

PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG

GV

2. Sitzung

Dienstag, 20. Dezember 2022, 19.00 Uhr, im Landhaussaal in Solothurn

Vorsitzende: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin

Anwesend: 170 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger (Traktandum 1.)
172 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger (ab Traktandum 2.)

**Stimmzählerin /
Stimmzähler:** Fritz Geissberger
Heinz Kurth
Karin Meier

Protokoll: Doris Estermann

Traktanden:

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

Eingereichte Vorstösse:

Motion von Michael von Büren als Erstunterzeichner, vom 20. Dezember 2022, betreffend «Schwammstadt»

Motion von Sascha Attia, vom 20. Dezember 2022, betreffend «Mehrjahresplanung Spielplätze»

Interpellation von Véronique Schifferle als Erstunterzeichnerin, vom 20. Dezember 2022, betreffend «Zukünftiger Umgang der Stadt Solothurn mit Baumgutachten»

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** begrüsst die anwesenden Mitbürgerinnen und Mitbürger und heisst sie zur heutigen Gemeindeversammlung herzlich willkommen. Sie dankt den Anwesenden für ihr Erscheinen und das damit bekundete Interesse.

Zu den Formalien: Die Einladung zur Gemeindeversammlung ist entsprechend der Gemeindeordnung (GO) Paragraph 8 mit der Publikation im Anzeiger rechtzeitig erfolgt. Wie immer wurde auch eine Broschüre mit der Kurzfassung der traktandierten Geschäfte an alle Haushalte verschickt. Entsprechend GO Paragraph 20 wurden alle Geschäfte im Gemeinderat vorberaten. Gemäss GO Paragraph 4 kann die Gemeindeversammlung nur über traktandierete Geschäfte befinden. Für nicht traktandierete Geschäfte stehen die Instrumentarien Motion, Postulat und Interpellation zur Verfügung. Stimmberechtigt sind Schweizerinnen und Schweizer nach Vollendung des 18. Altersjahres, die in Solothurn angemeldet und im Stimmregister eingetragen sind. Wer nicht stimmberechtigt ist, hat auf Besucherplätzen Platz zu nehmen.

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 4

1. Personenunterführung Westbahnhof; Kreditbewilligung

Referentin / Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
Referent: Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 25. Oktober 2022

Vorbemerkung

Die Stadt Solothurn ersucht den Gemeinderat und die Bevölkerung mit dem vorliegenden Kreditantrag um einen Kostenbeitrag an das Bahninfrastrukturprojekt SBB zur besseren Zugänglichkeit und Querung am Westbahnhof Solothurn, für Bahnkunden und Passanten. Vorliegender Antrag erläutert das Bahninfrastrukturprojekt der SBB Infrastruktur und die damit verbundenen Kosten bzw. Kostenbeiträge durch die Stadt Solothurn.

Das Bahninfrastrukturprojekt der SBB Infrastruktur erfordert ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) beim Bund. Die SBB hat dieses für 2024 terminiert. Somit muss der Entscheid für den Kredit der Realisierung der Personenunterführung spätestens in der ersten Hälfte 2023 erfolgen. Anschliessend kann das ausgearbeitete Bauprojekt fristgerecht beim Bund für das PGV eingereicht werden.

Zudem werden die weiteren Projekte beschrieben, die ebenfalls zentraler Bestandteil sind der Entwicklung auf und um das Westbahnhofareal, jedoch aufgrund anderer Verfahren realisiert und nicht mit dem beantragten Kredit finanziert werden: Auf dem Westbahnhofareal selbst sind zwei neue Hochbauten mit unterirdischer Parkgarage (mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen) und städtischen Freiräumen geplant. Dafür muss der Gemeinderat einen Gestaltungsplan genehmigen (zu beschliessen durch den Regierungsrat), der vorerst im Herbst 2022 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt wird. Die Finanzierung dieses Projekt erfolgt durch die SBB Immobilien. Ebenso keinen Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags bilden die Aufwertungsmassnahmen der Strassenräume im Westbahnhofquartier und entlang der Dammstrasse. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK¹) Wengi-, Post- und Westbahnhofstrasse wurde am 5. Mai 2020 dem Gemeinderat zur Kenntnis gebracht. Die daraus resultierenden Projekte sind im Finanzplan 2023 – 26 abgebildet. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Dammstrasse ist in Bearbeitung und soll dem Gemeinderat noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

Sollte die Stadt bei der Bahninfrastruktur der SBB nicht mitfinanzieren, wird die SBB Infrastruktur ihr minimales Standardprojekt Zugang zur Bahn mit Perronerhöhung zur Sicherstellung der gesetzlichen Vorgaben des BehiG umsetzen. Eine der Stadtentwicklung angemessene unterirdische Gleisquerung als Stadtverbindung mit Dammplatz und Veloabstellplätzen würde wegfallen.

¹Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) besteht aus einem Plan und einem Bericht. Dieses Instrument dient dazu, die Umgebungs- und Strassenraumgestaltung eines klar definierten Gebiets in der Stadt zu koordinieren sowie die Funktion der einzelnen Strassen und die künftige Erscheinung der Strassenräume aufeinander abzustimmen.

1. Ausgangslage

Bedeutung und Zustand des Westbahnhofareals heute

Der Westbahnhof hat im Stadtgefüge Solothurns als Verkehrsknotenpunkt und westlicher Auftakt der Innenstadt eine wichtige Bedeutung. Er verbindet das Zentrum mit den Stadtteilen westlich der Bahngleise – aktuell durch eine schmale Personenunterführung (PU). Im Räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn ist der Westbahnhof als eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten definiert, welches grosses Potenzial zur Innenentwicklung und räumlichen Verdichtung – mehr Wohn- und Arbeitsflächen – und zur Vernetzung der verschiedenen Stadtteile aufweist. Das 1857 erbaute Aufnahmegebäude, das erste Bahnhofgebäude in der Stadt Solothurn, ist ein kommunal erhaltenswertes historisches Kulturdenkmal (BA26011670).

Heute wird das Westbahnhofareal vorwiegend als Umsteigebahnhof genutzt. Die Fläche beidseits des Aufnahmegebäudes ist vorwiegend mit Parkplätzen belegt. Die Strassenräume im Westbahnhofquartier entsprechen baulich noch dem Zustand vor dem Bau der Westtangente, durch deren Bau sie vom Durchgangsverkehr befreit wurden. Das wirkt sich besonders negativ auf die Wengistrasse aus, deren Potenzial an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zu wenig genutzt werden kann. Die Querung des Bahnareals vom Amtshausplatz zum topografisch etwas tiefer gelegenen Gebiet Obach und darüber hinaus zum Gebiet Weitblick und zur Weststadt¹ ist heute wenig attraktiv, hat jedoch ebenfalls grosses räumliches und städtebauliches Potenzial – insbesondere auch für eine Aufwertung des Zugangs auf der Seite Dammstrasse und eine bessere Anbindung an die Innenstadt. Zusammenfassend sind Massnahmen zwingend erforderlich, damit sich gemäss Räumlichen Leitbildes das Westbahnhofquartier als attraktiver Standort für Gewerbe-, Dienstleistung und Wohnen entwickeln kann.

Der Standort Westbahnhof trägt für das angrenzende Quartier zu einer attraktiven Adressbildung und Identität mit künftig hoher Aufenthaltsqualität bei.

Bahntechnische Bedeutung des Westbahnhofs, Vorgaben Umgestaltung

Der Haltepunkt Solothurn West liegt an der zweispurigen Strecke Olten – Solothurn – Biel/Bienne (Linie 410). Die Haltestelle befindet sich zwischen der Haltestelle Solothurn Allmend und dem Hauptbahnhof Solothurn und wird vor allem von Personen aus den Quartieren der Stadt Solothurn und den umliegenden Gemeinden als Ein- und Ausstieg genutzt. Die Nutzerfrequenzen betragen an einem durchschnittlichen Tag 1'730 Personen, wobei die Verteilung auf die beide Gleise je rund 50% beträgt. Die SBB-Linie entlang des Jurasüdfusses gilt als eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen in der Schweiz.

Die beiden Perronanlagen Gleis 1 und 2 sind heute mittels einer Personenunterführung (PU) mit einer lichten Breite von 4.00m und einer lichten Höhe von 2.55m verbunden. Der Zugang zur PU erfolgt beim Hausperron bzw. seitlich des Aufnahmegebäudes über eine Treppe von 4.00m Breite. Auf der Seite des Aussenperrons schliesst die PU ebenerdig an die Dammstrasse an. Der Zugang zum Aussenperron erfolgt mittels dreier Zugänge. Einer befindet sich nordwestlich am Perronende und ist ebenerdig ausgeführt. Die anderen beiden bestehen aus einer Rampe und einer Treppe. Das Hausperron wie das Aussenperron weisen eine Länge von 149m respektive 144m auf.

¹Das Entwicklungsgebiet Weitblick / Obach ist ebenfalls eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten der Stadt Solothurn. Der Weitblick soll in Etappen zu einem autoarmen Wohn- und Arbeitsgebiet entwickelt werden. Bis zu 1'700 neue Einwohnende und 1'700 Arbeitsplätze sind bis 2035 vorgesehen.

Die SBB Infrastrukturen, Bauherrin für alle eisenbahntechnischen Anlagen der SBB, hat den Auftrag vom Bundesamt für Verkehr (BAV), bis 2027 die Perronzugänge und Perronhöhen am Bahnhof Solothurn West behindertengerecht (BehiG) zu gestalten.¹Die bestehenden Perrons erfüllen mit einer Höhe von 35cm (P35) die Anforderungen an das BehiG nicht (neu sind 55cm (P55) erforderlich). Zudem ist die bestehende Perronunterführung auf Seite Aufnahmegebäude nur mittels einer Treppenanlage (nicht BehiG-konform) erschlossen.

Studienauftrag 2018 mit drei Planungsteams / Verfahren zur Qualitätssicherung

2018 haben die SBB Immobilien AG (Grundeigentümerin Bahnareal GB SO Nr. 1064) und die Stadt Solothurn das städtebauliche Entwicklungspotenzial des Westbahnhofs und dessen Umfeld gemeinsam analysiert und einen Studienauftrag mit drei Teams durchgeführt, unter Beteiligung der SBB Infrastrukturen, der Firma Alphons Glutz-Blotzheim AG und Vertretern des Kantons. Die Aufgabe bestand aus zwei Teilen (Abbildung 1):

- **Bahnhof und Umgebung (Planungsperimeter A):** Bebauungsvorschläge für beide Seiten des Bahnhofs (SBB-Areal sowie die tlw. Parzellen des Glutz-Areals; Prüfung Erhalt Aufnahmegebäude) inkl. hindernisfreie Umgestaltung der PU und der Perronzugänge zum Bahnhof, attraktive Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Aussenräume und einem Parking im Untergeschoss.
- **Wengi-, Post- und Westbahnhofstrasse (Planungsperimeter B):** Umgestaltungsvorschlag zur Aufwertung der öffentlichen Strassenräume, zur Attraktivierung für den Fuss- und Veloverkehr und als Aufenthaltsorte, u.a. durch Aufhebung oberirdischer Parkplätze.

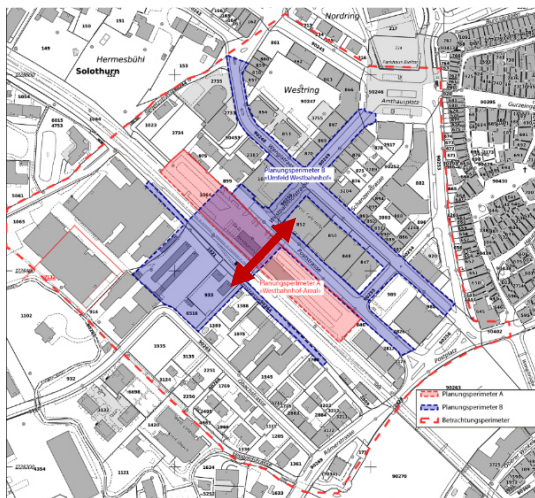


Abbildung 1: Studienauftrag Westbahnhof; Übersichtsplan Planungsperimeter A (rot) und Planungsperimeter B (blau); roter Pfeil: Verbindungsaufwertung



Abbildung 2: Modellfoto des Projekts der Rolf Mühlethaler Architekten

¹Diese Auflage gilt für alle Bahnhöfe in der Schweiz.

Die Jury empfahl den vom Büro Rolf Mühlethaler Architekten zusammen mit Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt und Transitec (Verkehrsplaner) erarbeiteten Projektvorschlag zur Weiterbearbeitung (Abbildung 2). Das subtil und sorgfältig erarbeitete Projekt belässt das Bahnhofsgebäude und schlägt darum herum zwei prägnante hofartige Volumina mit 5 bzw. 6 Vollgeschossen sowie eine pragmatische Lösung der Verkehrsansprüche vor, u.a. durch eine im südlichen Neubauvolumen integrierte Rampe in die Personenunterführung und geräumige private Veloparkierungsmöglichkeiten in den Innenbereichen der Erdgeschosse in den beiden Neubauten.

Weiterbearbeitung

Der Studienauftrag wurde in den drei Teilprojekten 1, 2 und 3 weiterbearbeitet (Abbildung 3):

Das Richtprojekt zum Bahnhof und Umgebung wurde bezüglich Hochbauten, Untergeschoss mit Parkgarage und in Abstimmung mit den bahinfrastrukturellen Anforderungen der SBB (Behindertengerechtigkeit) konkretisiert. Die heute vorliegenden Richtprojekte bilden die Grundlage für das Vorprojekt des Bahninfrastrukturprojekts mit Bahnhofzugängen, Veloabstellplätzen, PU und Perronanlagen (Bereich 1, Kreditvorlage) und den Gestaltungsplan für die Neubauten inkl. Parkgarage und die öffentlichen Räume auf dem Areal (Bereich 2).

Das Teilprojekt zur Wengi-, Post- und Westbahnhofstrasse (Bereich 3) wurde zum Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) «Westbahnhofquartier» ausgearbeitet, welches vom Gemeinderat am 5. Mai 2020 zur Kenntnis genommen wurde.

