterie? Sie hat ein extremes Gewicht, die das Fahrzeug nochmals schwerer macht und dadurch das Zuladegewicht reduziert wird. Wieviel weniger an Abfall kann mit einem solchen Fahrzeug, verglichen mit einem konventionellen Fahrzeug, transportiert werden? Wie wirkt sich das zusätzliche Gewicht auf die Strassen aus bspw. in der Altstadt oder in der Weststadt. Kommen dort weitere Kosten auf die Stadt zu, weil die Sanierung der Strassen durch höhere Abnutzung ansteht? Der Zeitpunkt für die Entscheidung ist ungünstig. Dies aus folgenden Gründen: Die Stadt muss auf ihre Finanzen achten und kann sich im Prinzip den Mehrpreis pro Lastwagen nicht leisten. Es käme wohl auch bei der Bevölkerung nicht gut an, wenn einerseits jeder Franken zu Lasten der Bevölkerung zusammengespart wird, die Stadt aber andererseits teure Lastwagen beschafft. Zudem muss eine Ladeinfrastruktur am jetzigen Standort erstellt werden. Wenn in ein paar Jahren umgezogen wird, ist dieses Geld nicht wirklich sinnvoll investiert. Auch ist in den nächsten Jahren mit einer Weiterentwicklung der Batterietechnologie zu rechnen. Je mehr Elektrofahrzeuge produziert werden und wenn der Skaleneffekt eintreten wird, wird dies mit einer Kostensenkung verbunden sein. Dies im Gegensatz zum Votum der Grünen. **Aus diesen Gründen wird die SVP-Fraktion die Anträge ablehnen und dem Antrag von Jörg Aebischer folgen.**

Beantwortung der Fragen

Bevor **Thomas Henzi** Stellung zu den Fragen nimmt, fügt er an, die Stadtverwaltung habe das Fahrzeug eigentlich in diesem Jahr beschaffen wollen. Vor der Submission hätte man jedoch gerne einen Grundsatzentscheid der politischen Behörden. Zuerst wurde geprüft, ob auf dem Markt ein elektrisches Fahrzeug vorhanden ist, das in der Altstadt genutzt werden kann. Vor

einem Jahr gab es ein einziges elektrisches Fahrzeug, das die entsprechenden Masse hatte. Dieser Markt entwickelt sich jedoch. Die zu ersetzenden Fahrzeuge sind mittlerweile 16- und 13-jährig. Wenn nun die Beschaffung durchgeführt wird, benötigt diese Zeit und es bestehen aktuell Lieferfristen. Bis das neue Fahrzeug da ist, ist das ein Fahrzeug fast 16-jährig, das andere Fahrzeug ist 18-jährig. Wird ein Jahr gewartet, erhöht sich der ganze Aufwand. Die ganzen Ausschreibungen müssen gemacht werden, die Fahrzeuge müssen getestet, die Evaluation durchgeführt und auch die Fahrer und Mechaniker müssen auf verschiedene Fahrzeuge geschult werden. Was die Reichweite betrifft, wurde dies bei zwei Herstellern abgeklärt. Die Batterien müssen nach acht Jahren mindestens 70 Prozent leisten können, was vom Hersteller gewährleistet wird. Für den Werkhof wird die Leistung von 70 Prozent selbst unter extremen Bedingungen ausreichen, um die Routen ohne Zwischenladung abzufahren. Zu den Kubaturen: Das Dieselfahrzeug kann eine Kehrlichtmenge von 19,5 Kubik, das Elektrofahrzeug eine solche von 18,5 Kubik Kehrlicht aufnehmen. Das Elektrofahrzeug hat somit eine Ladung von einer Tonne weniger. Zu den Strassen: Ein Dieselfahrzeug wiegt rund 2 Tonnen weniger als ein Elektrofahrzeug, nimmt aber einen Kubik mehr Abfall auf. Unabhängig, ob es sich um ein beladenes Elektro- oder Dieselfahrzeug handelt, auf die Strassen wirkt eine Maximallast von 26 Tonnen ein. Die Strassen sind grundsätzlich für 40 Tonnen ausgelegt. Auch die Altstadt vermag die 26 Tonnen zu tragen. Dies selbst dann, wenn das Trottoir befahren werden muss. Wann der neue Werkhof erstellt wird, ist nicht bekannt. Diese Frage stellt sich bei der Elektrifizierung aller Fahrzeuge. Es ist auch für den Werkhof nicht einfach, eine Elektro-Strategie zu erarbeiten, wenn keine Planungssicherheit besteht. Anders wäre es, wenn ein Umzug in sechs Jahren feststehen würde. Die Frage des Umzugs in die Gesamtbeurteilung einzubringen, ist somit sehr schwierig. Hinsichtlich der Batterien nimmt der Referent das Beispiel der Firma Scania, die ihre Batterien in Schweden produziert und sich als Ziel gesetzt hat, bis 2030 50 Prozent der Batterien aus Recyclingmaterial herstellen zu wollen. Die Firma gibt an, ihren Fussabdruck im Vergleich zu anderen Herstellern auf einen Drittel reduzieren zu können. Ob dies so ist, lässt sich kaum überprüfen.

Jörg Aebischer nimmt nochmals das Thema Nachhaltigkeit auf. Er möchte richtig verstanden werden: In ökologischer Hinsicht nimmt er eine Vorreiterrolle ein. In Schweden werden zwar die Batterien zusammengebaut, die Rohstoffe und Edelmetalle stammen nicht von da. Global betrachtet leiden mehr Menschen darunter als jene, die morgens um 5 Uhr den Lärm des Kehrlichtfahrzeuges vor dem Haus hören. Wird die Gesellschaftsdimension betrachtet und nicht nur der kleine Stadtperimeter von 17'000 Menschen, gibt es im Hinblick auf die Entsorgung brutale Bilder, die allen bekannt sind. Ein letztes Wort zum Zeitdruck: Wenn der Referent ausführt, dass vor einem Jahr lediglich ein Fahrzeug gefunden wurde, das die Anforderungen erfüllt, dann unterstreicht dies das Argument nochmals, dass es sich absolut nicht um einen serientauglichen, ausgereiften Markt handelt. Aus diesem Grund ist auch die Innovationsprämie exorbitant hoch. Er erwähnt seinen vorherigen Vergleich mit den PV-Panels. Aus seiner Sicht wäre möglich, sofort ein Occasionsfahrzeug mit Dieselantrieb zu beschaffen, um die Übergangsfrist zu überbrücken. Ob das Geld in einem Fonds oder in einem anderen Topf liegt, ist nicht relevant. Es ist Geld der Stadt und der Bevölkerung, das ausgegeben und ineffizient eingesetzt wird, um das CO₂-Ziel zu erreichen.

Heinz Flück, Grüne, erachtet es grundsätzlich als guten Ansatz, einmal alle Zusammenhänge zu betrachten und den Fokus nicht nur auf das Fahrzeug zu setzen. Dies macht im Übrigen auch Stadt Basel. Kehrlichtverbrennung stösst CO₂ aus, Kehrlichtanlieferung stösst auch CO₂ aus. In Basel liegen Kehrlichtfahrzeuge und Kehrlichtverbrennungsanlage in einer Hand, was hier nicht der Fall ist. In der Stadt Basel wird dies nun gefördert, indem gesagt wird, wer Kehrlicht mit einem Elektrofahrzeug anliefert, zahlt 10 Prozent weniger Gebühren für die Verbrennung. Dies ist ein interessanter Ansatz. Es geht unter anderem um den CO₂-Ausstoss. Über weitere Emissionen wie Russ und Lärm wurde bereits gesprochen. Heinz Flück regt betreffend die vielen Anträge an, zunächst über den Grundsatzentscheid, Diesel- oder Elektrofahrzeug, und danach über die Anträge 1 und 2 abzustimmen.

Stefanie Ingold präzisiert in Bezug auf das Abstimmungsprozedere, dass in einem ersten Schritt der FDP-Antrag dem Antrag des Umwelt- und Bauausschusses gegenübergestellt wird. Der obsiegende Antrag wird dann dem Antrag der Stadtverwaltung gegenübergestellt.

Marco Wyss weist vor der Abstimmung auf drei Punkte hin. Teilweise wird im Gemeinderat so getan, als ob die Elektrifizierung des Verkehrs nicht notwendig wäre, um die Klimaziele zu erreichen. Die Wissenschaft sagt etwas ganz anderes. Man muss sich bewusst sein, dass in neue Technologien investiert werden muss, damit sich diese überhaupt entwickeln können. Jedes Dieselfahrzeug, das heute noch in Verkehr gesetzt wird, wird durchschnittlich 30 Jahre im Umlauf sein. Dies muss man sich bewusst sein und sich überlegen, ob die Stadt als gutes oder schlechtes Vorbild vorangehen will.

Thomas Henzi bestätigt, dass ein Markt besteht und Volvo, Scania, MAN etc. Standardmodelle anbieten. Die Stadt benötigt aber besondere Masse, damit die Durchfahrten in der Altstadt oder die Einfahrt in die Werkstatt des Werkhofs möglich sind. In Bezug auf diese Sondermasse gab es vor einem Jahr einen einzigen Anbieter. Doch auch dieser Markt entwickelt sich. Es besteht aber weiterhin die Problematik, dass die Batterien überhaupt in das verkürzte Fahrzeug eingebaut werden können. Einzig Scania schafft es aktuell, die Batteriepacks bei gleichzeitig kurzem Radstand einzubauen. Daneben darf nicht vergessen werden, dass die Batterien günstiger werden. Noch vor ein paar Jahren hätte nur ein Anbieter ein solches Fahrzeug bauen können. Dieses Fahrzeug hätte wohl eine Million gekostet. Die Firma hätte damals ein Fahrzeug ab Stange eingekauft und dieses umgerüstet bzw. mittels speziell angefertigtem Batteriepack elektrifiziert. Die Preise sind in den letzten Jahren über 30 Prozent gesunken. Im Unterhalt hat der Werkhof bei den beiden alten Dieselfahrzeugen heute Mehrkosten von 30'000 bis 35'000 Franken pro Jahr, weil alte Fahrzeuge unterhalten werden. Das liegt nicht am Diesel, sondern mehr an den 15- bis 16-jährigen Aufbauten. Diese Unterhaltskosten summieren sich. Die Ersparnisse, die aufgrund des Marktes in den nächsten zwei Jahren zu erwarten sind, werden während dieser Zeit in den Unterhalt der alten Fahrzeuge investiert. Am Schluss wird sich dies ausgleichen. Die Fahrzeuge können noch lange unterhalten werden, irgendwann ist es aber ökologisch betrachtet nicht mehr sinnvoll, an einem 18-jährigen Lastwagen das Material zu ersetzen.