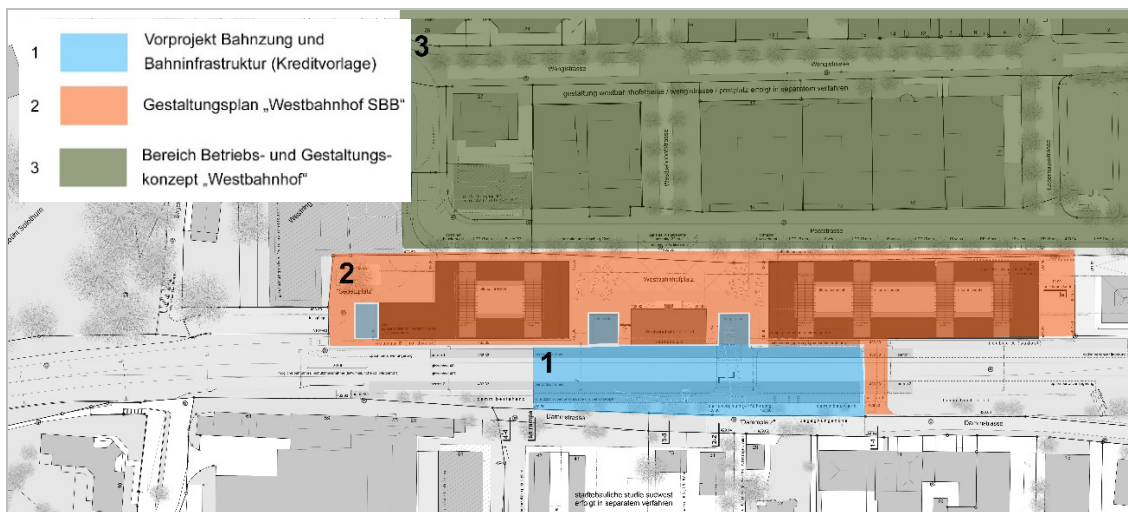


Abbildung 3: Grafische Darstellung der drei Teilprojekte, welche im Anschluss an den Studienauftrag weiterbearbeitet wurden.

Nachfolgend in Abbildung 4 werden die Prozessschritte der drei Teilprojekte diagrammatisch dargestellt, zusätzlich mit Angaben zur Finanzierung und zur Genehmigung (Verfahren und Rechtskraft bzw. Bewilligung):

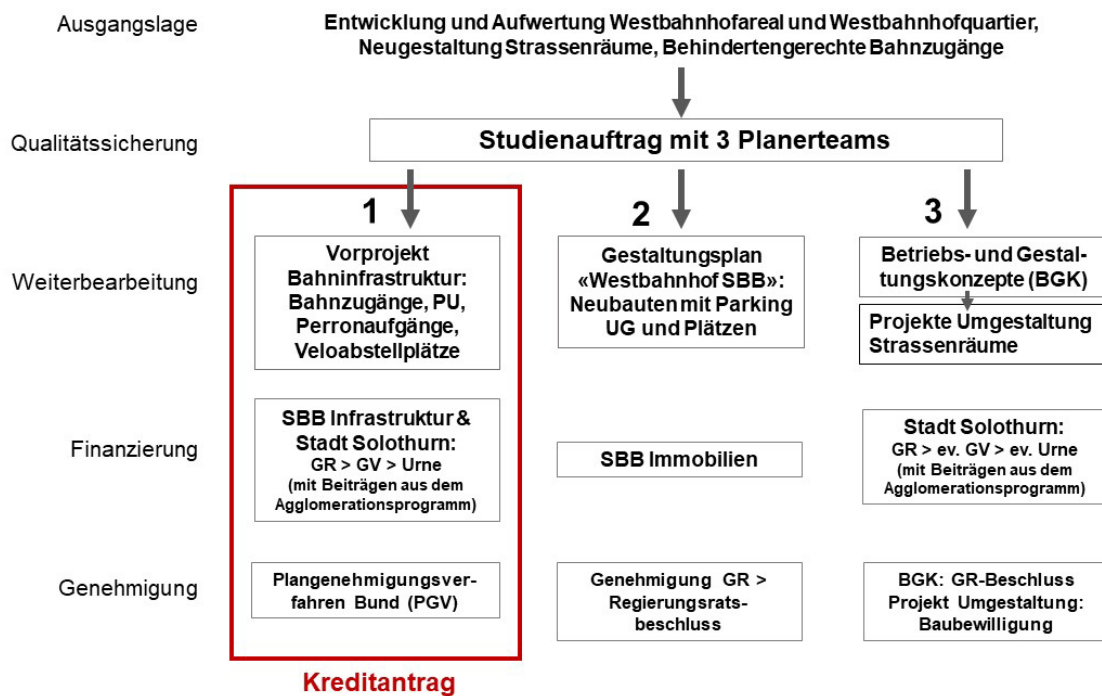


Abbildung 4: Schema Projektentwicklung Westbahnhofareal und Kontext. Eingerahmt: Projektteil, an welchem sich die Stadt finanziell beteiligt (vorliegender Kreditantrag)

2. Vorprojekt Bahninfrastruktur inkl. Stadtquerung (Personenunterführung)

Ziele und Erarbeitungsprozess

Wie in der Ausgangslage im Kapitel 0 erläutert, wurde der den SBB vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auferlegte Umbau für eine behindertengerechte Bahnzugänglichkeit von der Stadt Solothurn zum Anlass genommen, das in mehreren übergeordneten Planungen anvisierte Ziel einer städtischen Verbindung der Innenstadt mit den Entwicklungsgebieten Weitblick und Obach umzusetzen. Aufbauend auf den Ideen aus dem Studienauftrag 2018 wurde in enger Abstimmung zwischen der SBB Infrastruktur, der SBB Immobilien und der Stadt Solothurn ab 2021 ein Vorprojekt für die neue Personenunterführung und die oberirdischen Perronanlagen ausgearbeitet.

Die SBB haben nebst dem BehiG zum Ziel, dass am «Bahnhof Solothurn West» auch die technischen Anlagen den heutigen Anforderungen entsprechend angepasst werden.

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

Hauptmassnahmen im Rahmen des Bahninfrastrukturprojektes:

- Schaffung einer neuen Bahnunterführung mit einer Breite von 12.60m mit Zugang zu den Gleisanlagen
- Aufwertung der Zugänge zur Personenunterführung und der Perronanlagen von der Seite Dammstrasse
- Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrssituation in den angrenzenden Strassen- und Platzbereichen, inklusive schaffen von Veloabstellplätzen

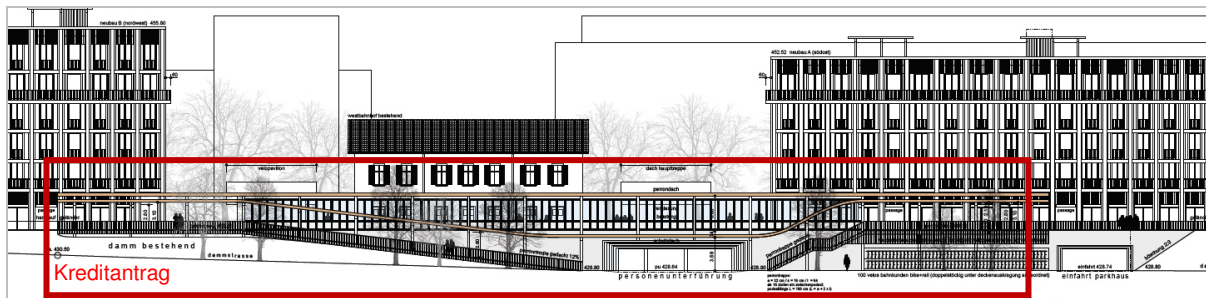


Abbildung 5a: Ansicht Zugang Personenunterführung und Aufgänge (Rampe und Treppe) zum Perron. Unterhalb der Treppe werden Veloabstellplätze angeordnet.

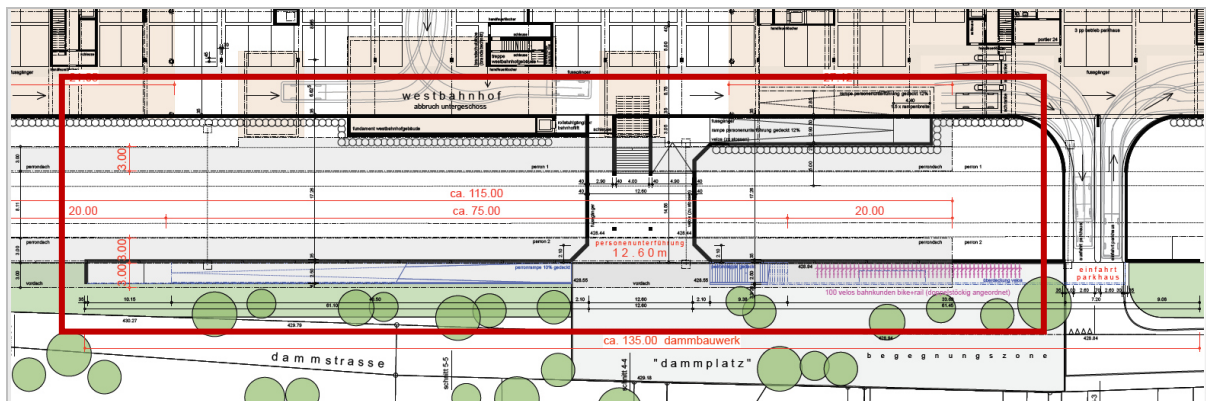


Abbildung 5b: Grundriss mit Personenunterführung und Rampe, mit Zugang von der Seite Dammstrasse. (Rechts im Plan ist die Zufahrt Parkhaus).

Projektteile Bahninfrastrukturprojekt

Das Bahninfrastrukturprojekt, das die Grundlage bildet für den vorliegenden Kreditantrag, wird in fünf Projektteilen A – E realisiert (Tabelle 1). Die Stadt Solothurn ist unterschiedlich beteiligt an den Projektteilen A - D (Abbildung 6), jedoch nicht am Projektteil E.

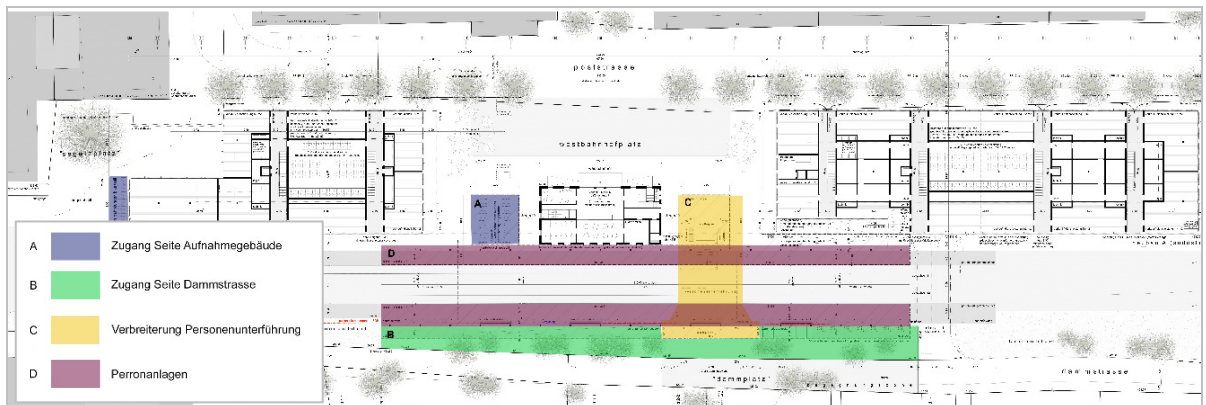


Abbildung 6: Teile A – D des Bahninfrastrukturprojekts, welche durch die Stadt Solothurn mitfinanziert werden.

A Zugang Seite Aufnahmegebäude

Östlich der Gleisanlagen steht das historische Aufnahmegebäude am neu gestalteten Westbahnhofplatz. Passanten von der Innenstadt erreichen über die Westbahnhofstrasse und den Westbahnhofplatz, am Aufnahmegebäude vorbei, das Perron 1. Der Zugang vom Westbahnhofplatz in die Personenunterführung erfolgt über eine zur Hälfte ins südöstliche Gebäude integrierte Rampe oder über die Haupttreppe, die überdeckt ist (Abbildung 7). Für Velofahrende stehen auf der Ostseite 80 - 100 überdachte Veloabstellplätze (Bike+Rail) direkt neben dem Aufnahmegebäude und in der Nähe der Velo- und Fussgängerunterführung

Segetz zur Verfügung (Abbildung 9). In der Abbildung 7 wird das Erschliessungskonzept für den Fussverkehr dargestellt.

- **Kostenbeteiligung für den Projektteil A «Zugang Seite Aufnahmegebäude».** Die Stadt finanziert die Veloabstellplätze. Den Treppenabgang und die Rampe zur Stadtverbindung finanziert die SBB zu 100%, da diese als Bahnzugang dienen (siehe Kapitel 4.1, Tabelle 1)

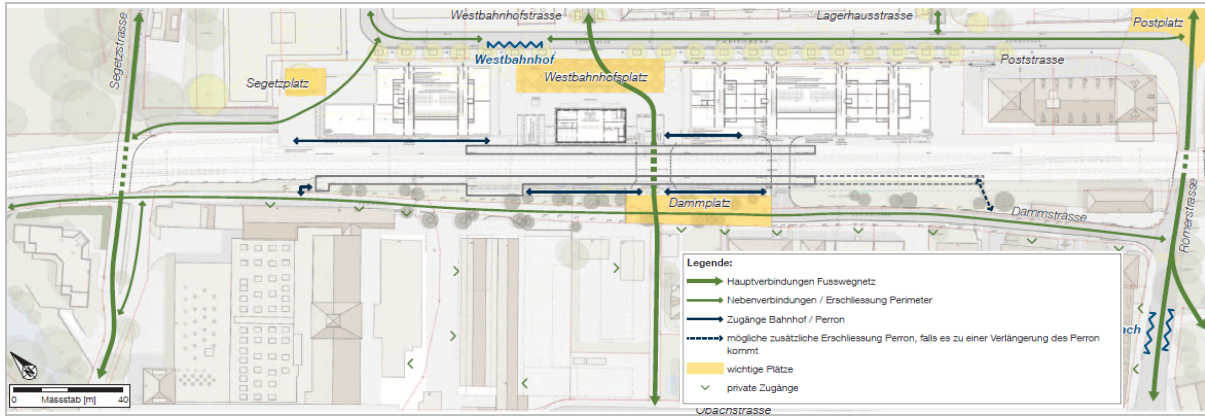


Abbildung 7: Erschliessungskonzept Fussverkehr, mit Haltestellen ÖV. (Quelle: BGK Dammstrasse, im Entwurf)

Rampe in die Personenunterführung (Abbildung 8)

Die Rampe hat in erster Linie die behindertengerechte Zugänglichkeit für die Passanten (mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen) des Bahnhofverkehrs sicherzustellen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse am Westbahnhof ist die Rampe zur Personenunterführung für Velos nur bestossbar, jedoch nicht befahrbar. Letzteres würde bedingen, dass die Velos auf dem gesamten Abschnitt zwischen der Dammstrasse und der Poststrasse von den Fussgängern getrennt sind (keine Kreuzung) und eine Breite pro Rampenfahrbahn von rund 3m allein für die Velos erfordern, plus 1.5m für die Fussgänger. Die zweiläufige Rampe kann aus zwei Gründen nicht breiter als 3m pro Lauf gebaut werden: Auf der einen Seite grenzt diese an die Bahngleisanlage, auf der anderen an die Parkgarage im Untergeschoss. Würde die Rampenfahrbahn breiter gebaut, wäre sodann ein Durchfahren für Autos in der Parkgarage nicht mehr möglich.

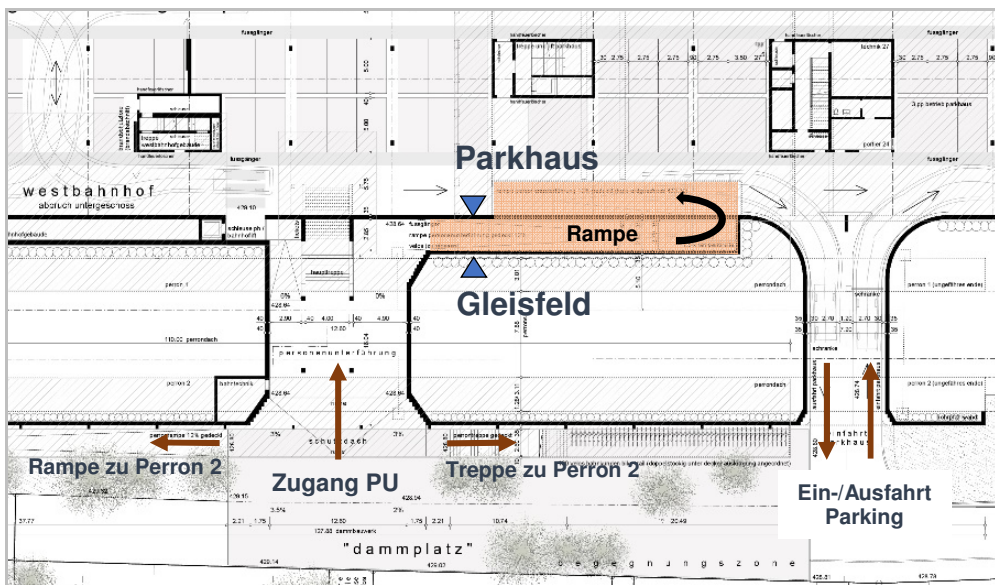


Abbildung 8: Plan Untergeschoss / Ebene Dammstrasse, mit Zugängen Personenunterführung und Parkhaus. Der Bereich für die Rampe ab Westbahnhofplatz in die Personenunterführung hinunter ist in Rot dargestellt.

Die Unterquerung der Bahngleise bleibt für Velos bestehend über die Segetzunterführung im Norden (in die Segetzstrasse) sowie über die Römerstrasse im Süden, entlang der Aare - Verbindung in Richtung Freibad und Gewerbegebiet Obach Süd (siehe Erschliessungskonzept Veloverkehr Abbildung 9).

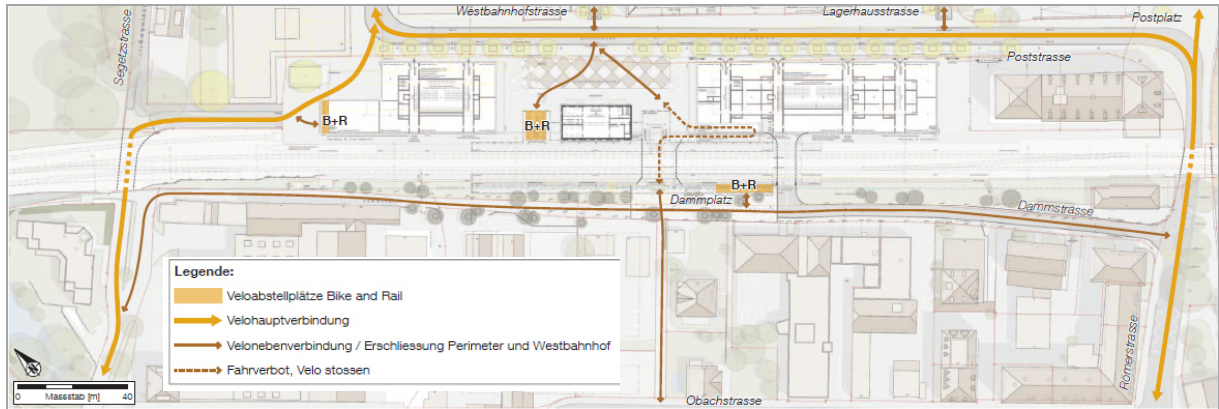


Abbildung 9: Erschliessungskonzept Veloverkehr (Quelle: BGK Dammstrasse, im Entwurf)

B Zugang Seite Dammstrasse

Der Bedeutung der Personenunterführung als Bahnzugang und städtische Verbindung entsprechend ist ebenerdig auf der südwestlichen Seite des Bahndamms ein neuer Platz vorgeplant („Dammplatz“). Von hier aus wird das südwestliche Perron 2 durch eine Treppe und eine Rampe erschlossen (siehe Abbildung 5a und 5b). Die bestehende Böschung entlang der Dammstrasse wird auf der ganzen Länge zwischen oberem Rampenende und Einfahrt in die Tiefgarage zum Parking abgetragen. Dadurch wird wesentlich Bahnzugangs- und Aufenthaltsfläche geschaffen: Für die Rampe und den Treppenaufgang zum Perron 2 sowie zur Bahnzugangsfläche vor der Personenunterführung, die zusammen mit dem betroffenen Abschnitt der Dammstrasse als Begegnungszone mit Baumpflanzungen ausgestaltet werden soll. Unter dem Treppenaufgang entsteht Raum für 80 - 100 öffentliche Veloabstellplätze (Bike&Rail), wodurch ein schnelles Umsteigen vom Velo auf den Zug ermöglicht wird.

Der Bau der Stützmauer und der Bahnzugänge muss unter laufendem Bahnbetrieb erfolgen, da der Westbahnhof an der wichtigen und einzigen Jurasüdfusslinie zwischen Biel und dem Hauptbahnhof Solothurn liegt. Dies erfordert einen umfassenden Aufwand für Bahnsicherungsmaßnahmen.

- Eine Kostenbeteiligung für den Projektteil B «Zugang Seite Dammstrasse» durch die Stadt Solothurn fällt an für die Stützmauer, die Bahnsicherungsmaßnahmen und die Veloabstellplätze (siehe Kapitel 4.a, Tabelle 1)

C Verbreiterung Personenunterführung

Die Personenunterführung unter der Gleisanlage (Abbildung 10) dient als Bahnzugang, verbindet direkt die Dammstrasse mit dem Westbahnhofplatz, und ist zusätzlich eine bedeutende Stadtquerung von den Quartieren im Westen zur Innenstadt. Ausserdem können Passanten über die Personenunterführung zur Tiefgarage mit Parking im 1. UG gelangen. Die Dimensionierung der neu 12.6m breiten Personenunterführung (bisher 4.0m) basiert auf diesen städtebaulichen und funktionalen Überlegungen. Die Breite von 12.60m ergibt sich aus den Breiten Zugang Parking mit 3.10m, dem Zugang Treppe mit 4.40m und dem Zugang Rampe mit 5.10m auf. Aus Normgründen muss die Personenunterführung ausserdem um 1.1m tiefer gelegt werden als bisher. Für den laufenden Bahnbetrieb müssen Ersatzbrücken gestellt werden.

- Eine Kostenbeteiligung für den Projektteil C «Verbreiterung Personenunterführung» durch die Stadt Solothurn fällt an für die Verbreiterung sowie die Tieferlegung der neu 12.6m breiten Personenunterführung, die Zugangsfläche entlang der Dammstrasse, den Ein- und Ausbau der Gleisbrücken sowie Miete der Brückenelemente sowie einigen Anpassungen an den Gleisen (siehe Kapitel 4.1, Tabelle 1)

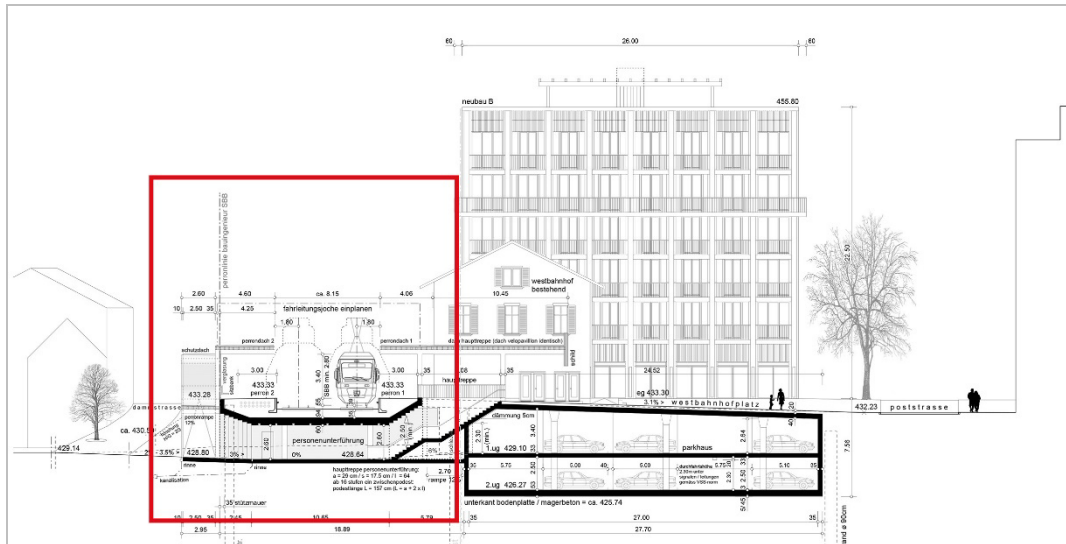


Abbildung 10: Querschnitt durch die Perron- bzw. Gleisanlage und darunter liegender Personenunterführung, mit Zugang zu den Perrons (Rampe) und zum Westbahnhofplatz (Treppe). Unter dem Westbahnhofplatz liegt das zweigeschossige Parking. Richtprojekt Juni 2022 (Quelle: Rolf Mühlethaler Architekt BSA SIA); roter Perimeter Kreditantrag

D Perronanlagen

Das neue Dammbauwerk mit Bahnzugängen und die Verbreiterung der Personenunterführung bringen auch bauliche Anpassungen an den Perronanlagen mit sich, u.a. längere Perrondächer. Weil die Verbreiterung der Personenunterführung primär aus städtebaulichen und funktionalen Gründen (Stadtquerung, grosszügiger Bahnzugang und Zugang Parking) gewünscht ist, ist nicht allein die SBB Verursacherin der Anpassungen an den Perronanlagen.

- Eine Kostenbeteiligung für den Projektteil D «Perronanlagen» durch die Stadt Solothurn fällt an für die Erweiterung (Verlängerung) der Perrondächer nord- und südseitig, die Erweiterung Absturzsicherung aus der PU-Verbreiterung sowie Anpassungen am Gleisbau und den Fahrleitungen (siehe Kapitel 4.1, Tabelle 1)

E Vorinvestitionen SBB-Immobilien

Die Stadt ist an diesen Kosten nicht beteiligt.

Die Vorinvestitionen umfassen die Baugrubenabsicherung für Hochbauten gegen die Gleisanlagen hin (Betonbohrpfahlwand) und gleichzeitig die Betonwand für die beiden Untergeschosse des Parkings. Diese baulichen Massnahmen sollen mit den temporären Gleissperungen während der Umsetzung des Bahninfrastrukturprojektes ausgeführt werden.

3. Projektabgrenzung

Nachfolgende Projekte weisen zum Vorprojekt Bahninfrastruktur wesentliche Schnittstellen auf (siehe dazu Abbildung 3). Sie sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

3.1 Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB»: Neubauten mit zweigeschossigem Parking im Untergeschoss und zwei neuen städtischen Plätzen (Bereich 2 in Abbildung 3 und Abbildung 4)

Die SBB Immobilien plant die Erstellung zweier neuer Hochbauten von 5 bzw. 6 Vollgeschossen und integrierter zweigeschossiger Parkgarage, die grossmehrtlich als öffentliches Parkhaus genutzt werden kann. Ebenso plant sie den Westbahnhofplatz zwischen den beiden Neubauten. Alle Massnahmen werden durch die SBB Immobilien finanziert. Siehe dazu Beilage 1: Pläne.

Aussenräume

Der Westbahnhofplatz auf der Nordostseite wird bewusst als offener überschaubarer Platz ausgestaltet, damit ein vielseitig nutzbarer öffentlicher Raum in angemessener Grösse zur Verfügung steht. Dies erlaubt ein direktes Umsteigen auf die Bahn.

Zwischen dem nordwestlichen Neubau und der geplanten Bebauung Westbahnhofquartier entsteht ein Quartier- und Durchgangsortplatz (Segetzplatz). Im Gestaltungsplan (Art. 26 Abs. 2) wird zwischen der Poststrasse und der bestehenden Segetzunterführung eine insgesamt mindestens 4m breite Fuss- und Veloverbindung sichergestellt.

Entlang der Poststrasse werden ebenfalls Veloabstellplätze, sowie Kurzzeit-Parkplätze für Autos angeboten. Ergänzt werden sie durch einen Kiss+Ride-Halbereich am Rand des Westbahnhofplatzes.