Stefanie Ingold lässt über den Grundsatzentscheid abstimmen, indem der Gegenantrag des Umwelt- und Bauausschusses, ein Kehrlichtlastwagen mit Elektroantrieb dem Gegenantrag der FDP-Fraktion, ein Dieselfahrzeug mit CO₂-Kompensation und Zertifikat anzuschaffen, gegenübergestellt wird.

Nachdem Sibille Keune eingetroffen ist, wird bei 29 anwesenden Mitgliedern abgestimmt.

Dem Antrag der FDP-Fraktion, ein Dieselfahrzeug mit CO₂-Kompensation und Zertifikat anzuschaffen, stimmen 8 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag des Umwelt- und Bauausschusses, ein Kehrlichtlastwagen mit Elektroantrieb anzuschaffen, stimmen 21 Gemeinderatsmitglieder zu.

Somit obsiegt der Antrag des Umwelt- und Bauausschusses. Stefanie Ingold lässt über die Anzahl anzuschaffender Fahrzeuge abstimmen und schreitet danach zur Schlussabstimmung.

Dem Antrag des Umwelt- und Bauausschusses, ein Kehrlichtlastwagen mittels Elektroantrieb anzuschaffen, stimmen 19 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag der Stadtverwaltung, zwei Kehrlichtlastwagen mittels Elektroantrieb zu beschaffen, stimmen 10 Gemeinderatsmitglieder zu.

Somit hat der Gemeinderat bei 29 Anwesenden

beschlossen:

28 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme

Die Ausschreibung eines Kehrichtlastwagen erfolgt mittels Elektroantrieb.

Verteiler

Stadtbauamt

ad acta 721

18. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 40

4. Stellungnahme zum Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion, EU Stefan Buchloh, vom 26.10.2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe; Weiterbehandlung

Referentin: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin

Vorlagen: Protokollauszug Bildungs- und Sozialausschuss Nr. 9 vom 29.04.2024
Protokollauszug Gemeinderat Nr. 04 vom 18.01.2022

Ausgangslage und Begründung

Die Fraktion der Grünen und die SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Stefan Buchloh, haben am 26. Oktober 2021 folgende Motion mit Begründung eingereicht:

«Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe

1. Die Stadt Solothurn erarbeitet ein Konzept für die Einführung einer freiwilligen Ganztageschule für Zyklus 1 und 2 als Pilotprojekt ab dem Schuljahr 2023/2024
 - a. Die Gebühren sind für die Betreuung einkommensabhängig und sozialverträglich zu gestalten.
 - b. Das Konzept kann sich an dem Konzept der Stadt Baden orientieren.
 - c. Für die Projektorganisation ist in den Budgets 2022/23 ein entsprechender Posten vorzusehen.

Begründung

Zum Wohl des Kindes - Für eine Vereinbarkeit von Familie und Beruf - Für eine attraktive Stadt.

Die Stadt Solothurn hat mit Beginn des Schuljahres 2008/2009 den Betrieb einer Freiwilligen Tagesschule an zwei Standorten eingeführt und auf den 1. August 2011 um einen zusätzlichen erweitert. Auf das Schuljahr 2017/18 konnte neu im Fegetz eine Tagesschule eröffnet werden. Die vier Standorte befinden sich in den Schulhäusern Brühl, Fegetz, Hermesbühl und Vorstadt.

Die derzeitigen Tagesschulen decken einen Bedarf an nachschulischer Betreuung zum Teil ab. Sie erfüllen jedoch die Erwartungen an eine «Tagesschule» nur bedingt und sind daher eher als Hort zu bezeichnen.

Eine integrierte Ganztageschule soll das bisherige Angebot der freiwilligen Tagesschule ergänzen. Sie ermöglicht es, die Kinder mit konstanten erwachsenen Bezugspersonen, gleichbleibenden Kindergruppen und einem gesamtheitlichen pädagogischen Konzept zu betreuen und so die Entwicklung der Kinder optimal zu fördern.

Mit einem gesamtheitlichen pädagogischen Konzept, konstanter pädagogischer Betreuung ist es Familien möglich, dass sich Eltern beruflich voll engagieren.

Das Beispiel der Stadt Baden zeigt, dass die Ganztageschule einem Bedürfnis der Einwohnenden entspricht und neben Tageshort mit individueller stundenweiser Betreuung bestehen kann.»

Stellungnahme

Zu dieser Motion erfolgte die Stellungnahmen am 22. Dezember 2021 im Gemeinderat, siehe Beilage Auszug aus dem Protokoll vom 18.01.2022, Geschäft Nr.4 «Motion der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Stefan Buchloh, vom 26. Oktober 2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztagesesschule für die ganze Primarstufe»; Weiterbehandlung

Der Motionär beantragte im Verlauf der Diskussion im Gemeinderat die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Dies unter Streichung der beiden Zielvorgaben: Zieljahrgang und Budgetposten.

Das angepasste Postulat wurde mit 29 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung erheblich erklärt.

Im Postulat wird für die Stadt Solothurn eine freiwillige Ganztagesesschule gefordert bzw. die Einrichtung einer gebundenen Ganztagesesschule soll geprüft werden analog z.B. Zürich, Bern und Baden.

Tagesschule Zürich

Am 25. September 2022 hat das Stadtzürcher-Stimmvolk mit grosser Mehrheit der flächendeckenden Einführung von gebundenen Ganztagesesschulen zugestimmt. Nach der Pilotphasen I 2015-2018 und der Pilotphase II 2018-2022 soll ab 2023 die Ganztagesesschule flächendeckend bis 2030 eingeführt werden. Für die Umsetzung in den einzelnen Schulkreisen wurde eine zweijährige Projektphase definiert und die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt.

Das Ganztagesesschulmodell Zürich sieht vor, dass alle Schülerinnen und Schüler an Tagen mit Unterricht am Nachmittag von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr im regulären Klassenverband beschult und betreut werden. Da für das Obligatorium der Anwesenheit während der Mittagszeit keine rechtliche Grundlage besteht, musste den Eltern die Möglichkeit geboten werden, ihr Kind an einem Mittag oder zwei Mittagen abmelden zu können.

Im Ganztagesesschulmodell Zürich arbeiten Lehr- und Betreuungspersonen eng zusammen. Dies bedeutet, dass die Fachpersonen auch im jeweils anderen Fachbereich tätig sind und dies anstellungstechnisch im Kanton Zürich offenbar gut möglich ist.

Tagesschule Bern

Im Kanton Bern wurden die Gemeinden von der Erziehungsdirektion verpflichtet, Tagesschulen zu installieren. Diese Pflicht wird in den Gemeinden aufgrund der spezifischen Gegebenheiten bedarfsorientiert und daher unterschiedlich wahrgenommen. Von der Einrichtung eines Mittagstisches bis zu gebundenen Ganztagesesschulen oder gebundenen Einzeltagen besteht eine grosse Vielfalt an Modellen. Insbesondere die Stadt Bern hat sich bei der Einrichtung von Ganztagesesschulen stark am Zürchermodell orientiert. Auch im Kanton Bern ist es Lehrpersonen gut möglich, in der Betreuung mitzuarbeiten, ohne dabei Nachteile hinsichtlich Anstellung in Kauf nehmen zu müssen. Dieser Umstand erleichtert den Personaleinsatz in den Tagesschulen enorm und ist ein Pluspunkt betreffend Qualitätssteigerung in der Betreuung.

Tagesschule Baden

Die Tagesschule Baden im Schulhaus Ländli ist eine öffentliche Primarschule mit integriertem Betreuungsangebot. Sie steht allen Schülerinnen und Schüler der 1.– 6. Regelklasse der Primarschule der Stadt Baden offen. Die Aufnahme von Kindern aus umliegenden Gemeinden ist möglich, sofern es freie Plätze hat. Die Kinder werden von Lehr- und Betreuungsperson unterrichtet und betreut. Das Mittagessen der ca. 120 Schülerinnen und Schüler und 6 Klassen

kann somit pro Klasse zeitlich versetzt eingenommen und die Mittagspause entsprechend gestaltet werden.

Die Tagesschule wurde 1998 als Pilotprojekt für 20 Kinder als Privatschule eröffnet. Seit 2001 ist sie ein definitives Angebot der Volksschule Baden. Die Tagesschule Ländli verfügt über attraktive räumliche Verhältnisse (2 Klassen, 1 «Hort» pro Stockwerk) und Betreuungsschlüssel (120 Kinder, 30 Lehr- und Betreuungspersonen).

In der Stadt Baden gibt es mit Ausnahme der Tagesschule Ländli sowie der im Sommer 2021 neu eröffneten Tagesschule Rütihof keine Schulen mit Betreuung vor Ort, wie sie in Solothurn an allen Standorten installiert sind. Die Tagesschule Rütihof ist erst die zweite öffentliche Tagesschule in Baden und im Kanton Aargau. Unter der Leitung der Schulleitung soll die Tagesschule eine Kindergartenklasse, eine 1./2. Klasse, eine 3./4. Klasse und eine 5./6. Klasse umfassen (insgesamt ca. 80 SuS). Es ist eine gebundene Tagesschule mit obligatorischen Präsenzzeiten in welche nebst der verantwortlichen Schulleitung der angrenzenden Regelschule Rütihof von der Hortleiterin, den Lehrpersonen, Hortnerinnen, der Hauswirtschafterin sowie zwei Zivildienstleistenden gestaltet und betrieben wird.