Neubau Untergeschoss inklusive zweigeschossiges Parkhaus

Die Parkierung erfolgt hauptsächlich in einem neuen Parkhaus mit Zufahrt direkt ab der Westtangente (am Obachknoten) über die Römerstrasse und Dammstrasse. Das zweistöckige Parkhaus nimmt grossmehrtlich die gesamte Fläche der Untergeschosse auf dem Westbahnhofareal ein. Zur Maximierung der Anzahl PP wird die Unterkellerung des bestehenden Bahnhofgebäudes (Bereich 1. UG) abgebrochen.

Das Parkhaus wird Parkplätze für die zukünftigen Nutzungen der SBB (für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigte) und 220 - 280 PP öffentlich zugängliche Parkplätze¹ vorsehen. Das Parkhaus besteht aus zwei Untergeschossen. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt von der Dammstrasse her, unter den bestehenden Gleisanlagen hindurch. Die Passanten gelangen über Treppenhäuser oder Liftanlagen zum Westbahnhofplatz und zur Innenstadt und über einen Zugang zur Personenunterführung auf die Seite Dammstrasse, Obachquartier.

Verfahren zum Gestaltungsplan (GP) «Westbahnhof SBB»

Der Perimeter des Gestaltungsplans «Westbahnhof SBB» umfasst die geplanten Hochbauten, den Bahnhofplatz nordöstlich des Bahndamms, das zweigeschossige Parkhaus sowie die Zugänge zur Personenunterführung und zum geplanten Parkhaus auf der Südwestseite des Bahndamms von der Dammstrasse her.

¹Die detaillierte Aufteilung zwischen den nutzungsbezogenen und öffentlichen Nutzungen ist Gegenstand des Bauprojekts.

Die Inhalte des Gestaltungsplans «Westbahnhof SBB» mit Sonderbauvorschriften legen die wesentlichen baulichen und landschaftsarchitektonischen Elemente, die Erschliessung des Areals sowie die Parkierung von Autos und Velos, die Aspekte Umwelt und Energie fest bzw. schreiben diese grundeigentümergebunden vor. Grundlage bilden die Richtprojekte Architektur und Landschaftsarchitektur vom 9. Juni 2022.

Die Kommission für Planung und Umwelt hat im Juli 2022 den GP «Westbahnhof SBB» zur öffentlichen Mitwirkung und kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die Sonderbauvorschriften wurden davor von der Baukommission auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit geprüft. Die Details zur Bewirtschaftung des Parkhauses, das die SBB selber erstellen und betreiben wird, werden aktuell noch finalisiert. Die öffentliche Mitwirkung findet Anfangs November bis Ende November 2022 statt. Durch die Planungsinstrumente und Informationsveranstaltungen wird die Bevölkerung umfassend über diese Nutzungsplanung informiert.

3.2 Betriebs- und Gestaltungskonzepte «Westbahnhofquartier» und «Dammstrasse» (Bereich 3 in Abbildung 3 (nur BGK Dammstrasse) und Abbildung 4)

Am 5. Mai 2020 hat der Gemeinderat das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) «Post-, Wengi-, Westring-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse sowie Postplatz» genehmigt und der Umgestaltung des Postplatzes und der damit verbundenen Aufhebung von 18 Parkplätzen sowie der Verlängerung der Poststrasse (im Perimeter Segetzpark) zugestimmt. Das BGK ermöglicht insbesondere auch die Umsetzung der «Flankierenden Massnahmen (FLAMA) zur Westtangente» auf der Nordseite der Aare. Zugestimmt hat der Gemeinderat zudem der Einführung von Tempo 30 auf der Poststrasse und der Westringstrasse, sowie der Einführung einer Begegnungszone auf dem Postplatz, der Wengi-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse. Die Projekte sind im Finanzplan 2023-26 abgebildet und liegen als Vorprojekt vor.

Nordwestlich der Parking-Zufahrt soll die Dammstrasse künftig als Begegnungszone ausgestaltet werden. Ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ist in Erarbeitung (siehe Abbildung 11), welches das künftige Verkehrsregime für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aufzeigt.

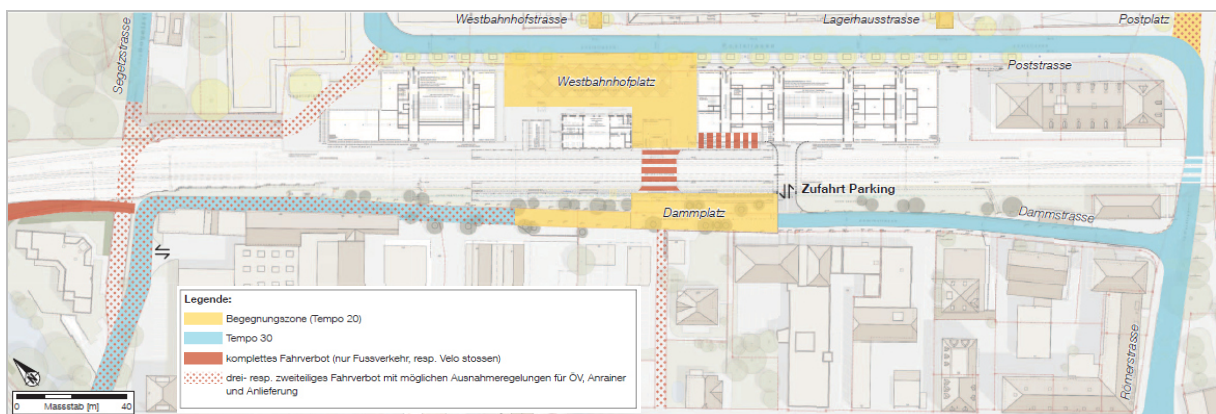


Abbildung 11: Temporegime und betriebliche Festlegungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) am Westbahnhof Solothurn (Quelle: BGK Dammstrasse, im Entwurf)

3.3 Weitere angrenzende Bauvorhaben im Kontext des Westbahnhofareals

- Erneuerung der Bahnbrücke über die Römerstrasse und die Aare in den Jahren 2026 und 2027
- Arealentwicklung Segetzpark: Das Baugesuch wurde eingereicht und liegt vor.
- Umgestaltung Postplatz: Die Bauarbeiten begannen im August 2022 und dauern rund ein Jahr. Im Anschluss an die Platzgestaltung wird der Aaresteg realisiert (Bauzeit rund sechs Monate).

4. Kosten und Finanzkennzahlen (Bahninfrastrukturprojekt SBB und Stadt)

Wie in der Vorbemerkung hingewiesen wird, nutzt die Stadt die Chancen, dass die Synergien genutzt werden um sich an dem Bahninfrastrukturprojekt der SBB kostenmässig zu beteiligen. Mit dem Ziel, die Zugänglichkeit und Querung am Westbahnhof Solothurn für die Bevölkerung und die Bahnkunden zu verbessern. Die Stadt hat bereits die Massnahmen im Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation und jetzt in der 4. Generation angemeldet. Der Bund hat für die Infrastrukturmassnahmen am Westbahnhof 2.2 Mio. zugesichert.

4.1 Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenanteil Stadt und SBB)

Das Bahninfrastrukturprojekt der SBB mit Anpassungen der Perronanlagen, behindertengerechten Zugängen zum Perron und der Personenunterführung liegt bei Fr. 28.98 Mio. Der Kostenanteil der Stadt beträgt Brutto Fr. 6.76 Mio. (exkl. Reserve). Die Kosten lassen sich den vier Projektteilen A bis D zuordnen (siehe Tabelle 1).

Projektteile	Kostenanteile Stadt		Kostenanteile SBB		Gesamtbaukosten	
A Zugang Seite Aufnahmegebäude	Fr.	178'000.--	Fr.	3'112'000.--	Fr.	3'290'000.--
B Zugang Seite Dammstrasse	Fr.	2'749'000.--	Fr.	3'031'000.--	Fr.	5'780'000.--
C Verbreiterung Personenunterführung	Fr.	2'307'000.--	Fr.	2'154'000.--	Fr.	4'461'000.--
D Perronanlagen	Fr.	1'530'000.--	Fr.	10'535'000.--	Fr.	12'065'000.--
E Vorinvestitionen SBB-Immobilien Neubau Westbahnhof	Fr.	0.--	Fr.	3'388'000.--	Fr.	3'088'000.--
Investitionskosten	Fr.	6'764'000.--	Fr.	22'220'000.--	Fr.	28'984'000.--

Tabelle 1: Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenteiler Stadt / SBB, inkl. 7.7% MWST)

Die Kostenbeteiligung der Stadt lässt sich anhand der Projektteile wie folgt umschreiben:

Projektteil		Beteiligung Stadt an Projektteile ¹
A	Zugang Seite Poststrasse/Aufnahmegebäude	Veloabstellplätze nordseitig Überdachung und Veloständer Die Kosten für Zugangsrampe und Treppenabgang mit Überdachung zur PU werden zu 100% von der SBB finanziert
B	Zugang Seite Dammstrasse	Stützmauer anstelle eines Bahndamms für Platzgewinn (Schaffung attraktiver Dammplatz) im Bereich Dammstrasse für: - Bahnzugangs- und Aufenthaltsfläche schaffen - gedeckte Veloabstellplätze entlang Stützmauer - Baumpflanzungen im Zugangsbereich usw. Bahnsicherungsmassnahmen während Bauphase Veloabstellplätze südseitig Überdachung und Veloständer
C	Verbreiterung Personenunterführung (PU)	Verbreiterung PU von 4.00m auf 12.60m inkl. Zugangsfläche entlang Dammstrasse Tieferlegung der neuen PU um ca. 1.10m (Vorgabe Norm) Ein- und Ausbau der Gleisbrücken sowie Miete der Brückenelemente Anpassungen Gleisbau, Umlegen von Fahrleitungen, Kabelanlagen usw. Verformungsmessungen der Gleisanlagen während Bauphase
D	Perronanlagen	Erweiterung Perrondächer nord- und südseitig aus der PU-Verbreiterung Erweiterung Absturzsicherung aus der PU-Verbreiterung Anpassungen Gleisbau, Umlegen von Fahrleitungen, Kabelanlagen usw. Verformungsmessungen der Gleisanlagen während Bauphase
E	Vorinvestitionen SBB-Immobilien Neubau Westbahnhof	Stadt nicht beteiligt Baugrubenabsicherung und spätere Betonwand des Parkings gegen Gleisanlagen (Betonbohrpfahlwand)

Tabelle 2: Projektteile A - D an welchen sich die Stadt beteiligt

4.2 Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt)

Die Investitionen für die Stadt werden gemäss Tabelle 3 aufgezeigt. Der BKP richtet sich nach den Vorgaben der SBB.

Die Kosten basieren gemäss SBB auf vergleichbaren Objekten, die zurzeit gebaut werden (schweizweit). Dies entspricht einer Kostengenauigkeit von $\pm 15\%$ (erhöhte Kostengenauigkeit Vorprojekt). Normalerweise unterbreitet das Stadtbauamt die Kreditgenehmigungen auf

¹Die Bahnersatzkosten verteilen sich auf alle Projektteile

der Basis eines Bauprojekts mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Bei Neubauprojekten wird mit Reserven von ca. 5% gerechnet, bei Umbauten eine Reserve von 10%.

Bauen unter Betrieb mit mehreren Bauherrschaften und überschneidenden Projektteilen im Bereich von Bahnanlagen ist sehr anspruchsvoll und aufwändig. Es bedarf zwingend einer «Reserveposition» mit ca. 10%.

Die Investitionskosten basieren auf dem schweizerischen Baupreisindex (Region Espace Mittelland, Basis Okt. 2020 = 100, Index Tiefbau April 2022, Neubau Unterführung = 110.3 Punkte). Der Kredit erhöht sich um die teuerungsbedingten Kosten. Im Kostenvoranschlag ist eine Reserve von 10 Prozent ausgewiesen.

BKP	Bezeichnung		Betrag
00	Leistungen Gesamtprojekt SBB inkl. externe Honorare	Fr.	1'751'000.--
BE	Bahnersatz	Fr.	517'000.--
01	Landerwerb	Fr.	(kein Landerwerb)
02	Bahnzugang	Fr.	961'000.--
03	Ingenieurbau	Fr.	2'735'000.--
04	Bahntechnik (inkl. Gleisbau, Fahrleitung, Sicherungsanlagen, Kabel)	Fr.	785'000.--
05	Technische Ausrüstung	Fr.	15'000.--
Total Bau- und Projektierungskosten inkl. 7.7% MWST		Fr.	6'764'000.--
Reserve ca. 10% (abgerundet)		Fr.	636'000.--
Investitionskosten Brutto¹		Fr.	7'400'000.--

Tabelle 3: Investitionskosten Brutto in Fr. inkl. 7.7% MWST

Kostenabgrenzung

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

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

4.3 Bemerkungen zu den Kosten

Realisierung

Das Projekt kann bezüglich Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn alle drei Parteien gleichzeitig realisieren. Würden die Projektteile separat realisiert – was kaum möglich wäre – dann kämen jeweils die hohen Bahnersatzkosten je Projektteil separat dazu. Der vorliegende Kreditantrag basiert auf einem gemeinsamen Realisieren des Bahninfrastrukturprojekts.

¹Ohne Berücksichtigung der Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen

Kostenteiler

Um die Kostenanteile der jeweiligen Bauherrschaften zu berechnen, wurden gemeinsam und unter Beizug von externen Kostenplanern detaillierte und umfangreiche Überlegungen angestellt und Verhandlungen geführt. Infolge der räumlichen und bautechnischen Abhängigkeiten zahlen alle Bauherrschaften an die jeweiligen Projektteile ihren Beitrag. Ausgenommen Projektteil E «Vorinvestitionen SBB-Immobilien Neubau Westbahnhof», dieser wird ausschliesslich durch SBB finanziert (siehe Tabelle 1)

Bahnersatzkosten

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

Bahntechnik

Ein weiterer Kostentreiber sind die notwendigen Gleisbrücken, um die PU zu realisieren. Bevor unter der Bahnlinie gebaut werden kann, müssen die bestehenden Gleise und das Schotterbett ausgebaut, Brückenelemente eingebaut und anschliessend das Gleis wieder aufgebaut werden. Nach der Fertigstellung der PU müssen die Brückenelemente wieder entfernt werden. Die Arbeiten sind sehr aufwändig und können nur in kurzen Zeitfenstern während der Nacht ausgeführt werden. Zudem müssen die Gleisbrückenelemente eingemietet werden.

Projektierung

Das Projekt läuft unter der Federführung der SBB-I (Bauen unter Betrieb), eingerechnet sind die Leistungen der Gesamtprojektleitung und der internen Fachstellen SBB-I sowie der externen Planer und Ingenieure.

4.4 Kostenoptimierungen

Die Bahnersatzkosten werden SBB-intern weiter optimiert. Die definitiven Kosten werden in der Bauprojektphase ermittelt. Im Bauprojekt wird weiter nach Optimierungen und Einsparungen gesucht.

4.5 Agglomerationsprogramm

Das beschlossene Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation enthält eine Siedlungs- sowie drei Verkehrsmassnahmen in Zusammenhang mit dem Westbahnhof. Alle Massnahmen werden der Priorität A zugeordnet, was bedeutet, dass eine Umsetzung zwischen 2024 und 2028 geplant ist:

Für das Vorhaben kann die Stadt mit Agglo-Beiträgen in der Höhe von ca. Fr. 2.2 Mio. rechnen. Die Beiträge der 1. (ca. Fr. 720'000.--) und 2. Generation (ca. Fr. 1'040'000.--) sind zugesichert mittels einer Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton. Für den Beitrag

der 4. Generation (ca. Fr. 440'000.--) liegt ein provisorischer Prüfbericht des Bundes beim Kanton vor. Die Massnahmen beim Westbahnhof sind mit Priorität A aufgeführt. Diese Leistungsvereinbarung liegt frühestens Ende 2023 vor.

4.6 Investitionskosten Netto (Anteil Stadt)

Investitionssumme (Netto)		
Investitionskosten (Brutto) inkl. Reserve	Fr.	7'400'000.--
Beiträge Agglomerationsprogramm	Fr.	2'200'000.--
Investitionskosten (Netto) Kostenanteil Stadt	Fr.	5'200'000.--

Tabelle 4: Investitionskosten (Netto) inkl. 7.7% MWST

4.7 Kreditbewilligung

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

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

Tabelle 5: zu beantragender Ergänzungskredit Brutto inkl. 7.7% MWST

4.8 Aufgelaufene Ausgaben per Mitte August 2022

Von der gesamten Investitionssumme in der Höhe von Fr. 7.4 Mio. sind bis 16. August 2022 bereits Kosten in der Höhe von Fr. 105'603.16 angefallen.

4.9 Finanzplan

Im Finanzplan 2023 – 2026 sind für die Personenunterführung beim Westbahnhof auf Basis der Kostenschätzung $\pm 15\%$ aus dem Vorprojekt des Richtprojektes Brutto-Investitionskosten von Fr. 7.5 Mio. abgebildet.

5. Termine

- Entscheid Gemeindeversammlung 20. Dezember 2022
- Volksabstimmung 12. März 2023
- Realisierung 2025 – 2027
- Inbetriebnahme Ende 2027

6. Chancen / Risiken

Für das Westbahnhofareal selbst und den Kontext entsteht durch eine planerisch und wirtschaftlich optimale Entwicklung eine gegenseitige positive Rückkoppelung. Mit dem Bahninfrastrukturprojekt (P-55, Personenunterführung, Bahnzugänge) und dem Neubau des Westbahnhofareals bietet sich die Gelegenheit, Synergien zwischen stadtplanerischen Zielen (z.B. Verbindung Innenstadt – Weststadt, Verdichtung auf dem bisher unternutzten Bahnareal) und den infrastrukturellen Anforderungen für die Entwicklung des Westbahnhofareals inklusive Kontextes zu nutzen. Diese ist auch gegeben durch die bisher sehr positiv verlaufende Zusammenarbeit mit den SBB Immobilien und SBB Infrastruktur – im gemeinsamen Interesse zur städtebaulichen Aufwertung des Westbahnhofareals.

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

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

Anträge

Dem **Umwelt- und Bauausschuss** wird zuhanden des Gemeinderates, der Gemeindeversammlung und einer Volksabstimmung

beantragt:

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

Der **Umwelt- und Bauausschuss** hat als Antrag zuhanden des Gemeinderates einstimmig bei fünf Anwesenden

beschlossen:

Den Anträgen des Stadtbauamts ist zu entsprechen.

Die Mitglieder des **Wirtschafts- und Finanzausschusses** haben einstimmig

beschlossen:

Den Anträgen des Stadtbauamtes ist zu entsprechen.

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 15. November 2022 zuhanden der Gemeindeversammlung Folgendes

beschlossen:

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

Antrag und Beratung

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** hält einleitend fest, dass die Entwicklung des Westbahnhofgebiets zu einem zentralen Schwerpunkt der Stadtentwicklung gehört. Die Aufgabe besteht darin, dass die Stadt attraktiv bleibt. Dazu sind auch Investitionen nötig. Sie weist darauf hin, dass es sich beim vorliegenden Traktandum nur um einen Beschluss auf Eintreten handelt, da der Brutto-Ergänzungskredit in der Kompetenz der Urnenabstimmung liegt.

Andrea Lenggenhager erläutert den vorliegenden Antrag.

Markus Schüpbach hält fest, dass die Beteiligung der Stadt an dieser Investition ein wichtiger Baustein der gesamten zukünftigen Entwicklung des Westbahnhofes ist. Zudem reduziert sich mit der Beteiligung des Agglomerationsprogrammes des Bundes die Investition für die Stadt auf die Kredithöhe von 5,2 Mio. Franken. Grundsätzlich erwartet der Gemeinderat mit dem Gestaltungsplan sowie den zukünftigen Entwicklungsgebieten Weitblick und Obach in den nächsten Jahren eine Frequenzsteigerung dieses Bahnhofs. Mit diesem Kreditantrag erfolgt nicht nur eine simple Unterführung, sondern ein Kostenbeitrag der Stadt an das Bahninfrastrukturprojekt der SBB mit einer zukünftig verbesserten Zugänglichkeit und Unterquerung des Westbahnhofes. Damit entsteht ein wesentlicher Verkehrsknotenpunkt für die Stadt und er erhält eine wichtige Bedeutung zum prioritären Entwicklungsgebiet der Stadt mit einer verbesserten Vernetzung. Ohne diese Finanzierung würde das gewaltige Potential für die weitere Stadtentwicklung erheblich limitiert. Aus diesem Grund sehen weder der Gemeinderat noch der Umwelt- und Bauausschuss die alternative Variante mit einer reduzierten, minimalen dafür günstigeren Unterführung als nachhaltige und langfristige Lösung. Gerne hätte der Gemeinderat auch einer direkten Velodurchfahrt zugestimmt, aber aus bautechnischen Gründen ist dies nur mit erheblichen Kosten – wenn überhaupt – möglich. Das vorlie-

gende Projekt ist deshalb die optimierte Lösung für die Stadt Solothurn. Markus Schüpbach empfiehlt im Namen des Umwelt- und Bauausschusses auf das Geschäft einzutreten.

Gemäss **Patrick Käppeli** sieht das Projekt sehr schön aus und es handelt sich um ein wichtiges Projekt für die Stadt. Seines Erachtens wäre es auch genauso schön, wenn die Unterführung nur vier Meter breit wäre. Dadurch könnte die Stadt Kosten in der Höhe von sage und schreibe 2 Mio. Franken einsparen. Aufgrund der finanziellen Situation wäre dies ein erheblicher Beitrag, um das später noch zu behandelnde Budget aufzubessern. Im Weiteren ist die Personenunterführung unter den bereits genannten Gegebenheiten selbst mit zwölf Metern für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nicht nutzbar. Zudem würde für die Stadtentwicklung auch eine vier Meter breite Unterführung ausreichen. Zumindest hat er noch nie gehört, dass jemand aufgrund einer Personenunterführung an einen anderen Ort gezügelt ist. Eine Unterführung kann für die Stadtentwicklung nicht ausschlaggebend sein. Dem Rest, d.h. den Überbauungen, den Veloparkplätzen, der Visualisierung des Vorplatzes und der restlichen Entwicklung stimmt er absolut zu. Aufgrund der aktuellen finanziellen Lage macht er beliebt, die Personenunterführung vier statt zwölf Meter breit zu bauen, wodurch 2 Mio. Franken eingespart werden könnten.

Doris Katzenstein hält fest, dass im Westbahnhof die Schalter geschlossen wurden und weniger Züge anhalten. Die SBB schliesst eher Bahnhöfe, als dass sie solche eröffnet. Zudem reduziert sie ihre Leistungen. Die Überbauung beginnt im Jahr 2025. Im Antrag wurde festgehalten, dass sich der Kredit um die teuerungsberechtigten Kosten erhöht. Sie erkundigt sich, was dies bedeutet.

Andrea Lenggenhager weist darauf hin, dass eine Reduktion auf eine Breite von vier Metern nicht so einfach wäre, wie es dargestellt wurde. Die Unterführung besteht aus verschiedenen Bausteinen. Die Treppe beträgt bereits vier Meter, es besteht ein Zugang zum Parkhaus und zur behindertengerechten Rampe. Diese verschiedenen Bausteine ergeben ein bestimmtes Mass. Eine Reduktion der Breite würde ein neues Projekt erfordern und die SBB wird die minimale Variante umsetzen. Durch die Abänderung eines Bausteines verändert sich auch das Gesamtprojekt. Sie bittet deshalb, das Gesamtprojekt zu betrachten. Betreffend teuerungsberechtigten Kosten hält sie fest, dass die Kosten auf einem Index basieren und sich der Kredit aufgrund der Höhe dieses Indexes entwickelt.

Peter Bohnenblust hatte bei der Betrachtung des Projekts das Gefühl, dass es sich um einen Hauptbahnhof handelt, da die Breite der Unterführung zwölf Meter beträgt. Für die behinderten Personen gibt es keinen Lift, sondern eine steile Rampe. Bei einem so hohen Kredit sollte eine bessere Einbindung der behinderten Personen erfolgen. Er hat zumindest auf den Plänen keinen Lift gesehen.

Gemäss **Andrea Lenggenhager** ist in den Plänen ein Lift aufgeführt.

Eintreten wird mit grosser Mehrheit bei einzelnen Gegenstimmen und wenigen Enthaltungen beschlossen.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird zuhanden der Urnenabstimmung

beschlossen:

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

Verteiler
Urnenabstimmung
Leiterin Stadtbauamt
ad acta 623-3, 793

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 5

2. Teilrevision Parkplatzreglement

Referentin / Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
Referent: Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 25. Oktober 2022

1. Ausgangslage

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

Bereits erstellte, private Parkplätze im Stadtgebiet auf privatem Grund, sind durch die Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» nicht betroffen. Ebenfalls nicht betroffen sind öffentlich zugängliche Parkplätze auf Strassenparzellen, Plätzen und in öffentlichen Räumen. Für die Anordnung und Bewirtschaftung dieser öffentlich zugänglichen Parkplätze orientiert sich die Stadt Solothurn am «Parkraumkonzept 06», dieses Konzept ist zurzeit in Bearbeitung. In einem separaten Antrag, wird der Zwischenbericht Parkraumkonzept P22 vorgestellt. In der Gegenüberstellung, die als Beilage 6 vorliegt, ist die inhaltliche wie räumliche Abgrenzung ersichtlich. Anhand des Zwischenberichts soll der Gemeinderat das weitere Vorgehen diesbezüglich beschliessen. Für das Parkraumkonzept P22 ist der Gemeinderat abschliessend zuständig. Die Zuständigkeit beim Parkplatzreglement liegt bei der Gemeindeversammlung.

Das heute noch rechtskräftige «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» stammt aus dem Jahre 1984 (letztmalig aktualisiert 1999) und hat sich in der Praxis gut bewährt. Aus diesem Grunde soll das Reglement nur in Teilbereichen angepasst werden, damit die heutigen Bedürfnisse auch berücksichtigt werden. Viele Investoren möchten heutzutage aus Gründen der Abnahme der Nachfrage nach Parkplätzen und folglich aufgrund der Wirtschaftlichkeit, die Anzahl der Parkplätze reduzieren. Für die Reduktion von Parkplätzen werden heute hohe Ersatzabgaben gefordert, was weder den Bedürfnissen der Gesellschaft entspricht, noch zur Verkehrspolitik (Förderung des ÖV/Langsamverkehr) beiträgt. Eine erste Überarbeitung des «Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge», Stand 21. April 2020, erfolgte im Rahmen der Ortsplanungsrevision in der Thematik Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Auf diese Überarbeitung des Reglements wurde an der Gemeindeversammlung vom 18. August 2020 jedoch nicht eingetreten.

Die Kommission für Planung und Umwelt (KPU) vertrat die Haltung, dass das PP-Reglement ein Teil der Mobilitätsstrategie von Solothurn darstellt und zum grössten Teil unumstritten sei, abgesehen von den Reduktionsfaktoren, die gegebenenfalls angepasst werden müssten, auf Basis dessen wurde mit der Überarbeitung in 2020 begonnen. Ein erster Überarbeitungsstand wurde dem Umwelt- und Bauausschuss (UmBa) im März 2022 vorgelegt.

Die Stadtpräsidentin hat in der Gemeinderatssitzung vom 26. April 2022 das Geschäft zurückgezogen, somit wurde der Überarbeitungsstand vom 21. Februar 2022 nicht behandelt.

Mit der Erheblicherklärung der Motion der Grünen vom 17. November 2020 «Änderung des Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge» wurde die Grundlage gelegt, dass das Parkplatzreglement nochmals überarbeitet und schlussendlich von der Gemeindeversamm-

lung beschlossen werden kann. Die Motion forderte, dass raschmöglichst die nötigen Änderungen des Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge vorgenommen werden, so dass autoarme und autofreie Siedlungen, ohne oder nur mit einer sehr geringen Ersatzabgabe, bewilligt werden können.

Die Überarbeitung des «Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge» Stand 21. Februar 2022 wurde bereits in der KPU vom 21. Februar 2022 und in den Fraktionen intensiv diskutiert. Damit nun ein gemeinsamer Konsens gefunden werden kann, wurde an der Gemeinderatssitzung vom 26. April 2022 entschieden, dass unter dem Vorsitz der Stadtpräsidentin, je einer Person aus jeder Fraktion, der Vorsitzende UmBa sowie Mitglieder der KPU zusammen, im Rahmen einer Sitzung (7. Juni 2022), eine Grundlage für die Anpassung des Reglements erarbeitet wird, die dann im Gemeinderat mehrheitsfähig ist. Ziel ist, dass das Geschäft für die Gemeindeversammlung im Dezember traktandiert werden kann. An der Sitzung vom 7. Juni 2022 wurden für die neue Version des Reglements Vorschläge gesammelt.