Freiwillige Tagesschule Stadtschulen Solothurn

Die Elternumfrage zur Freiwilligen Tagesschule vom November 2022 hat durchwegs ein erfreulich positives Bild ergeben (siehe Schuljus 15.12.2022 sowie Homepage Stadtschulen unter Aktuelles). Elternwünsche wie z.B. mehr Rückzugsmöglichkeiten für die Kleinen, mehr Flexibilität bei der Anmeldung und Anmeldungsänderungen etc. werden bei der Überarbeitung des Tagesschul-Reglements nach Möglichkeit berücksichtigt (Legislaturziel 2023).

Von den eingegangenen Umfrage-Rückmeldungen wurde das aktuelle Angebot gegenüber dem Modell gebundene Ganztageschule bevorzugt. All jene, welche eine gebundene Ganztageschule bevorzugen, befürworten das neue Modell jedoch nur, wenn dieses vor Ort stattfinden wird. Eine Anmeldung für eine gebundene Ganztageschule in einem anderen Schulkreis (analog Baden) ist in Solothurn eher weniger gefragt.

Schulen der Zukunft

Die Entwicklung im Bildungsbereich geht klar in Richtung gebundene Ganztageschulen. Die Stärke des Modells liegt u.a. in der Kontinuität der Gruppenzusammensetzung sowie der Betreuung durch Lehr- und Betreuungspersonen, was die Beziehungs- und Erziehungsarbeit erleichtert und stärkt. Voraussetzung für das gelingende gemeinsame, förderliche Miteinander sind jedoch entsprechende Rahmenbedingungen hinsichtlich:

- Anstellung und Einsatz von Lehrpersonen in der Betreuung und der Betreuungspersonen im Unterricht
- Flexibilität in der zeitlichen Unterrichtsgestaltung (Aufbrechen der Blockzeiten)
- gute räumliche Verhältnisse (Infrastruktur) im Gebäudeinnern sowie im Aussenraum
- Mahlzeitenanbieter, welche dem erhöhten Bedarf (Anzahl Essen, Qualität sowie Diversität) Rechnung tragen kann und zudem bereit ist, das Geschirr mitzuliefern

Im Unterschied zu anderen Kantonen, wo betreuen und unterrichten in enger Zusammenarbeit möglich sind und die Blockzeiten aufgebrochen werden können, lässt das Volksschulgesetz Solothurn kaum Gestaltungsspielraum zu. Am Austausch vom 1.12.2022 mit der Regierung wurde klar kommuniziert, dass der Kanton Solothurn davon absieht, Lehrpersonen auch für Einsätze in der Betreuung vorzusehen und entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Tagesschulthematik im Kanton Solothurn steckt noch in den Kinderschuhen, von gebundener Ganztageschule ganz zu schweigen. So gesehen haben die Stadtschulen

Solothurn mit ihrem bestehenden Angebot «Freiwillige Tagesschule» bereits eine Vorreiterrolle im Kanton inne. Nichts desto trotz gilt es, Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Auge zu behalten.

Als Option für ein Pilotprojekt kann mit ihren ca. 80 Schülerinnen und Schülern (ohne KG) evtl. die Schule Wildbach betrachtet werden. Da die Schule Wildbach nach der Sanierung erweiterte räumliche Verhältnisse ausweisen wird und noch über keine Tagesschule verfügt, wäre ein Aufbau auf der Basis eines Pilotprojekts prüfenswert, z.B. analog Tagesschule Baden, ohne bereits bestehende betriebliche Strukturen zu stören. Angebote haben jedoch bekanntlich Kostenfolgen.

Für die Betreuung der ca. 60-80 Kinder über Mittag und im Anschluss an den Nachmittagsunterricht (bis 16.00 Uhr) sind ca. 10 Betreuungspersonen dreimal wöchentlich zu je ca. 3h einzurechnen. Von den Mitarbeitenden müssten mindestens vier über eine pädagogische Ausbildung verfügen, bzw. wenn die pädagogischen Ziele erreicht werden, sollten es Lehrpersonen der Klassen sein.

Da die Eltern verpflichtet werden, ihr Kind in der gebundenen Ganztageschule über Mittag fremdbetreut zu lassen, muss für sie seitens Gemeinde ein attraktives Angebot erstellt werden. In Zürich ist es z.B. so, dass ein Kind an Tagen mit Unterricht am Nachmittag für CHF 4.50 - 6.50 (inkl. Verpflegung) und im Notfall gratis betreut werden kann. Zu den Lohnkosten von schätzungsweise CHF 135'000 jährlich kommen abzüglich des Elternbeitrags von CHF 6.50 noch ca. CHF 2.- pro Kind fürs Mittagessen als Aufwand für die Gemeinde hinzu. Somit ergeben sich schätzungsweise jährliche finanzielle Aufwendungen für die Gemeinde von mindestens CHF 150'000. Die Problematik der Anstellung der Lehrpersonen kann kaum gelöst werden, es sei denn, diese erklärten sich freiwillig dazu bereit, die Anstellungsbedingungen gemäss DGO einzugehen.

Den Ausgaben der Stadt stehen infolge einer evtl. höherer Arbeitstätigkeit der Eltern höhere Steuereinnahmen gegenüber. Nicht ausser Acht gelassen darf jedoch auch die Tatsache, dass sich längerfristig womöglich die Kosten im Sozialbereich verringern könnten.

Ebenfalls beachtet werden muss, dass, falls die gebundene Ganztageschule analog Baden in der Schule Wildbach umgesetzt würde, dies eine Auswirkung auf die Klassenplanung in den andern Schulhäusern hätte, sofern gesamtstädtisch Eltern ihre Kinder in der gebundenen Ganztageschule Wildbach unterrichtet und betreut haben möchten.

Fazit – neues Reglement Tagesstruktur

Die Entwicklung im Bildungsbereich geht klar in Richtung Ganztageschule, was seitens Schulleitungskonferenz auch begrüsst wird. Ein Pilotprojekt wird aus den nachfolgend aufgeführten Gründen jedoch nicht empfohlen.

Die folgenden Punkte sprechen grundsätzlich gegen die Einführung einer gebundenen Ganztageschule:

- In der Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2023 wurde das neue Reglement über die Tagesstrukturen der Stadt Solothurn angenommen, dieses ersetzt das Reglement über die Freiwillige Tagesschule vom 26. Juni 2012.
- Nun kann dem Wunsch der Eltern nach mehr Flexibilität entsprochen werden.
- Für die Eltern besteht bereits die Möglichkeit, ihre Kinder von Montag – Freitag von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr betreut zu haben.
- Pro Schulklasse verbringen erst ca. 1-7 Schülerinnen und Schüler den Mittag in der Tagesschule. In Zürich löste die Anwesenheit von 50% der Kinder pro Klasse das Projekt I aus.

- Das Interesse der Eltern am Informationse Elternabend vom 23.11.2022 zur Tagesschule / Gebundene Ganztageschule Modelle Zürich und Bern war gering. Von 211 Eingeladenen waren nur ca. 15 interessierte Eltern anwesend.
- Seitens Kantonsregierung sind keine Schritte in Richtung gebundene Ganztageschule erkennbar.
- Die räumlichen und/oder betrieblichen Voraussetzungen in den einzelnen Schulkreisen sind für die Betreuung aller SuS über Mittag nicht erfüllt.
- Die aktuelle finanzielle Situation der Stadt lässt eher keine Investition in Pilotprojekte zu.

Empfehlung

Die Entwicklung im Bildungsbereich in Richtung Ganztageschule wird im Auge behalten.

Aufgrund der aktuellen baulichen, gesetzlichen, personellen und finanziellen Situation werden im Moment keine konkreten weiteren Schritte in Richtung Ganztageschule unternommen.

Der Fokus liegt auf der Umsetzung des neuen Reglements über die Tagesstrukturen der Stadt Solothurn.

Antrag

Dem Bildungs- und Sozialausschuss wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

1. Der Gemeinderat nimmt vom vorgelegten Bericht Kenntnis
2. Das Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Stefan Buchloh, vom 26. Oktober 2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe» wird abgeschrieben.

Der Bildungs- und Sozialausschuss hat zuhanden des Gemeinderates bei 6 Anwesenden

beschlossen:

Einstimmig

1. Der vorgelegte Bericht wird zur Kenntnis genommen.

5 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme

2. Das Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Stefan Buchloh, vom 26. Oktober 2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe» wird abgeschrieben.

Antrag und Beratung

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, führt einleitend aus, dass der Bericht zur Beurteilung der eingereichten Motion respektive des nunmehr als erheblich erklärten Postulats vorliegt. Zum heutigen Zeitpunkt sind die Voraussetzungen nicht gegeben, die Einführung einer Ganztageschule so umsetzen zu können. Einerseits war bei der Befragung der Eltern nur wenig Interesse spürbar. Zur Umsetzung würde es mindestens eine Klasse benötigen. Andererseits fehlen für eine Umsetzung auch die Grundlagen des Kantons. Würde sich der Gemeinderat für die Umsetzung entscheiden, müsste die Stadt die Kosten vollumfänglich selbst tragen. Zudem wurde das neue Reglement Tagesstrukturen verabschiedet, das auf den Sommer hin umgesetzt werden soll. Dieses räumt den Eltern die Flexibilität ein. Wie der Presse entnommen werden konnte, ist eine Vernehmlassung im Gang, die vorsieht, dass sich der Kanton und der Bund bei der familienergänzenden Kinderbetreuung beteiligen sollen. Die Stadt Solothurn würde sehr begrüßen, wenn dies umgesetzt würde, zumal dadurch die Kantonsbeiträge auch für die Tagesstrukturen der Stadt und nicht nur für Ganztageschulen fließen würden. Dem Bericht kann entnommen werden, dass das Anliegen gemäss Auftrag des Postulates geprüft wurde. Der Antrag der Verwaltung beinhaltet ebenfalls die Abschreibung des Postulats.

Laura Gantenbein, Präsidentin Bildungs- und Sozialausschuss, verweist auf die wohlwollende Entgegennahme des Berichtes. Der Ausschuss dankt der Schuldirektorin für die differenzierte Beantwortung des Postulats. Dem Bericht zufolge ist ein Pilotprojekt im Schulhaus Wildbach grundsätzlich möglich. Eine Ganztageschule ist etwas anderes als die heutige Tagesstruktur. Die Kinder profitieren von einer ganztätigen Betreuung und sie ermöglicht, die Kinder mit konstanten Bezugspersonen, gleichbleibenden Kindergruppen und einem gesamtheitlichen, pädagogischen Konzept zu betreuen und ihre Entwicklung optimal zu fördern. Dem Bericht lässt sich aber auch entnehmen, dass aus verschiedenen Gründen ein solches Projekt nicht empfohlen wird. Diese sind auch für den Bildungs- und Sozialausschuss einleuchtend. Im Bericht wird ebenfalls Rechenschaft über die Bemühungen bezüglich Tagesstruktur in den letzten Jahren abgelegt. Es wird deutlich, dass die Tagesstrukturen ein wichtiger Pfeiler der Stadt sind, bei den Eltern aber nur punktuell Interesse an einer Ganztageschule besteht. Die Wichtigkeit der Ganztageschule wurde auch in der Diskussion durch die Stadtpräsidentin aufgeführt, indem auf die vielen aktuellen Anmeldungen für die Tagesstrukturen hingewiesen wurde. Dies ist sehr erfreulich. Der Ausschuss würde immer noch das Pilotprojekt unterstützen. Aber die Umstände haben sich seit der Einreichung des Postulates im Oktober 2021 um einiges geändert. Die Finanzlage ist nicht mehr die gleiche. Hinzu kommt das neue Tagesstrukturreglement. Weil der Bericht zur Zufriedenheit aller vorliegt und sich daraus keine weiterzuverfolgenden Massnahmen ergeben, ist eine Mehrheit des Bildungs- und Sozialausschusses für die Abschreibung des Postulates. Etwas soll nicht unkommentiert gelassen werden: Es war unverständlich, warum die Beantwortung des Postulats so lange gedauert hat. In diesem Zusammenhang sind nicht alle Fragen beantwortet. Der Bildungs- und Sozialausschuss empfiehlt, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen, die guten Tagesstrukturen mit dem neuen Reglement bei der Umsetzung zu unterstützen und das Wissen mitzunehmen, dass die Möglichkeit besteht, die Ganztageschule zu einem späteren Zeitpunkt in einem Pilotprojekt zu testen.

Eintreten ist unbestritten.

Voten aus den Fraktionen

Felix Epper, SP-Fraktion, dankt der Stadtpräsidentin und Schuldirektorin Irene Schori für den sehr guten Bericht. Er möchte auf das Argument des fehlenden Interesses der Eltern eingehen. Die SP-Fraktion kann dieses Argument nicht nachvollziehen. In anderen Städten ist die Nachfrage sehr gross. Es ist anzunehmen, dass die Akzeptanz markant und schnell ansteigen würde, wenn Eltern wüssten, dass die Kinder in Klassen und Jahrgangsverbänden sind und von Lehrerinnen und Lehrern betreut werden. Tagesschulen sind unglaublich wichtig und die

Chancengleichheit von Mann und Frau im Arbeitsmarkt sind ein Stichwort, das offensichtlich notwendig und wichtig ist in der heutigen Zeit. Würde heute eine Volksschule eingeführt, die mit Steuergeldern finanziert werden müsste, wären die Chancen für eine solche Einführung wohl fragwürdig. Er ist der Meinung, die Tagesschule müsste als Teil dieser Volksschule gedacht werden, wenn man sich der Revision annimmt. Die Tagesschule ist wichtig, dass Kinder und Jugendlichen am Mittag betreut sind. Felix Epper verweist auf die eigenen Erfahrungen bei seinen Kindern im Schulhaus Brühl. Es müssen Zeichen gesetzt und in diese Richtung weitergearbeitet werden. **Einige der Fraktionsmitglieder werden aus diesen Gründen und als symbolischer Akt gegen die Abschreibung stimmen.** Er versteht es als Signal an die Bevölkerung, dass die Aufwertung der Tagesstrukturen auf der politischen Agenda belassen wird und die Fraktion wird wieder darauf zurückkommen.

Gemäss **Sibille Keune** hat die Mitte/GLP-Fraktion durchaus Sympathien für die Ideen einer Ganztageschule. Künftig sollen viele Bedürfnisse, im Speziellen die Flexibilität der Eltern und die Anstellungsbedingungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessert werden. Die hohen Anmeldezahlen wertet die Fraktion als gutes Zeichen und das neue Schuljahr wird zeigen, wie diese Veränderungen aufgenommen werden. Aktuell ist kein Handlungsbedarf erkennbar, als Pilotversuch im Schulhaus Wildbauch eine Ganztageschule zu starten. Es ist gut, einen geeigneten Standort dafür zu kennen, sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt die Situation wieder verändern. **In diesem Sinne ist das Postulat für die Mitte/GLP-Fraktion erledigt und kann abgeschrieben werden.**

Andrea Stampfli, FDP-Fraktion, bedankt sich für den Bericht. Ein Pilotprojekt Ganztageschule wäre zukunftsweisend und könnte die Vereinbarkeit von Arbeit und Familie fördern und verbessern. Zum Argument des Informationsanlasses: Dieser fand am 23. November statt und war schlecht besucht. Hier muss jedoch beachtet werden, weshalb dies der Fall war. Er wurde den Eltern zuerst als Anlass zur Orientierung über das Ergebnis der Umfrage zur Tagesschule angekündigt. Dies kam nicht überall gut an. Das mangelnde Interesse an diesem Anlass darf deshalb nicht als mangelndes Interesse an der Ganztageschule gewertet werden. Es scheint viel aussagekräftiger, die Buchungen der Mittagseinheiten als Gradmesser heranzuziehen. Dort ist ersichtlich, dass das Interesse tatsächlich noch nicht sehr gross ist. Wenn sich die kantonale Gesetzeslage und die städtische Finanzlage verbessern und sich auch die Buchungen der Mittagseinheiten erhöhen, sieht die Fraktion der FDP durchaus Möglichkeiten, das Thema nochmals zu prüfen. **Im Moment ist das Geschäft mit der Beantwortung erledigt und die FDP-Fraktion spricht sich für die Abschreibung aus.**

Heinz Flück, Fraktion der Grünen, ist einerseits erfreut, dass sich beim städtischen Angebot der Tagesstruktur seit der Verabschiedung dieses Postulates einiges getan hat. Andererseits moniert er die etwas enttäuschende und mutlose Beantwortung. Deshalb hält sich das Wohlwollen bei den Grünen in Grenzen. Klar gibt es gewisse rechtliche Hindernisse. Aber auch bei der Stadt und beim Kanton Solothurn bleibt die Zeit nicht stehen. Die Entwicklungen, wie sie in vergleichbaren Städten wie Baden bestehen, wurden schlicht verschlafen. Die aufgeführten Hindernisse, beispielsweise bei den Anstellungsbedingungen, bestehen tatsächlich, diese Hindernisse lassen sich aber lösen, wenn man dies will. Bereits vor mehr als zehn Jahren wurde zum Beispiel bei den kantonalen Brückenangeboten ein Pflichtenheft für die Lehrpersonen mit Betreuungsaufgaben erarbeitet. Dem entsprechenden Reglement stimmte das Departement zu. Persönlich hatte auch er Lehrpersonen, die sowohl bei ihm im Brückenangebot, in der beruflichen Grundbildung und in der BM unterrichtet hatten und Verträge sowie Lohnabrechnungen von drei unterschiedlichen Lohnklassen hatten. Wenn man will, dann geht das. Er ist überzeugt, wenn ein Konzept vorhanden wäre, könnte auch die Blockzeitenreglung entsprechend ausgelegt werden. Diese verfolgt nämlich den Zweck, dass Sicherheit für die Eltern besteht. Also nicht ein Kind bereits um 11 Uhr und das andere möglicherweise erst um 12:45 Unterrichtsende hätte. Wer etwas Neues wirklich will, kann beim Kanton einen Antrag für eine Untersuchungsphase stellen. Der Kanton hätte keinen Grund, so etwas zu verweigern, wenn ein Konzept vorliegt, das alle pädagogischen Vorgaben erfüllt. Wenn deshalb festgestellt wird

«aufgrund der aktuellen baulichen, gesetzlichen, personellen und finanziellen Situation werden im Moment keine konkreten weiteren Schritte Richtung Ganztagesesschule unternommen», werden Hindernisse hochstilisiert, die lösbar wären. Deshalb noch ein Wort zu den Finanzen: Die baulichen Aspekte müssen selbstverständlich geprüft werden und selbstverständlich ist eine coole Infrastruktur, wie sie nun in den Tagesstrukturen Brühl besteht, auch nicht gratis. Die Brutto-Mehrkosten für den Betrieb erscheinen dennoch überraschend moderat. Wird noch etwas genauer hingesehen: Wenn schon nur bei 50 Prozent der Eltern ein Elternteil sein Pensum um 10 Prozent erhöht, kann mit ungefähr 20'000 Franken mehr Steuereinnahmen gerechnet werden. Auch die Einsparungen der nicht gedeckten Kosten der Tagesstruktur für zirka 15 Kinder können abgezogen werden. Dann wäre man schon bei 100'000 Franken und nicht mehr bei 150'000 Franken. Das sind gute Aussichten, ein wirklich gutes Angebot schaffen zu können. Irritiert hat auch der bereits erwähnte Passus, dass das Interesse der Eltern am Informationsanlass vom 23.11.2022 zur Tagesschule, gebundene Ganztagesesschule, Modell Zürich und Bern, gering war. Der Anlass trug den Titel «Elternanlass Tagesschule Solothurn». Mit Tagesschule war damals noch das Tagesstruktur benannte Modell gemeint. Als erstes ging es um die Präsentation der Pläne der Tagesschule Fegetz. Der Sprecher war persönlich am Anlass, sonst waren fast nur Eltern aus dem Einzugsgebiet Fegetz anwesend. Erst als dritter Punkt stand die erwähnte Präsentation zu den Ganztagesesschulen auf dem Programm. Zudem wurden die Einladungen an lediglich 211 Eltern zugestellt. Im ersten und zweiten Schulzyklus sind aber fast 1000 Kinder. Das magere Echo am Anlass als Gradmesser des Interesses an einer Ganztagesesschule zu interpretieren, ist deshalb schlicht nicht zulässig. Selbstverständlich erwarten die Grünen aber auch mehr Initiative von Seiten der Eltern. Denn Änderungen kommen nur zustande, wenn die Betroffenen sich auch dafür engagieren. Das ist beispielsweise auch ein Grund, weshalb die Stadt Solothurn immer noch keinen Waldkindergarten hat. Dies trotz mehreren politischen Vorstössen in der Vergangenheit. Aus diesen **Gründen stimmen die Grünen den Ausführungen und der Kenntnisnahme des Berichts zu, lehnen aber die Abschreibung des Postulates.** Als Zeichen, dass die Stadt dies zwar nicht morgen umsetzen kann, das Interesse aber durchaus vorhanden wäre, ein Projekt weiter auszuarbeiten. Sie hoffen, dass der Gemeinderat dem Antrag auf Nicht-Abschreibung zustimmt und es nicht nötig sein wird, zu diesem Thema schon bald wieder einen Vorstoss einreichen zu müssen, was aufgrund der aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen zu erwarten ist.