Die vorliegende Teilrevision «Parkplatzreglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» berücksichtigt grossteils die Vorschläge aus der Sitzung vom 7. Juni 2022, sowie die Anträge des Umwelt- und Bauausschusses vom 24. März 2022.

Der vorliegende Antrag zeigt die Bedeutung und Inhalte des «Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge, Stand August 2022» auf. In der beiliegenden Synopse sind in rot die Anpassungen (Stand 23. August 2022) zum bisherigen Parkplatzreglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022 dargestellt. Blau dargestellt sind die Vorschläge für die eingebrachten Änderung, Bedürfnisse des Umwelt- und Bauausschusses aus der Sitzung vom 24. März 2022 und die Vorschläge aus der Sitzung vom 7. Juni 2022, an denen das Parkplatzreglement stand 21. Februar 2022 nochmals besprochen wurde.

Da es sich heute um eine Teilrevision handelt, wurde die bestehende Struktur des Reglements 1984, aktualisiert 1999 beibehalten und gewisse Artikel wurden ergänzt oder geändert.

1.1 Gültiges Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge 1984 (letzte Aktualisierung 1999), (Parkplätze auf privatem Grund)

Seit dem Jahr 1984 besitzt die Stadt Solothurn ein Parkierungsreglement, welches u.a. die Grundlage bildet für die Festlegung der Anzahl Parkplätze (auf privatem Grund) oder die zu leistenden Ersatzabgaben. Die Richtwerte für die Erstellung der privaten Parkplätze orientieren sich an den in der kantonalen Bauverordnung (KBV) festgelegten, nutzungsbezogenen Normen. Es wird dabei unterschieden zwischen «Wohnnutzungen» (Bewohner und Besucher) und «übrigen Nutzungen», zu denen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Freizeitanlagen aber auch öffentlich zugängliche Gebäude gehören.

Das letztmals 1999 revidierte «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» unterteilt das Stadtgebiet in die Bereiche «Innenstadt» und «Ausserhalb der Innenstadt». Während bereits bisher für die Innenstadt die Möglichkeit bzw. Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen für das Wohnen und die «übrigen Nutzungen» reduziert wurde, galt dies in den Bereichen ausserhalb nur für die «übrigen Nutzungen» (Anwendungspraxis). Ausserhalb der Innenstadt war es zudem erlaubt, mehr Parkplätze für das Wohnen zu errichten, als es die Richtwerte aus der Kantonalen Bauverordnung vorgeben.

Zwischen dem Reglement und den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in den drei unterirdischen Parkgaragen Berntor, Bieltor und Baseltor besteht insofern ein Zusammenhang, als letztere die Ersatzlösung schaffen für nicht erstellte oder nicht erstellbare private Parkplätze im Perimeter Innenstadt, wobei eine Beteiligung am Gemeinschaftsunternehmen Pflicht ist.

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die Verkehrsorganisation in der Stadt Solothurn orientiert sich an den bestehenden, übergeordneten Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätzen. Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellt die Infrastruktur dar. Der MIV wird an der Leistungsgrenze des bestehenden Netzes der kantonalen und kommunalen Strassen ausgerichtet (angebotsorientierte Verkehrsplanung). Die übergeordneten Planungen, insbesondere der kantonale Richtplan, geben die Grundsätze der Angebotsorientierung sowie der 4V-Strategie vor. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde ein Rahmenplan Mobilität erarbeitet, damit die geplante Siedlungsentwicklung und der Verkehr aufeinander abgestimmt werden können.

Die Parkierung ist ein wesentlicher Faktor zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als Teil einer stadtverträglichen Verkehrsentwicklung. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung der Stadt Solothurn wird seitens des Kantons als mit dem kantonalen Richtplan übereinstimmend erachtet.

1.3 Parkraumkonzept (öffentliche Parkierung)

Ein Parkraumkonzept schafft die Grundlage für die öffentliche Parkierung auf Strassenparzellen, öffentlichen Plätzen und weiteren öffentlichen Räumen. Das bisherige Parkraumkonzept 06 stammt aus dem Jahr 2006, dieses soll durch das Parkraumkonzept P22 ersetzt werden. Der Zwischenbericht Parkraumkonzept P22 liegt vor (Trakt. 5.2 der KPU Sitzung vom 29. August 2022), dieser muss noch in gewissen Teilbereichen ergänzt und angepasst werden. Zwischenzeitlich soll der Gemeinderat das weitere Vorgehen des Parkraumkonzeptes P22 beschliessen, damit das Parkraumkonzept P22 Ende 1. Quartal 2023 verabschiedet werden kann.

Das Parkraumkonzept wurde durch ein externes Büro erarbeitet, begleitet durch eine Arbeitsgruppe unter der Federführung der Abteilung Tiefbau. Teilnehmer der Arbeitsgruppe waren der Präsident der Kommission für Planung und Umwelt, die Stadtpolizei und der Chef Tiefbau.

2. Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» 1984

Das Reglement über «Parkplätze für Motorfahrzeuge» aus dem Jahre 1984 hat sich in den vergangenen rund 50 Jahren bewährt und soll auch durch die Anpassungen der Teilrevision 2022 im Grundsatz und in der Struktur erhalten bleiben.

1.4 Anpassungsbedarf des Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge 1984 / Übersicht über die wesentlichen Inhalte

Zeitgemässes Reglement schaffen

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

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

Dies entspricht auch der konsolidierten Haltung aus dem Workshop vom 2. Februar 2021 mit Vertretern des Gemeinderats, Opponenten und Kommissionsmitgliedern. Sowie den intensiven Diskussionen, Vorschlägen und Anträgen aus der Sitzung mit der Stadtpräsidentin vom 7. Juli 2022 und der Sitzung Umwelt- und Bauausschuss vom 24. März 2022.

Spielräume schaffen; Mobilitätskonzepte ermöglichen; Verzicht auf Ersatzabgabepflicht

Grundsätzlich sollen Spielräume für die Parkplatzerstellungspflicht in Abhängigkeit des Standortes und der ÖV-Erschliessung geschaffen werden. Gegenüber dem heutigen Reglement legt die Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» Stand August 2022 neu eine Bandbreite mit Werten der zu erstellenden Parkplätze für Wohnnutzungen fest (Tabelle). Die Bandbreite mit Werten der übrigen Nutzungen bleiben unverändert, da diese der langjährigen angewendeten Praxis von der Baukommission entsprechen.

Die Grundstücksparzellen und Baufelder werden den Standorttypen zugeordnet, die der ÖV-Güteklassenplan des Kantons Solothurn definiert (Abbildung) - das heisst, ausschlaggebend ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Ausgenommen von diesem Prinzip ist der Perimeter Innenstadt, siehe Anhang II des Reglements.

Standorttyp	Wohnnutzungen	Übrige Nutzungen	Übrige Nutzungen <i>Langjährige Praxis Baukommission, Anwendung VSS Norm 40 281</i>
A (Innenstadt)	40 - 60 %	40 - 60 %	40 - 60 %
B (GKL A+B)	40 – 100%	40 – 60%	40 – 60%
C (GKL C)	50 – 100%	50 – 80%	50 – 80%
D (GKL D)	70 – 100%	70 – 90%	70 – 90%
E	90 – 100%	90 – 100%	90 – 100%

Tabelle 1: Tabelle der reduzierten Richtwerte für Parkplätze in der Stadt Solothurn

Die reduzierten Werte sind mit Bandbreiten versehen. Diese haben folgende Bedeutung:

- oberer Wert (Maximalwert) = Richtwert als Orientierungsgrösse, § 3, Abs. 5. Die Baubehörde kann in begründeten Fällen eine angemessene Erhöhung gegenüber dem Maximalwert bewilligen

- unterer Wert (Minimalwert) = Erstellungspflicht / Masstab für Ersatzabgabe § 3 Abs. 4

Die Maximalwerte bei «übriger Nutzung» übernimmt die Werte der VSS-Norm. Der Maximalwert von 100% beim Wohnen (mit Ausnahme der Innenstadt) entspricht dem Richtwert der Kantonalen Bauverordnung (Anhang III). Die Baubehörde kann in begründeten Fällen eine angemessene Erhöhung gegenüber dem Maximalwert bewilligen. Dies entspricht auch dem Grundgedanken eines «Richtwertes». Dies gibt Besitzern von kleineren Einzelparzellen und insbesondere dem in vieler Hinsicht weniger flexiblen Handwerks- und Produktionsgewerbe den nötigen Spielraum.

Gemäss dem Urteil des Bundesgerichts vom 15. November 2021, 1C_548/2020 dürfen nicht beliebig viele Parkplätze über den Richtwert der Kantonalen Bauverordnung hinaus erstellt werden. Deshalb wurde im neuen Reglemententwurf ein entsprechender Passus aufgenommen, welcher der Baubehörde eine fallweise Prüfung ermöglicht, § 3, Abs. 5.

Der Minimalwert gilt als unterer Wert grundsätzlich für die Berechnung der Ersatzabgabe. An zentralen, gut erschlossenen Lagen ist der Parkplatzbedarf zum Teil deutlich tiefer, als in den Kantonalen Richtwerten vorgesehen. Diesem Umstand wird neu auch bei «Wohnnutzungen» Rechnung getragen, in dem der Minimalwert der zu erstellenden Parkplätze entsprechend tief angesetzt wurde. Bei den «übrigen Nutzungen» entsprechen die Werte den gültigen VSS-Normen.

Im Perimeter Innenstadt ist eine Ausnahme für die Unterschreitung des Minimalwerts ausgeschlossen. Auch im Perimeter ausserhalb der Innenstadt dürfen die unteren Werte (Erstellungspflicht) nicht unterschritten werden, ausgenommen ein plausibles Mobilitätskonzept lässt eine Abweichung zu. In einem solchen Fall entfällt die Ersatzabgabepflicht (autoreduzierte Nutzungen § 3 Abs. 2).

Beim Perimeter Innenstadt wurden gegenüber der Anwendungspraxis auf Grundlage des Reglements 1984 keine Änderungen vorgenommen, jedoch sind diese Werte nun vergleichend und deutlich dargestellt.

Für weitere Erläuterungen inklusive Verweise zu den §§ im Reglement siehe Kapitel 0.

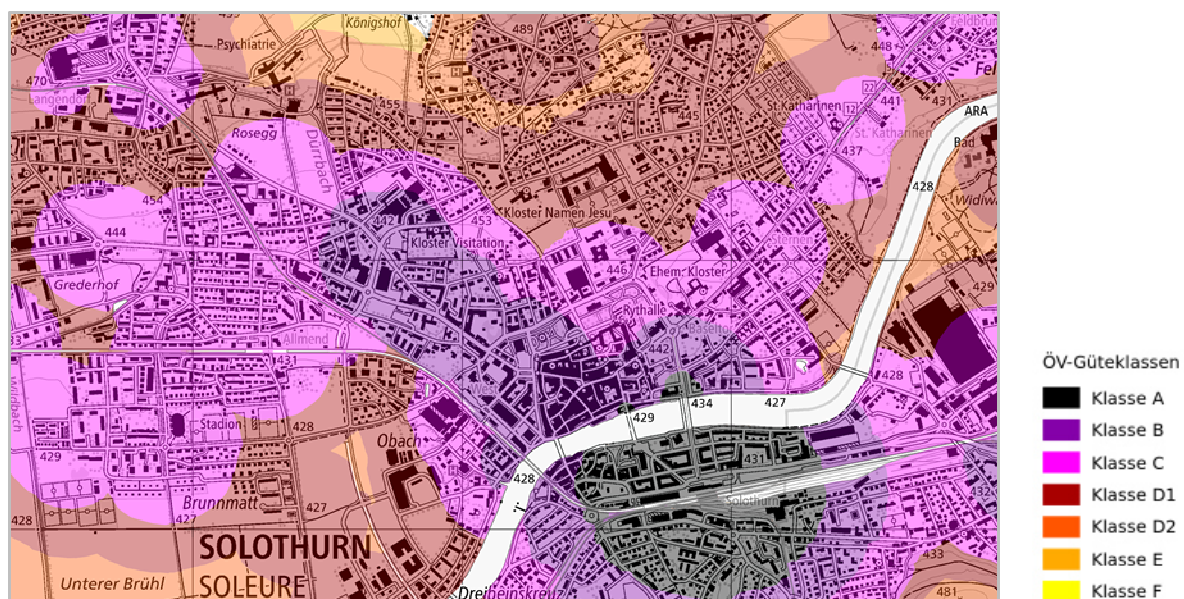


Abbildung 1: Ausschnitt ÖV-Güteklasseplan Kanton Solothurn (aktuelle Quelle unter: <https://geoweb.so.ch/>)

1.5 Nutzungs- bzw. Gestaltungspläne (Abgrenzung zur Regelbauweise)

Bis zum Jahre 2035 wird die Bevölkerung in der Stadt Solothurn um rund 4'000 Einwohner und 2'500 Arbeitsplätze wachsen. Für dieses Wachstum sind die Entwicklungsgebiete und grösseren Überbauungen, welche einen Gestaltungsplan benötigen, massgebend. Zur Steuerung der Verkehrsentwicklung besteht bei der Parkierungsregelung, bei grösseren Planungsgebieten, ein grosses Wirkungspotential.

Nach § 147 Abs. 4 PBG können «die Gemeinden durch Reglemente und Nutzungspläne aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung, die Zahl der Parkplätze beschränken oder diese ganz ausschliessen, die Parkplatzbewirtschaftung regeln, die Anwohnerprivilegierung auf öffentlichem Grund einführen und die Schaffung von Gemeinschaftsanlagen vorsehen».

Die vorliegende Version des «Reglements über Parkplätze für Motorfahrzeuge» setzt mit § 3 ff der Gemeindeordnung definierte Ziele einer nachhaltigen Entwicklung um. Tendenziell wird sich der Gemeinderat bei Gestaltungsplänen an den unteren Werten zur Reduktion der Parkplätze orientieren.

Unter § 3 Abs. 8 kann der Gemeinderat, als oberste Planungsbehörde, in neuen Gestaltungsplänen die Parkplatzanzahl, abweichend von den Bestimmungen dieses Reglements, festlegen. Er berücksichtigt dabei die umwelt- und raumplanerischen Grundsätze der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Stadtgebiet.