Marianne Wyss, führt aus, auch die SVP hat sich darüber unterhalten und sieht es ähnlich wie die Stadt. Zum jetzigen Zeitpunkt scheint kein Bedürfnis an einer Ganztagesesschule vorhanden zu sein, da auf den Sommer hin die neuen Tagesstrukturen eingeführt werden. Der Infoanlass wurde wie ausgeführt spärlich besucht und die effektiven Kosten, die auf die Stadt zukommen würden, sind unklar. Aus diesen Gründen ist dieses Thema vorläufig erledigt. **Die SVP-Fraktion spricht sich für die Abschreibung aus.**

Stefanie Ingold merkt an, es sei nicht ganz klar, was noch geprüft werden sollte. Was den Kanton betrifft, konnte der Zeitung entnommen werden, dass sich die Gemeinden bereits dafür einsetzen. Wir sind noch weit davon entfernt, in Richtung Ganztagesesschule zu gehen. Die Stadt Solothurn hat in diesem Bereich eine Vorreiterrolle eingenommen und verfügt über diese Angebote. Die Gemeinden sind aber darauf angewiesen, dass sich der Kanton beteiligt. Es muss bereits als Erfolg gewertet werden, dass sich die Kantonsrätinnen und Kantonsräte für dieses Thema engagieren. Zur Frage, weshalb die Beantwortung so lange gedauert hat, hält Stefanie Ingold fest, die Verwaltung habe sich entschlossen, die Beantwortung in eine neue Form zu bringen und als Bericht vorzulegen. Zudem wurde die Rückkehr der Schuldirektorin nach ihrer längeren Abwesenheit abgewartet.

Keine weiteren Wortmeldungen. Die Stadtpräsidentin lässt über die beiden Anträge separat abstimmen.

Gestützt auf den Antrag des Bildungs- und Sozialausschusses hat der Gemeinderat bei 29 Anwesenden

beschlossen:

Einstimmig

1. Der vorgelegte Bericht wird zur Kenntnis genommen.

20 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen

2. Das Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Stefan Buchloh, vom 26. Oktober 2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe» wird abgeschrieben.

Verteiler

Stadtpräsidium
ad acta 012-5, 210-3

18. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 41

5. Motion der SP-Fraktion, EU Angela Petiti, vom 26.10.2021, betreffend «Burrisgraben vom Suchverkehr befreien und für Lokale, Gewerbe und Anwohnende attraktiver machen»; Weiterbehandlung

Referentin: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin

Vorlage: Stellungnahme Stadtpräsidium vom 04.06.2024

Ausgangslage

Die SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Angela Petiti, hat am 26. Oktober 2021 folgende Motion mit Begründung eingereicht:

«Burrisgraben vom Suchverkehr befreien und für Lokale, Gewerbe und Anwohnende attraktiver machen».

Die Stadt befreit den Burrisgraben vom Suchverkehr und macht diesen für die angrenzenden Lokale, Gewerbebetriebe und Anwohnende attraktiver. Sie überprüft das geltende Verkehrsregime und optimiert dieses. Die sechs weissen Parkplätze am Burrisgraben werden aufgehoben.

Begründung:

Der Burrisgraben, oder „Chüngeligraben“ wie er in Solothurn genannt wird, ist der Abschluss der historischen Stadt in Richtung Norden. Er galt als Bijou der Stadt Solothurn und ist auch heute noch eine schöne Ecke, welche wiederbelebt werden soll.

Gemäss Überlieferungen war der Burrisgraben früher ein beliebter Teil dieser Stadt. Dadurch, dass er heute als Suchverkehrstrasse und zum Parkieren verwendet wird, hat er an Attraktivität verloren. Ziel sollte es sein dieses historische Schmuckstück wiederzubeleben.

Kleine ausgesuchte Geschäfte haben ihre Standorte an dieser Strasse und die Häuser darüber sind – wie vor Hunderten von Jahren – bis heute bewohnt, was eher eine Ausnahme ist in der Stadt Solothurn. Diese Kombination von Gewerbe und Wohnen war für die Stadt Solothurn über Jahrhunderte prägend.

Der ruhende Verkehr macht auch vor dieser Seite der Stadt keinen Halt und so wird bereits die Nordringstrasse, notabene die schönste Allee in der Stadt Solothurn, für das Parkieren genutzt.

Direkt daneben sind auf der Westseite des Burrisgrabens die sechs weissen Parkplätze, welche, verbunden mit dem Suchverkehr, die eher schmale Gasse beeinträchtigen. Diese Parkplätze dort sind störend und nicht notwendig.

Direkt neben dem grossen Parkplatz in der Allee steht das Parkhaus „Bieltor“ der Parking AG Solothurn, das mit 443 Parkplätzen², 6 behindertengerechten Parkplätzen bereitsteht und dies 365 Tage im Jahr und 24 Stunden pro Tag. Es sollten also immer Parkplätze zu finden sein.

Die sechs weissen Parkplätze fördern störenden Suchverkehr und versperren wertvolle Flächen. Dadurch wird das im Burrisgraben ansässige Gewerbe eingeschränkt. Diese

² <https://www.solothurn-parking.ch/standorte/> (21.09.2021)

unbefriedigende Situation kann durch die Aufhebung der genannten Parkplätze zusammen mit einer Überprüfung und Optimierung des geltenden Verkehrsregimes wesentlich verbessert werden.

Für Bars, Restaurants oder kleine Boutiquen ist es im Sommer gewinnbringend, wenn sie diese Flächen draussen zusätzlich nutzen können.

Aus den genannten Gründen fordert die Fraktion der SP Stadt Solothurn die Aufhebung der sechs Parkplätze auf der westlichen Seite des Burrisgrabens (vis-à-vis "Johnny's Grill" bis "Barterre") sowie die Überprüfung und Optimierung des geltenden Verkehrsregimes, damit die Lebensqualität des ansässigen Gewerbes und der Anwohnerinnen und Anwohner verbessert wird und der Platz für diese besser genutzt werden kann.



Der Burrisgraben wird momentan vor allem als Suchverkehrstrasse genutzt.

Das Stadtpräsidium nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Aufheben von sechs weissen, gebührenpflichtigen Parkplätzen

Das durch den Gemeinderat am 24. Oktober 2023 genehmigte Parkraumkonzept 2023 hat nicht die gezielte Aufhebung einzelner Parkplätze zum Inhalt. Die flächendeckende Ausdehnung der Bewirtschaftung sowie die beschlossenen Tarifierungen und Parkdauerbeschränkung dürften jedoch zu Veränderungen in der Belegung der Parkzonen führen. Mit der Parkzeitbeschränkung in der Tarifzone 1 von maximal 3 Stunden ist von einer stärkeren Nutzerfrequenz auszugehen.

Mit der angestrebten Verlagerung von Langzeitparkierenden in die Parkhäuser könnte auch das Angebot an oberirdischen Parkplätzen im Innenstadtbereich leicht reduziert werden. Längerfristig wird sich das neue Parkhaus am Bahnhof West auf das oberirdische Parken auswirken, dies insbesondere an Örtlichkeiten, an denen heute Konflikte bestehen und alternative, wirtschaftlichere oder qualitativ hochwertigere Nutzungen angestrebt werden. Dazu gehört auch der Burrisgraben.

Aus dem Beschlussprotokoll des GR vom 24. Oktober 2023:

Mit dem Parkraumkonzept 2023 sollen die Voraussetzungen für übergeordnete Ziele, wie Förderung der lokalen Wirtschaft, Sicherheit und Immissionsschutz, angenehme und für alle stressfreie öffentliche Räume und ein gepflegtes Erscheinungsbild der Stadt nach Innen und Aussen geschaffen werden.

Die Innenstadt ist sowohl Zentrum und Identifikation für Solothurnerinnen und Solothurner, als auch Visitenkarte für Besuchende. Sie soll daher möglichst von Verkehr und parkierten Autos freigehalten werden.

Gegenüber den von der Erstunterzeichnerin der Motion beschriebenen attraktiveren Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes im Burrisgraben durch die Aufhebung der sechs Parkplätze, namentlich durch das am Burrisgraben ansässige Gewerbe, resultieren finanzielle Einbussen durch den Wegfall von Parkgebühren im Betrag von jährlich ca. Fr. 53'000.00. Die Tarifierungen hingegen generieren wiederum zusätzliche Einnahmen, welche den finanziellen Verlust etwas zu relativieren vermögen.

Überprüfen des geltenden Verkehrsregimes und Optimierung desselben

Das Stadtbauamt, die Feuerwehr und die Stadtpolizei schlagen vor, den Burrisgraben in die bestehende Begegnungszone der Altstadt zu integrieren. Gestützt auf das durch den GR am 22. Februar 2022 beschlossene Konzept «Begegnungszonen in der Stadt Solothurn» und nach fachlicher Beurteilung sind die Eignungskriterien für die Signalisation des Burrisgraben als Begegnungszone erfüllt.

Aus Sicht der Feuerwehr ergibt sich durch die Aufhebung der Parkplätze eine sicherere Zufahrt für die Einsatzfahrzeuge bei Notfällen.

Es handelt sich dabei nicht um eine Insellösung, sondern eine logisch nachvollziehbare Ausdehnung der bestehenden Begegnungszone des Altstadtperimeters.

Die Umsetzung kann kostengünstig und ohne bauliche Massnahmen realisiert werden.