Weiter kann der Gemeinderat als oberste Planungsbehörde in neuen Gestaltungsplänen oder bei Umbau oder Erweiterung von Parkierungsanlagen innerhalb eines bestehenden Gestaltungsplans § 3^{ter} die Grundeigentümer verpflichten, ihre Parkplätze zu bewirtschaften und für Kunden- und Besucherparkplätze Gebühren zu erheben.

1.6 Erläuterungen zu den einzelnen geänderten Artikeln (gegenüber Stand 1984)

Hinweis: Das «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» ist in der synoptischen Darstellung bisheriges Reglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022 gegenübergestellt.

Erstellungspflicht § 1, übergeordnetes Recht § 2 sowie Anzahl / Richtwerte / Abweichungen und reduzierte Richtwerte § 3 und § 3 bis

§ 147 PBG und § 42 KBV verpflichten Grundeigentümer zur Erstellung einer Mindestzahl von Parkplätzen auf ihrem Grund. Der Mindestbedarf pro Nutzung wird im Anhang III KBV und den VSS-Normen beschrieben. In den kantonalen Bestimmungen wird der Mindestbedarf gemäss Tabelle im Anhang III mit «Richtwert» bezeichnet. Definitionsgemäss kann von einem Richtwert abgewichen werden, aber nicht ohne entsprechende Begründung. § 147 PBG lässt den Gemeinden die Möglichkeit, in Reglementen oder in Nutzungsplänen von den kantonalen Bestimmungen abzuweichen.

Von dieser Möglichkeit wird mit den Bestimmungen in § 3 Gebrauch gemacht. Die Ermittlung der benötigten Anzahl Parkplätze erfolgt wie bis anhin über die Tabelle in Anhang III der KBV und der VSS-Normen. Je nach Grundstücksparzelle, welche einem Standorttyp der ÖV-Güteklassen zugeordnet werden kann, errechnet sich anhand der Tabelle 1 der Minimale wie der Maximale Parkplatzbedarf. Innerhalb dieser Bandbreite kann die Bauherrschaft frei entscheiden, wie viele Parkplätze erstellt werden sollen.

Beim Minimalwert handelt es sich um den Wert, auf welchem die Ersatzabgabe errechnet wird, siehe Kapitel 2.1: *Im Perimeter Innenstadt ist eine Ausnahme für die Unterschreitung*

des Minimalwerts ausgeschlossen. Auch im Perimeter ausserhalb der Innenstadt dürfen die unteren Werte (Erstellungspflicht) nicht unterschritten werden, ausgenommen ein plausibles Mobilitätskonzept lässt eine Abweichung zu. In einem solchen Fall entfällt die Ersatzabgabepflicht (siehe autoreduzierte Nutzungen §3 bis Abs. 2, 3 und 4).

Beim Maximalwert handelt es sich um einen Richtwert siehe §3 Abs. 5. Von diesem kann nur in begründeten Fällen angemessen abgewichen werden. Das Bundesgericht hat im publizierten Urteil 1C_548/2020 vom 15. November 2021 entschieden, dass die Baubehörde eine Abweichung vom Richtwert überprüfen darf und die Anzahl der Parkplätze über dem Richtwert in einer angemessenen Anzahl festlegen kann. Zwei Beispiele, welche eine fallweise Beurteilung erfordern. Beispiel 1: überdurchschnittlicher Personalbedarf pro m² Arbeitsfläche kann eine angemessene Erhöhung des Parkplatzbedarfs auslösen; Beispiel 2: private Parkierungsanlage, welche als keine oder überdimensionale Nebenanlage zu einem Mehrfamilienhaus als Hauptanlage errichtet werden soll, kann zu einer angemessenen Beschränkung der Anzahl Parkplätze führen.

Abweichungen im Sondernutzungsplanverfahren §3 Absatz 8

Der Gemeinderat kann im Rahmen von Nutzungsplänen (wie z.B. Gestaltungsplänen) die Anzahl Parkplätze abweichend von diesem Reglement festlegen. Der Planungsbehörde wird damit der Spielraum gegeben, situationsgerecht die Mobilität und den MIV zu steuern, siehe dazu auch Kapitel 2.2.

Bewirtschaftung §3ter

Zum Schutz der Umwelt, zur Vermeidung und Lenkung des Verkehrs, zur Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, kann der Gemeinderat in Nutzungsplänen oder bei Umbau oder Erweiterung von Parkierungsanlagen, in bestehenden Gestaltungsplänen Grundeigentümer verpflichten, ihre Parkplätze zu bewirtschaften und für Kunden- und Besucherparkplätze Gebühren zu erheben.

Eine Gebührenpflicht kann nur bei Parkierungsanlagen angeordnet werden, welche mindestens 20 Parkplätze aufweisen, die diesem Zweck dienen.

Die Höhe der Gebühren haben sich an § 5 Abs.1 lit.a) und b) des Reglements über die Benutzung der öffentlichen Parkplätze zu orientieren.

Autoreduzierte Nutzungen Zu §3 bis

Mit diesem Artikel wird ermöglicht, dass eine Überbauung autoreduziert erstellt werden kann ohne, dass eine Ersatzabgabe ausgelöst wird. Der Mindestwert gemäss Tabelle 1 wird unterschritten. Für alle Nutzungen ist auf Gesuch hin, der «Innenstadtperimeter» ist davon ausgenommen, eine Unterschreitung des Parkplatzbedarfs möglich, sofern mit einem Mobilitätskonzept im Baubewilligungsverfahren der Nachweis erbracht werden kann.

Massnahmen sind aufzuzeigen, mit welchen eine dauerhafte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sichergestellt wird. Ein Controllingssystem, welches die Umsetzung aufzeigt, wie die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch Verträge und eine Sicherstellung im Grundbuch.

Stellt sich nachträglich heraus, dass das Mobilitätskonzept nicht zielführend war, kann die Baubehörde geeignete Massnahmen verfügen oder die erforderlichen Parkplätze nach §3 sind zu erstellen.

Gestaltung der Parkplätze §4 Abs. 2

Der bestehende Artikel §4 Abs. 2, in welchem es um den Schutz der Wohnumgebung geht, sowie dass das Strassen- Orts- und Landschaftsbild nicht verletzt werden, wurde wie folgt neu formuliert: Parkplätze sind wenn möglich in Gebäuden zu integrieren. Parkplätze und Verkehrsflächen sind entsprechend den örtlichen Verhältnissen bestmöglich in die Umgebung einzupassen, das heisst unter anderem zu begrünen und versickerungsfähig auszugestalten.

Gestaltung der Parkplätze §4 Abs. 4

Absatz 4 wird gestrichen, da die Gestaltung (Abmessung) eines Parkplatzes in der VSS Norm geregelt ist.

Sicherstellung der Benützbarkeit §5 Abs. 2

Wenn Parkplätze nicht auf dem eigenen Baugrundstück erstellt werden können, so ist der Nachweis zu erbringen, dass dem Erstellungspflichtigen ein dauerndes Recht zur unbeschränkten Benützung von Parkplätzen zusteht. Dieses Recht ist neu im Grundbuch anzumerken.

Der bisherige Absatz 3 (vgl. in der beigelegten Synopse) ist ersatzlos zu streichen, da dieser dem Zivilrecht widerspricht.

Lage der Parkplätze §6 Abs. 1, Freiwillige Gemeinschaftslösungen §7 Abs. 2

Ergänzung mit Verweis, dass das Recht im Grundbuch anzumerken ist gemäss § 5 Abs. 2.

Unmöglichkeit und rechtliche Unzulässigkeit der Erstellung §8 b)

Ergänzungen mit Verweis, dass das Recht im Grundbuch anzumerken ist gemäss § 5 Abs. 2 und Hinweise auf §3 Abs. 7 (Einschränkung oder Ausschluss der Erstellung von Parkplätzen).

Beteiligung an Gemeinschaftsunternehmen (§147 PBG; §42 KBV) §10 Abs.3

Ergänzung mit: «Die Beteiligung ergibt keinen Anspruch auf Parkplätze.» Dies entspricht der heutigen Handhabung der Parking AG in ihren Parkhäusern. Ein Anteil der Totalanzahl Parkplätze können von Aktionären mit Parkkarten gemietet werden. Es gibt aber keine den Mietern fest zugeteilten Parkplätze. Die Totalanzahl an gemieteten Parkplätzen wird den Mietern mittels Steuerung über das Parkleitsystem freigehalten, so dass sie jeweils einen Parkplatz im Parkhaus zur Verfügung haben.

Anzahl der ablösungspflichtigen Parkplätze §12

Präzisierung aufgrund der Anpassung von §3 Abs. 4. Die Berechnung für die Abzulösenden Parkplätze errechnet sich neu aus dem minimalen Wert gemäss Tabelle 1.

Ersatzabgabe §17 Abs. 2

Präzisierung der Ersatzabgabepflicht. Die Ersatzabgabe ist für die Anzahl Parkplätze gemäss minimalem Wert nach §3 zu entrichten. Nicht ersatzabgabepflichtig sind autoreduzierte Nutzungen nach §3 bis.

Höhe der Ersatzabgabe §18 Abs. 3 und 4

Die Ersatzabgabe wird ab 1. April 1984 auf den neuen Indexstand 1. April 2022 angepasst. Dies ergibt neue Beträge. Für oberirdische Parkplätze beträgt die Abgabe Fr. 5'052, für die unterirdischen Fr. 15'156.

Fälligkeit §21, Abs. 2

Präzisierung, dass nach Ablauf der Zahlungsfrist ein Verzugszins in der Höhe von 5% geschuldet ist, statt Verzugszins in der Höhe des Zinsfusses einer 1. Hypothek der Regiobank Solothurn.

Rechtsmittel §23 Abs. 1 und 3

Die Beschwerdeinstanzen für die Verfügung über die Anzahl der pflichtigen Parkplätze wurde aktualisiert. Neu ist das Bau- und Justizdepartement genannt. Gegen die Höhe der Ersatzabgabe kann bei der kantonalen Schätzungskommission Beschwerde erhoben werden.

Schlussbestimmung §24 Abs. 2

Absatz 2 wurde ergänzt mit dem Wortlaut: Teilrevision von der Gemeindeversammlung vom xxxx genehmigt. Unterzeichnende sind die Stadtpräsidentin und der Stadtschreiber.

Anhang II:

Für die Zuordnung der Standorttypen gelten die jeweils gültigen ÖV-Güteklassen des Kantons (dynamischer Verweis).

3. Prüfung des Reglements durch die Baukommission

Die Baukommission hat das überarbeitete «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge, 21. Februar 2022» an ihrer Sitzung vom 1. Februar 2022 zur Kenntnis genommen und die Vorschriften auf ihre Anwendbarkeit geprüft und für anwendbar befunden. Am Entwurf des Reglements hat sie einzig beanstandet, dass die Baubehörde im Rahmen von Baubewilligungsverfahren die Bewirtschaftung von Parkplätzen nicht verlangen kann. Diese Kompetenz liege aus rechtlicher Sicht alleine beim Gemeinderat auf Stufe Nutzungsplanung.

Dieser Anmerkung wurde in der nun vorliegenden Version August 2022 Rechnung getragen. Gemäss Bewirtschaftung § 3ter, kann der Gemeinderat in Nutzungsplänen die Grundeigentümer verpflichten, die Parkplätze zu bewirtschaften.

Die Anpassungen gegenüber der Version vom 21. Februar 2022 wurden in Bezug auf Anwendbarkeit in der Baukommission anlässlich der Sitzung vom 23. August 2022 nochmals behandelt. Die Baukommission hat den vorliegenden Stand des Reglements zur Kenntnis genommen und die Vorschriften als anwendbar beurteilt. Zusätzlich beschloss die Baukommission die Indexierung der Ersatzabgaben ausserhalb des Innenstadtperimeters (siehe §18).

4. Frühere Behandlungen in der Kommission für Planung und Umwelt (KPU)

Die KPU nahm den Entwurf der Überarbeitung des Reglements 1984 respektive 1999 an ihrer Sitzung vom 21. Januar 2022 positiv zur Kenntnis. Sie regte an, dass das Stadtbauamt die Formulierungen von §3 Abs. 4 bis Abs. 6 (Richtwerte) nochmals überprüfen lässt, auch aufgrund des Bezugs zu §3 Abs. 8 (Abweichungen im Sondernutzungsplanverfahren) und § 3 bis (autoreduzierte Nutzungen).

Bezüglich (Bewirtschaftung) wurde der Antrag gestellt, dass die Baubehörde im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Grundeigentümer zur Bewirtschaftung von Parkplätzen verpflichten kann, wenn dies juristisch möglich sei.

Die Anliegen der KPU wurden aufgenommen und in der Fassung für die Sitzung des Gemeinderats am 21. Februar 2022 schon angepasst. Offen blieb eine Entscheidung, ob die Baubehörde im Baubewilligungsverfahren die Grundeigentümer zur Bewirtschaftung der Parkplätze verpflichten kann. Der Rechts- und Personaldienst und der Präsident der Baukommission vertraten die Ansicht, dass dies nicht möglich sei. Dies sei nur bei Nutzungsplänen möglich, bei welchen die Kompetenz beim Gemeinderat liegt.

Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität ist es somit wünschenswert, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen werde, damit der Gemeinderat im Rahmen von Nutzungsplänen eine Bewirtschaftung der Parkplätze fordern könnte. Damit könnte ein Beitrag für die Steuerung des Verkehrs, den Langsamverkehr sowie das Umsteigen auf den ÖV geleistet werden.

Erwägungen der KPU an der Sitzung vom 29. August 2022

An der Sitzung vom 29. August 2022 begrüsst die KPU, dass sich der vorliegende Entwurf am Reglement von 1984 orientiert. Nach wie vor ist das Reglement aus Sicht der KPU ein wichtiges Instrument, um den gesamten Verkehr durch bewusste Steuerung der verfügbaren Parkplätze zu regulieren. Die Vereinbarung von Siedlungsentwicklung und Verkehr auf Stadtebene war denn auch der Auslöser für die Überarbeitung des Reglements im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR). Aus Sicht der KPU wäre denn auch weiterhin wünschenswert, dass auch die umliegenden Gemeinden entsprechende Massnahmen zur Parkierung vorsehen.