Das Stadtpräsidium empfiehlt deshalb mit dieser Begründung, die Motion erheblich zu erklären und gleichzeitig abzuschreiben.

Erläuterungen zum Antrag

Stefanie Ingold erwähnt, dass sie durchaus Sympathien für das Anliegen hat. Unterirdische Parkplätze sollen gefördert werden, damit der wertvolle und beschränkte oberirdische Boden anderweitig genutzt werden kann. Zudem bietet sich der Burrisgraben als Begegnungszone an. Gemäss Konzept der Begegnungszone, das der Gemeinderat im Februar 2022 angenommen hat, kann der Anstoss für eine Prüfung der Begegnungszone auf der politischen Ebene, d.h. mittels Postulat oder Motion, oder auf der fachlichen Ebene durch die Verwaltung gegeben werden.

Erstunterzeichnerin **Angela Petiti**, SP-Fraktion, bedankt sich für aufschlussreiche Beantwortung seitens der Stadt und den Vorschlag zur Errichtung einer Begegnungszone. Der Vorstoss wurde vor drei Jahren eingereicht. Er verlangt die Aufhebung der sechs weissen Parkfelder und die Überprüfung des Verkehrsregimes. Bereits damals kamen einige Parteien auf die Fraktion zu und teilten mit, in diesem Bereich werde zu schnell gefahren und die Situation sei teilweise gefährlich. Es bestand der Wunsch, die kleine Strasse, die als Abschluss der Altstadt verstanden werden kann, zu entschleunigen, damit sie auch von der Bevölkerung genutzt werden kann. Sehr verständlich, zumal dort auch Familien wohnen und Gewerbe ansässig ist.

Jetzt, drei Jahre später, ergibt eine Umfrage, die freiwillig durchgeführt wurde, ein klares Bild. Entgegen der Aussage einer Person, die heute in der Zeitung zitiert wurde und das Ganze moniert, zeigt die Umfrage ein anderes Bild. 13 Parteien wünschen sich eine Begegnungszone, sowie die Aufhebung der Parkplätze am Burrisgraben. Darunter sind Familien, Paare, Einzelpersonen und Gewerbetreibende. Die Auswertung wurde dem Gemeinderat zugestellt. Teilweise wurde von den Befragten geäußert, was auch die Überlegungen der SP-Fraktion waren. Nämlich, dass die Strasse besser genutzt werden könnte und Autos regelmässig zu schnell fahren. Gleichzeitig könnten Fahrzeuge den Ort auch bei einer Begegnungszone noch passieren und zu ihren Garagen gelangen. Allerdings hätten Fussgängerinnen und Fussgänger Vorrang. Dies ist ein erheblicher Unterschied. Es wird somit durch eine Begegnungszone niemand eingeschränkt, aber die Lebensqualität wird erhöht. Hinzu kommt das in der Beantwortung genannte Problem der Feuerwehr. Bei der Parkplatzsituation und einer Allee, die ausschliesslich als Parkplatz genutzt wird und zudem unmittelbar neben einem Parkhaus liegt, macht es einfach keinen Sinn, eine wertvolle Strasse hauptsächlich für den Verkehr und Parkplätze zu nutzen. Insbesondere, wenn Anwohnende und Gewerbetreibende diese Strasse beleben könnten. Es wird in den Rückmeldungen mehrmals erwähnt, dass die Strasse auch wegen des zu schnellen Fahrens nicht genutzt werden kann, weil es schlicht zu gefährlich ist. Es scheint ein grosser Wunsch zu sein, diese Strasse verkehrsmässig zu beruhigen. Die Altstadt soll möglichst von Verkehr und parkierten Autos freigehalten werden. Der Chüngeligraben kann als Abschluss der Altstadt genau als das verstanden werden. Was irritiert: In der Beantwortung wird aufgezeigt, wie viele Einbussen die Stadt mit der Aufhebung der Parkplätze hat. Es ist richtig, dies aufzuzeigen und zu erwähnen. Wer dies aber als Gegenargument betrachtet, hat etwas nicht verstanden. Was bei dieser Rechnung oder Überlegung nicht aufgeht, ist: Wenn die Kurzzeitparkplätze aufgehoben werden sollen, bedeutet dies nicht, sämtlichen Personen, die dort inskünftig dort parkieren möchten, auch die Fahrzeuge zu entziehen. Die Autos werden andernorts parkiert werden können und werden die Gebühren dort bezahlt. Somit ist es schwierig zu sagen, das Geld sei einfach weg. Es wird an einem anderen Ort, sprich in der Allee oder im Parkhaus, eingenommen. Es kommt höchst selten vor, dass in der Stadt tatsächlich kein Parkplatz mehr frei ist. Übrigens wurde von keinem der Anwohnenden zurückgemeldet, dass die Parkplätze benötigt werden, weil sie dort wohnen. Dies ist nicht weiter verwunderlich, weil es sich um Kurzzeitparkplätze handelt. Vier Anwohnende/Gewerbetreibende haben sich gegen die Aufhebung ausgesprochen. Es wurde vermehrt die Angst vor einer Partymeile wie am Aare-Mürli genannt. Hierzu kann an dieser Stelle aber auch festgehalten werden, dass nicht die gleichen Voraussetzungen bestehen und eine sogenannte Partymeile dort gar nicht entstehen kann. Ein Betrieb hat Angst, dass die Kundinnen und Kunden nicht mehr direkt vor dem Geschäft ein- und aussteigen oder parkieren können. Dieser Input ist in diesem Fall korrekt. Aber eine Begegnungszone bedeutet eben nicht, dass man dort nicht mehr durchfahren oder anhalten darf. Im Gegenteil: Es besteht hierfür genügend Zeit. Die Sprecherin geht davon aus, es werde die Möglichkeit bestehen, einen expliziten Platz zum Ein- und Aussteigen zu kennzeichnen. Es geht nicht darum, einfach irgendwelche Parkplätze aufzuheben, sondern um einen geäußerten Wunsch und um eine Begegnungszone, die als Aufwertung für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden verstanden werden kann. Ganz im Sinne, wie dies auch im Parkraumkonzept umschrieben ist. Die wichtigsten Gründe: Für Kinder und Fussgängerinnen und Fussgänger, Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer fahren wegen der Parkplätze zu viele Autos durch die Strasse. Die Gewerbetreibenden könnten sehr davon profitieren und den Platz nutzen. Und die Parkplätze versperren offensichtlich auch den Weg. All dies sollte im Interesse der Stadt sein. Und besonders hätte diese Strasse dadurch einen erheblichen Mehrwert.

Wortmeldungen

Wolfgang Wagmann, FDP-Fraktion, hat sich eingehend mit der SP-Motion für die neue Verkehrsreglung und insbesondere mit der Aufhebung von sechs öffentlichen Parkplätzen im Burrisgraben befasst. Ein Blick zurück: Der Burrisgraben – oder eben Chüngeligraben – diente ursprünglich der Erschliessung des dort ansässigen Gewerbes (einer Schreinerei, Schlosserei

oder einer Druckerei). Es herrschte somit schon immer reger Transitverkehr. Lustigerweise führte ein grosses Stadtfest in den 50er-Jahren dazu, dass der Chüngeligraben geteert und automobilfreundlich gestaltet wurde. Später wurde das Gebiet weniger von Gewerbetreibenden genutzt. Es kamen neue Nutzungsformen hinzu. Einige erinnern sich bspw. ans Centro Cultural Espanol, das einmal pro Jahr für drei bis vier Tage für die Fiesta gesperrt wurde. Damals war dies problemlos möglich und derangierte niemanden. Gefestet wurde also schon immer und es war nie eine reine Autostrada. Mit dem Verschwinden der Gewerbe wurden die Terrassen und Räumlichkeiten in dieser privilegierten Lage in Garagen umgebaut, die immer sehr gefragt waren. Heute sind dort 14 Garageneinfahrten vorhanden, darunter die Staatsgarage und acht Privatparkplätze. Auf diesen paar Hundert Metern des Chüngeligraben ändert selbst dann, wenn die Parkplätze aufgehoben werden, nicht viel. Es bleibt eine «autogene» Zone. Die Leute werden nicht aus diesen Garagen verbannt werden können und sie werden diese weiterhin nutzen. Mit einer Aufhebung dieser Parkplätze erhofft sich die Motionärin ebenfalls bessere Bedingungen für die beiden Gastrobetriebe in Sachen Aussenbestuhlung. Dies ist allerdings nur begrenzt möglich, weil die Durchfahrt weiterhin für alle Nutzer und Anstösser des Grabens garantiert sein muss. In diesem Zusammenhang fragt sich, wo der grosse Vorteil für die Feuerwehr liegen soll, wenn dort einige Gastrotische mitten in der Strasse stehen. Hierbei handelt es sich um ein überschätztes Scheinargument. Das Argument des Suchverkehrs ist nicht ganz richtig eingeschätzt worden. Mehr Suchverkehr ergibt sich erfahrungsgemäss, wenn wenig Parkplätze vorhanden sind. Wenn in der Allee Parkplätze zwecks Baudeponie abgesperrt werden, sorgt dies regelmässig, besonders samstags, zu wesentlich mehr Suchverkehr. Zum Grundsätzlichen: Die FDP-Fraktion lehnt die Motion ab, weil hiermit ein weiteres Mal Versprechen zum oberirdischen Parkplatzbestand mit einer Salami-taktik gebrochen werden. Der Gemeinderat hielt erstens mit dem Parkraumkonzept fest, dass der oberirdische Parkplatzbestand bestehen bleibt und zweitens, dass erst nach Eröffnung des Parkhaus Westbahnhof SBB nochmals bzw. sicher darüber diskutiert wird, was in dieser Hinsicht vorgenommen werden muss. Was die Fraktion stört ist der Umstand, dass 53'000 Franken ohne weiteres aus der Hand gegeben werden. Die Köpfe im Gemeinderat rauchen und es wird versucht, jeden Franken einzusparen und nun soll eine halbe Kiste auf zehn Jahre aus der Hand gegeben und dies mit dem Argument entkräftet werden, die Preise würden durch das Parkraumkonzept erhöht, was zu entsprechenden Mehreinnahmen führen wird. Wir benötigen die Mehreinnahmen auf dem Buckel der Automobilisten dringend, das ist unbestritten. Wenn aber das Parkhaus der SBB kommt, resultieren daraus Mindereinnahmen von wesentlich höheren Beträgen. Die Stadt Solothurn wird dannzumal ja die eigenen Parkplätze aufgeben. Aus all diesen Gründen sollen die Parkplätze nicht aufgehoben werden. Das zu schnelle Fahren ist aus persönlicher Erfahrung nicht so tragisch, zumal es gar nicht möglich ist, zu rasen. Es ist unübersichtlich und kurvig und niemand drückt dort aufs Gaspedal. **Die FDP-Fraktion lehnt die Motion entschieden ab und wird sie nicht erheblich erklären.**

Laura Gantenbein, Fraktion der Grünen, begrüsst die Motion und die Aufhebung der Parkplätze. Ein Pluspunkt ist, dass dafür keine baulichen Massnahmen nötig sind und das Projekt zu mehr Lebensqualität führt. Der Wegfall der Parkgebühren ist ein Punkt. Aber wenn das Parkraumkonzept endlich richtig umgesetzt würde, würde ein geschätzter Mehrertrag von 2 Mio. Franken entstehen. Als Altstadtbewohnerin erkennt sie, dass Suchverkehr an verschiedenen Orten der Stadt Realität ist. Vor rund um die Altstadt. Dem Suchverkehr könnte mit der Umsetzung des Parkraumkonzepts auch der Riegel geschoben werden. Aber vor allem könnten Mehreinnahmen generiert werden. Zudem ist auch eine Mehrheit der Befragten dafür, die Parkplätze aufzuheben. Die Gründe wurden bereits genannt. Von einer sinnvollen Erweiterung oder eben eine Abrundung durch eine Begegnungszone ist der Vorschlag für die Grünen klar unterstützungswürdig. Und um nochmals zu betonen: Suchverkehr ist nicht ein Hirnspinnst, sondern Realität.

Pascal Walter, GLP/Mitte-Fraktion, hat acht Jahre in der Gasse gewohnt und ihm wäre nicht einmal Suchverkehr in dieser Gasse aufgefallen. Dass der Burrisgraben eine Begegnungszone sein soll, war ihm damals nicht bewusst. Wenn schon, wäre diese Begegnungszone in

der St. Urbangasse und sicher nicht am Burrisgraben zu suchen. Was er ebenfalls erwähnen möchte ist, dass die Stadt dadurch nicht 50'000 Franken verlieren würde, sondern mehr, denn dieser Betrag ist derjenige, der heute eingenommen wird. Es bestehen dort zwei Gastrobetriebe, die gerne eine Aussenbestuhlung hätten. Dies wäre auch möglich, wenn die Begegnungszone errichtet würde, ohne die Aufhebung der Parkplätze. Ihm persönlich wurde erklärt, dass es heute nicht erlaubt ist, über die Strasse zu servieren, weil es eine 50er-Zone und keine reduzierte Zone sei. Es könnte somit eine 20er-Zone geschaffen werden, ohne dass die Parkplätze aufgehoben werden. Wie von seinem Vorredner bereits erwähnt, wird der Verkehr in dieser Gasse nicht weniger. Die Anlieferung für das «Gänterli» erfolgt über die Gasse und zwar morgens zwischen 5 und 6 Uhr oder mitten in der Nacht, weil die frische Ware morgens angeliefert wird. Dies wird es auch weiterhin geben. Von der kantonalen Verwaltung werden ebenfalls 14 Parkplätze bestehen bleiben. Diese könnten gegen oben verlassen werden. Die Automobilisten werden aber weiterhin nach Lust und Laune gegen unten wegfahren. Zu den bereits erwähnten Garagenzufahren merkt er an, in der gesamten Gasse existieren 30 Parkplätze. Die dort gelegenen Garagen werden zu sensationellen Preisen, nämlich für 300 bis 400 Franken, vermietet. Weil es sie dort braucht. Sollen nun von den aktuellen 30 bis 35 Parkplätzen sechs aufgehoben werden, löst dies aus Sicht der GLP/Mitte Fraktion relativ wenige Probleme der beiden Gastrobetriebe. Kommt hinzu, dass diese beiden Gastrobetreiber Mieter sind und morgen kündigen können und darauf ein anderer Betrieb folgt, der dann möglicherweise ein Bedürfnis nach mehr Parkplätzen hat. Es wird somit von der heutigen Situation und davon ausgegangen, es werde nie mehr Parkplätze brauchen. Dies in einem Gebiet, in dem Gewerbe gewollt und bewusst immer noch Gewerbe vorhanden ist, das den Autoverkehr benötigt. Das hat auch die Motionärin bestätigt. Dies alles aufzuheben, um sechs Parkplätze einzusparen, ist einfach zu teuer. Ein Argument, das ihm selbst noch zugetragen wurde, betrifft die Menschen, die zu Fuss weniger gut unterwegs sind. Ihnen ist das Parkhaus in der Regel zu weit weg und sie sind darauf angewiesen, dass sie in der Stadt parkieren können. Dies kann in der Kaffeehalle oder all jenen Läden gefragt werden, die ihren Umsatz mit dem Besuch von Menschen machen, die genau diese Kurzzeitparkplätze nutzen. Wer sagt, es gibt immer einen Parkplatz in der Allee, fährt vermutlich nie Auto, ansonsten hätte die Stadt kaum 50'000 Franken Parkeinnahmen mit diesen sechs Parkfeldern. Heruntergerechnet sind dies 166 Franken pro Tag und Parkplatz. Sie sind somit zwischen acht und neun Stunden pro Tag belegt. Die Auslastung ist also sehr hoch, sie werden gebraucht und auch genutzt. **Aus all den Gründen ist die Mitte-Fraktion der Meinung, die Parkplätze zu behalten und nicht aufzuheben.** Einerseits, weil es viele Parkplatznutzer gibt, die oberirdische Parkplätze nutzen und bereits sehr viele Parkplätze aufgehoben wurden und andererseits, weil die 50'000 Franken sehr gut gebraucht werden können.

Marianne Wyss, SVP-Fraktion, verzichtet darauf, ihr vorbereitetes Statement zu präsentieren, weil vieles bereits gesagt worden ist. Auf zwei, drei Punkte, die Angela Petiti erwähnt hat, will sie dennoch eingehen. Unter anderem hat sie vom Feuerwehrexperthen vernommen, dass aus dieser Sicht kein Handlungsbedarf besteht. Und als aktive Autofahrerin weiss sie persönlich nicht, wie dort gerast werden könnte. **Die SVP-Fraktion wird gegen die Erheblicherklärung der Motion stimmen.**

Claudio Hug, GLP, nimmt Bezug auf das Votum von Pascal Walter und stellt klar, dass die Meinungen innerhalb der GLP-/Mitte-Fraktion geteilt sind. Es geht vorliegend um eine etwas versteckte Ecke und aus Sicht der GLP-Fraktion ist das Geschäft von geringer Bedeutung. Nichts desto trotz erachtet sie die Idee einer Begegnungszone am Burrisgraben als gut. Es geht um die Aufwertung des öffentlichen Raumes und Alternativen zum Parkieren sind vorhanden. Zum Finanziellen, so liegt es auch in ihrem Interesse, in Zukunft besser dazustehen. Teilweise ist sicher zutreffend, dass es zu Einbussen kommt. Wie von Angela Petiti aber auch ausgeführt wurde, wird es solche geben, die beim Konzertsaal parkieren. Aber, und das ist der wichtige Punkt der Motion, sollten zur Frage, wo es öffentliche Parkplätze gibt oder nicht, nicht unbedingt finanzielle Überlegungen im Vordergrund stehen. Man käme auch nicht auf die Idee, nur wegen der klammen Stadtkasse rings um die Stadt neue Parkplätze zur Sanierung der

öffentlichen Finanzen zu bauen. In diesem Sinne hat die Antwort des Stadtpräsidiums überzeugt und die Schaffung einer Begegnungszone an diesem Ort macht Sinn. **Aus diesem Grund wird die GLP-Fraktion die Motion als erheblich erklären.**

Heinz Flück, Grüne, hat die Logik von Wolfgang Wagmann nicht ganz nachvollziehen können. Da wo Parkplätze sind, gibt es Suchverkehr. Wenn es aber keine Parkplätze mehr hat, gibt es auch keinen Suchverkehr. Dass das Parkraumkonzept, endlich umgesetzt werden soll, wurde bereits erwähnt. Die Stadt könnte aber auch auf eigenem Grund und Boden Mehreinnahmen generieren. Solange aber beim Hermesbühl Schulhaus am Samstag gratis parkieren kann, gibt es dort auch keine Einnahmen. Auch dort gibt es viel Suchverkehr, da es weit und breit die einzigen Gratis-Parkplätze sind.

Christian Herzog erwähnt, noch nie mit Tempo 50 durch den Burrisgraben gefahren zu sein. Zudem wurde einmal gesagt, dass keine Parkplätze aufgehoben werden sollen, zumindest solange nicht, bis das Parkhaus da ist. Er ist nicht ganz sicher, ob auch beim Konzertsaal Parkplätze aufgehoben werden. Er mahnt, dass sich die Stadt selbst die ganze Zeit Einnahmen wegstreicht. Und was die Begegnungszone betrifft, so war dies nie eine und wird nie eine sein.

Angela Petiti moniert, sie würde hingestellt, als würde sie sich dieses Anliegen ausdenken. Es sind die Rückmeldungen, die sie auf ihre Umfrage erhalten hat. Sie hat zudem klar gesagt, dass sich vier Parteien gegen die Aufhebung der Parkplätze wehren. Es sind aber auch 13 Parteien, die froh sind, dass in diese Richtung endlich etwas geht. Auch möchte sie klarstellen, dass das mit dem zu schnellen Fahren nicht von ihr kommt.

Patrick Käppeli erkundigt sich, ob die Stadtpolizei je darum ersucht wurde, dort Radarkontrollen durchzuführen. Warum wurde noch nie moniert, es werde gerast. Man hätte präventiv eine temporäre Radaranlage aufstellen können.

Wolfgang Wagmann versteht die Anwohnenden und kann nachvollziehen, dass sie dies so sehen. Niemand hat gerne Autoverkehr vor der Wohnstube. Er mahnt aber, dass es nicht nur um das Geld geht, das die Stadt verliert, weil sie die Einnahmen nicht mehr direkt hat. Jeder Parkplatz, der zur Verfügung steht, ist bares Geld für das Gewerbe. Anhand der Parkhausbelegungen und der Parkplatzbelegungen am Samstag kann abgeleitet werden, wieviel abends in der Chuchilade-Kasse ist. Das ist ungeschriebenes Gesetz. Wenn dies nicht gesehen oder akzeptiert werden kann, tut ihm das leid. Irgendwann einmal wird die Stadt nur noch museumsähnlich sein und Begegnungszonen haben. Aber die Altstadt wird nicht mehr leben.

Dem Hinweis von **Sibille Keune**, das Parkhaus liege in 20 Schritten Entfernung, entgegnet **Wolfgang Wagmann**, dass viele Solothurner das Bieltor nicht gerne nutzen. Die Parkplätze im Bieltor sind zu schmal für die heutigen Fahrzeuge.

Stefanie Ingold lässt über die Erheblicherklärung der Motion abstimmen.

Der Gemeinderat hat gestützt auf den Antrag des Stadtpräsidiums bei 29 Anwesenden

beschlossen:

15 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen

1. Die Motion wird erheblich erklärt.

20 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

2. Die Motion wird abgeschrieben

Verteiler (elektronisch)

Stadtpräsidium
ad acta 012-5, 621-0

Interpellation der Grünen Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnende Laura Gantenbein, vom Juni 2024 betreffend: «Die Altstadt der Stadt Solothurn soll positiv zu einer klimaneutralen Gemeinde und zum Ziel Energiestadt Gold beitragen – Wie erreichen wir das?»; inkl. Begründung

Die Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnende Laura Gantenbein, hat am 18. Juni 2024 folgende Interpellation mit Begründung eingereicht:

Die Altstadt der Stadt Solothurn soll positiv zu einer klimaneutralen Gemeinde und zum Ziel Energiestadt Gold beitragen - Wie erreichen wir das?

Wir bitten das Stadtbauamt, das Stadtpräsidium und die Regio Energie nachfolgende Fragen zu beantworten.

2022 wurde das Energiekonzept für die Stadt Solothurn verabschiedet. Seither wurde der Gemeinderat nicht mehr über die Umsetzung dessen informiert. Dazu kommt, dass mit dem Energiekonzept ein Masterplan Energie Altstadt vorgesehen wurde. Dieser sollte zwischenzeitlich in Bearbeitung sein oder bereits vorliegen. In der Altstadt ist die Ungewissheit über die zukünftigen Möglichkeiten für die Energieversorgung gross und die Kommunikation gegenüber der Bevölkerung diesbezüglich nicht ausreichend. Die neu ans KVA-Fernwärmenetz angeschlossenen Gebäude (Rathaus, Gemeindehaus, Franziskanerhof) machten deutlich, dass es möglich ist, auch in der Altstadt solche Leitungen zu verlegen.

Fragen

1. Die Altstadt der Stadt Solothurn soll positiv zu einer klimaneutralen Gemeinde und zum Ziel Energiestadt Gold beitragen - Wie erreichen wir das?
2. Wann wird der Masterplan Altstadt vorliegen?
3. Im Energiekonzept ist unter den ortsgebundenen Massnahmen zu lesen: «Allerdings stellt die Verrohrung in den engen Strassen mit teilweise sogar gepflastertem Belag eine grosse Herausforderung dar. Mögliche Wärmequellen sind die KVA-Fernwärme oder Aarewasser (Schnittstelle zu Massnahme 4).» (S. 49, Energiekonzept 2022]: Wie ist es zu erklären, dass das Rathaus, der Franziskanerhof und das Gemeindehaus sowie ein Teil des äusseren Ringes der Altstadt in Anbetracht dieser Aussage mit KVA-Wärme versorgt werden konnte?
4. Ist diese Lösung (Versorgung mit KVA-Fernwärme) in einem späteren Schritt für Grundeigentümer:innen in den anderen Altstadt-Quartieren oder Teilen davon auch zu erwarten? Falls ja, in welchen, falls nicht, warum?
5. Welche Nahwärmeverbünde sind in der Altstadt in Zukunft vorgesehen?
6. Wie ist die Kommunikationsstrategie hinsichtlich zukünftiger Fernwärme-Anschlüsse zu den Grundeigentümer:innen in der Altstadt?

Unterzeichnende:

Laura Gantenbein
Marco Wyss

Ladina Schaller
Heinz Flück

Christian Riggenschach

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Interpellation)

Zur Stellungnahme:

Leiter Stadtbauamt

ad acta 012-5, 761

Postulat der Grünen Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnende Laura Gantenbein, vom Juni 2024 betreffend: «Prüfen von Standorten für abschliessbare «Velo-Container»; inkl. Begründung

Die Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnende Laura Gantenbein, hat am 18. Juni 2023 folgendes Postulat mit Begründung eingereicht:

Die Stadt Solothurn wird beauftragt zu prüfen, welche Standorte für einen abschliessbaren Velo-Container in Frage kämen und wie gross die finanziellen Auswirkungen wären. Zudem ist zu prüfen, ob bei Versicherungen oder anderen «velo-nahen» Unternehmen ein Interesse besteht, die Container mitzufinanzieren. Im Austausch könnten ein stilvolles Productplacement oder Werbeflächen angeboten werden (siehe Bilder unten).

Begründung

Die Stadt Solothurn gilt als kriminellste Stadt der Schweiz wie seit Jahren in den Medien und der Kriminalstatistik zu lesen ist: «Ein Blick auf die Karte des Bundesamts für Statistik verrät ausserdem: Die Stadt Solothurn weist mit 22,8 Delikte pro 1000 Einwohnenden den höchsten Wert von Straftaten pro Kopf aus. Zum Vergleich: Das notorisch als kriminellste Stadt der Schweiz verschriene Basel kommt auf 16,2 Straftaten pro 1000 Personen.» (Quelle: <https://www.20min.ch/story/gewaltund-vermoegensdelikte-so-gross-sind-die-unterschiede-zwischen-den-kantonen-103071217>). Im Bereich der Vermögensdelikte und dabei insbesondere Fahrzeugdiebstahl nimmt die Rate stetig zu, bald ist die Höchstmarke von 2012 wieder erreicht. Hier aus der Medienmitteilung der Kantonspolizei Solothurn: «Markant ist die Zunahme bei den Fahrzeug-Einbruchdiebstählen und den Diebstählen ab/aus (unverschlossenen) Fahrzeugen, die zusammen um 132 % anstiegen, von 852 auf 1'896 Straftaten. Erstmals wurden im Kanton mehr E-Bikes entwendet als Fahrräder ohne Motor.» (Zahlen 2023).

Aus diesen Gründen ist es aus Sicht der GRÜNEN Stadt Solothurn wichtig, in diesem Bereich auch präventiv zu handeln: Es werden jeden Tag Fahrräder gestohlen, selbst die geschlossenen Velostationen bleiben nicht verschont. Auch finanziell geht dies in die Kosten, für die Privaten und die Versicherungen, zuletzt also auch wieder die Privaten, die mit Prämienerrhöhungen bezahlen. Entweder müssen die Fahrräder besser gesichert werden oder die Sicherheits-Personaldichte in der Nacht muss erhöht werden. Wobei die Diebstähle eben auch am Tag passieren. Mit der beschlossenen neuen PU West soll eine neue Velostation gebaut werden, diese muss, auch wenn unbedient geplant, in irgendeiner Form überwacht werden. Mit einem abschliessbaren Container, würden abgesehen von der Verwaltung des Zugangs und der Wartung keine wiederkehrenden Personalkosten anfallen. Für das Bezahlssystem und die Verwaltung kann eine externe Organisation beauftragt werden, welche bereits Ticketsysteme in Betrieb hat, wie Z.B. die Parking AG.

In anderen Ländern gibt es sogar überwachte Parkhäuser für Velos -solche Container wären ein wichtiger und richtiger Schritt zur Veloförderung und zu mehr Sicherheit am Bahnhof, wobei auch andere Standorte (z.B. in Parkhäusern) für solche Container in Frage kämen. Ein paar Illustrationen für eine mögliche Realisierung befinden sich auf der Rückseite.

Unterzeichnende:

Laura Gantenbein
Marco Wyss

Ladina Schaller
Heinz Flück

Christian Riggienbach

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Postulat)

Zur Stellungnahme:

Leiter Stadtbauamt

ad acta 012-5, 761

6. Verschiedenes

- **Laura Gantenbein** ist entlang der Aare Berufskraut aufgefallen. Sie möchte vom Werkhof wissen, wie die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden respektive dem Kanton geregelt ist. Sowohl die Gemeinden als auch der Kanton haben den Auftrag, Neophyten zu bekämpfen.
- **Pascal Walter** verweist auf seine Mail betreffend das Drachenbootrennen und bittet um Rückmeldung, ob es weitere Teilnehmende gibt.
- **Pascal Walter** weist auf die Feier des Kantonsratspräsidenten Marco Luppi hin. Er feiert zusammen mit Stadtbevölkerung sein Präsidialjahr am Donnerstag, 25. Juni 2024, 17:30 – 19:30 Uhr, auf dem Kronenplatz. Die Feier wird von einem Konzert begleitet, der Eintritt ist frei. Die Stadt hat einen Beitrag an die Festlichkeiten geleistet.
- **Marianne Wyss** gibt bekannt, dass Solidaritätsbändeli für das Stadtfest bei ihr bezogen werden können.
- **Stefanie Ingold** nimmt Bezug auf die zugestellten Unterlagen für die ausserordentliche Gemeinderatssitzung vom 2. Juli 2024. Zur Vorbereitung: Die einzelnen Massnahmen werden durchberaten, aber keine Beschlüsse gefasst. Die Beschlussfassungen sind für die Gemeinderatsitzung vom 20. August 2024 vorgesehen.
- **Stefanie Ingold** gibt bekannt, dass am 13. August 2024 die obligatorische Informationsveranstaltung für den Gemeinderat stattfinden wird.

Schluss der Sitzung: 21:33 Uhr

Die Stadtpräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