Jeweils zum Punkt 1, 2 und 4 des Beschlusses (Kapitel 6) enthalten sich zwei Mitglieder der Stimme: Ein Mitglied aufgrund der reduzierten Werte für die «Wohnnutzungen» (Einschränkung von Eigentümerrechten). Die Enthaltungen des zweiten Mitglieds stehen im Zusammenhang mit der Festlegung der oberen Werte für «Übrige Nutzungen». Beide Mitglieder bewerten das Reglement ansonsten als positiv.

5. Weiteres Vorgehen

Da es sich um ein kommunales Reglement handelt und keine direkte Abstimmung mit den Instrumenten der Nutzungsplanung vorliegt, nach Rücksprache mit dem Amt für Raumplanung, keine Vorprüfung des vorliegenden Reglemententwurfs erforderlich.

Das «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» in der Fassung August 2022 wird durch die Gemeindeversammlung beschlossen, nach vorgängiger Diskussion im Umwelt- und Bauausschuss am 22. September 2022 und Verabschiedung durch den Gemeinderat am 25. Oktober 2022. Vorgesehen ist der Termin für die Gemeindeversammlung im Dezember 2022.

Weil gegenüber der Fassung von 1984 die Höhe der Ersatzabgaben angepasst wird, müsste das Reglement abschliessend durch den Regierungsrat genehmigt werden (abschliessende

Klärung im Gang). Im heutigen aktuellen Reglement § 18 Abs. 4 wird geregelt, dass die Anpassung durch die Baubehörde erfolgt.

6. Anträge

Dem Gemeinderat wird zuhanden der Gemeindeversammlung

beantragt:

1. Die Vorschläge zur Überarbeitung des Reglements aus der Sitzung vom 7. Juni 2022 und die Anträge des Umwelt- und Bauausschusses vom 24. März 2022 wurden zur Kenntnis genommen.
2. Die synoptische Darstellung bisheriges Reglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022 (Stand 23. August 2022), sowie die Erläuterungen gemäss Kapitel 2 des Antrags werden zur Kenntnis genommen.
3. Von der Abgrenzung zum «Parkraumkonzept 2022: Zwischenbericht und weiteres Vorgehen» wird Kenntnis genommen.
4. Der Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» Stand 23. August 2022, wird zugestimmt.

Der **Umwelt- und Bauausschuss** hat als Antrag zuhanden des Gemeinderates einstimmig bei sechs Anwesenden

beschlossen:

Den Anträgen des Stadtbauamtes mit den ergänzenden Anpassungen ist zu entsprechen.

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 15. November 2022 zuhanden der Gemeindeversammlung Folgendes

beschlossen:

1. Die Vorschläge zur Überarbeitung des Reglements aus der Sitzung vom 7. Juni 2022 und die Anträge des Umwelt- und Bauausschusses vom 24. März 2022 wurden zur Kenntnis genommen.
2. Die synoptische Darstellung bisheriges Reglement 1984, Teilrevision 1999 und Teilrevision 2022 (Stand 23. August 2022), sowie die Erläuterungen gemäss Kapitel 2 des Antrags werden zur Kenntnis genommen.
3. Von der Abgrenzung zum «Parkraumkonzept 2022: Zwischenbericht und weiteres Vorgehen» wird Kenntnis genommen.
4. Der Teilrevision «Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge» Stand 23. August 2022, wird zugestimmt.

Antrag und Beratung

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** ruft in Erinnerung, dass die Gemeindeversammlung im August 2020 nicht auf das Geschäft eingetreten ist. Es ist erfreulich, dass heute nun eine Version vorgelegt werden kann, die der Gemeinderat einstimmig zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet hat. Im Weiteren macht sie darauf aufmerksam, dass nun 172 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger anwesend sind.

Andrea Lenggenhager erläutert den vorliegenden Antrag.

Markus Schüpbach hält fest, dass das heute noch gültige Parkplatzreglement seit dem Jahr 1984 – mit Anpassungen aus dem Jahr 1999 – erfolgreich angewendet wird. Obwohl es sich grundsätzlich bewährt hat, wurde es in Teilbereichen erstmalig im Jahr 2020 überarbeitet. Trotz einigen guten Neuerungen, wie dem Verzicht auf eine Realisierung einer Mindestanzahl an Parkplätzen in der damaligen Überarbeitung des Reglements, führten viele abschlägige Voten insbesondere die damals vorgesehenen flächendeckenden Parkplatzreduktionswerte an der Gemeindeversammlung vom 18. August 2020 zum Beschluss «Nichteintreten». Mit der Einreichung einer Motion vom 17. November 2020 wurde der Gemeinderat erneut beauftragt, das Parkplatzreglement zu überarbeiten. Seither haben sich das Stadtpräsidium und das Stadtbauamt in Workshops zusammen mit einer eingesetzten Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinderat, Parteien und Kommissionsmitgliedern, mehrfach im Detail mit den notwendigen Anpassungen des Parkplatzreglements auseinandergesetzt. Der Umwelt- und Bauausschuss hat in mehreren Sitzungen das nun vorliegende teilrevidierte Reglement über Parkplätze für Motorfahrzeuge resp. das Parkplatzreglement der Stadt ausführlich und detailliert zu Handen des Gemeinderats behandelt und verabschiedet. Aus Sicht des Umwelt- und Bauausschusses möchte Markus Schüpbach nochmals die wesentlichen Vorzüge des neuen Parkplatzreglements, das aus diesem mehrjährigen politischen Prozess entstanden ist, betonen:

1. Autoreduzierte Nutzungen resp. autoarme Siedlungen sind ohne hohe Ersatzabgaben möglich.
2. Eine Parkplatzerstellungspflicht erfolgt in Abhängigkeit des Standortes und der verfügbaren ÖV-Erschliessung. Die Bandbreiten für Wohnnutzungen wurden dazu moderat angepasst. Für die übrigen Nutzungen bleiben die Werte unverändert gemäss langjähriger Praxis und den VSS-Normen.
3. Zum Nutzen der Umwelt und zur Vermeidung von Verkehr kann der Gemeinderat in neuen Nutzungsplänen oder bei Umbauten oder Erweiterungen von Parkierungsanlagen in bestehenden Gestaltungsplänen die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zur Bewirtschaftung ihrer Kunden- und Besucherparkplätze verpflichten.

Markus Schüpbach empfiehlt im Namen des Umwelt- und Bauausschusses, den Anträgen des Gemeinderates zuzustimmen.

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten wird stillschweigend beschlossen.**

Detailberatung

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird mit grosser Mehrheit und bei wenigen Gegenstimmen und wenigen Enthaltungen

beschlossen:

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

Verteiler

als Dispositiv an:

Departement des Innern des Kantons Solothurn (mit Einladung) (zur Genehmigung)

als Auszug an:

Leiter Rechts- und Personaldienst
Leiterin Stadtbauamt
Finanzverwaltung
ad acta 621-0

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 6

3. Aufhebung von Reglementen

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 25. Oktober 2022

Ausgangslage und Begründung

In der Sammlung der städtischen Gemeindeerlasse befinden sich die drei eingangs erwähnten Erlasse. Die Verordnung SSG 811 wurde im April 1977 von der Gemeindeversammlung erlassen, das Reglement SSG 822 im Februar 1981; die Verordnung SSG 812 stammt von 1970.

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

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

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 25. Oktober 2022 die Anträge gutgeheissen.

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer erläutert den vorliegenden Antrag.

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten wird stillschweigend beschlossen.**

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird einstimmig

beschlossen:

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

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

Verteiler

Leiter Rechts- und Personaldienstes
ad acta 010-4

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 7

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

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 13. September 2022
Antrag des Gemeinderates vom 25. Oktober 2022

Ausgangslage und Begründung

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

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

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

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 25. Oktober 2022 die Anträge einstimmig gutgeheissen.

Der aktuellen Dienst- und Gehaltsordnung der Stadt Solothurn ist ein Dokument angehängt, welches die «Besonderen Wählbarkeitsvoraussetzungen» für die in der Einwohnergemeinde vorhandenen Funktionen festlegt. Das Dokument wurde am 28. April 1977 von der Gemeindeversammlung beschlossen und letztmals am 27. März 1984 angepasst.

Vergleicht man die Voraussetzungen mit der heutigen Berufswelt, stellt man fest, dass einige Voraussetzungen aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Bildungsreformen grundlegend geändert haben. Zudem sind einige Funktionen in der Stadt gar nicht mehr vorhanden. Aus diesem Grund hat die DGO-Kommission an ihrer Sitzung vom 7. Juni 2022 über die Funktionalität des vorhandenen Anhangs diskutiert.

Um in der heutigen Zeit auf die sich rasch ändernden Anforderungen in der Bildungs- und Berufslandschaft reagieren zu können, soll der Anhang zur DGO von 1984 ersatzlos gestrichen werden. Die Anforderungen an die Stelleninhaberinnen und Stelleninhaber können in den jeweiligen Pflichtenheftern effizienter den effektiven Gegebenheiten angepasst werden, als wenn ein Anhang jeweils der Gemeindeversammlung vorgelegt werden muss. Aus diesem Grund stellt die DGO-Kommission den folgenden Antrag:

Der Anhang zur DGO «Besondere Wählbarkeitsvoraussetzungen», SSG 121.11, wird ersatzlos gestrichen.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 13. September 2022 den Antrag einstimmig gutgeheissen.

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer erläutert den vorliegenden Antrag.

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten wird stillschweigend beschlossen.**

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird einstimmig

beschlossen:

1. Die Anpassung der bisherigen Begriffe «Voranschlag», «Rechnung», «Laufende Rechnung» und «Kontrollstelle» in «Budget», «Jahresrechnung», «Erfolgsrechnung» und «Revisionsstelle» in der Gemeindeordnung und in der Dienst- und Gehaltsordnung wird genehmigt.
2. Der Anhang zur DGO «Besondere Wählbarkeitsvoraussetzungen», SSG 121.11, wird ersatzlos gestrichen.
3. Die Anpassungen treten mit der Genehmigung durch das Volkswirtschaftsdepartement in Kraft.

Verteiler

als Dispositiv an:

Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Solothurn (zur Genehmigung) (2)

als Auszug an:

Präsident DGO-Kommission
Leiter Rechts- und Personaldienst
Finanzverwaltung (2)
ad acta 000-1, 022-0

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 8

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

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 15. November 2022

Ausgangslage und Begründung

Der Leiter Personaldienst teilt mit, dass die Informationen zur heutigen Sitzung aus dem letzten Protokoll entnommen werden konnten. Offen ist die Frage der Formulierung beim § 25 Absatz 2. Der Absatz 2 könnte grundsätzlich beibehalten werden. Die Ergänzung «dokumentierte» sowie «Davon ausgenommen ist die Gemeinderatskommission» wird ergänzt. Damit kann die GRK für sich selber keine Entschädigungen mehr beschliessen. Der Absatz 2 würde neu damit wie folgt lauten:

«Die Gemeinderatskommission kann für **dokumentierte**, ausserordentliche Bemühungen der Vorsitzenden einer Kommission, eines Mitgliedes einer solchen oder der Gesamtkommission eine angemessene zusätzliche Entschädigung bewilligen. **Davon ausgenommen ist die Gemeinderatskommission**».

Weiter geht es um die Entschädigungen für Vorsitzende einer Kommission oder eines Ausschusses, welche anstelle von Fr. 50.-- neu mit Fr. 100.-- erhalten sollen. Mit der Erhöhung von heute Fr. 40.-- auf neu Fr. 50.-- betragen die Kosten Fr. 1'400.--. Bei der Erhöhung von heute Fr. 40.-- auf neu Fr. 100.-- betragen die Kosten Fr. 7'900.--.

Über diese beiden Themen sollte heute die DGO-Kommission zuhanden der GRK entscheiden.

Aus der Kommission wird erwähnt, dass sich die GRK-Mitglieder bisher eine Pauschale in der Höhe von Fr. 5'000.-- zugesprochen haben. Die Ausschuss-Vorsitzenden als Mitglieder der GRK haben einen Mehraufwand gegenüber dem vorherigen System als es noch keine Ausschüsse gab. Gleichzeitig haben die übrigen GRK-Mitglieder einen Minderaufwand gegenüber dem alten System ohne Ausschüsse. Was bedeutet das für die GRK-Mitglieder nun finanziell?

Der Leiter RPD antwortet, dass die Annahme getroffen wurde, dass pro Ausschuss 10 zusätzliche Sitzungen durchgeführt werden. Wenn jedem der Ausschuss-Mitglieder Fr. 40.-- ausbezahlt würde, bleibt es gleich wie heute. Wenn Fr. 50.-- bezahlt wird, kostet dies Fr. 1'400.-- zusätzlich. Bei der Erhöhung auf Fr. 100.-- würde dies Fr. 7'900.-- zusätzlich ausmachen. Für die GRK-Mitglieder bedeutet das, dass sie als Vorsitzende eines Ausschusses die vorgeschlagenen Fr. 100.-- pro Sitzung erhalten würden. Die GRK-Mitglieder haben weniger Geschäfte, da viele Geschäfte in den Ausschüssen behandelt werden. Für jede GRK-Sitzung erhalten deren Mitglieder die bewilligten Sitzungsgelder und zusätzliche die Gelder als Vorsitzende eines Ausschusses. Die GRK-Mitglieder werden dem Ausschuss gleichgestellt.

Die Ausschussvorsitzenden haben sehr viel zu tun, wird weiter aus der Kommission bemerkt. Was als Arbeit für die Ausschussmitglieder angedacht war, sieht in der Praxis anders aus, hält der Leiter Personaldienst fest.

Auf eine entsprechende Frage aus der Kommission, antwortet der Leiter Personaldienst, dass den GRK-Mitgliedern auch weiterhin für ausserordentliche Aufwendungen eine Entschädigung entrichtet werden kann. Dafür müssen die ausserordentlichen Aufwendungen dokumentiert werden und ein Antrag an den Gemeinderat gestellt werden. Künftig kann sich die GRK selber keine Entschädigungen mehr zusprechen.

Aus der Kommission wird vorgeschlagen den Text anzupassen, da sonst verstanden werden könnte, dass die GRK nie Antrag für ausserordentliche Aufwendungen stellen kann.

Der Leiter RPD nimmt die Anregung auf. Er schlägt folgenden Text vor: «Davon ausgenommen ist die GRK, welche eigene zusätzliche Entschädigungen durch den Gemeinderat bewilligen lassen muss.»

Im Anschluss an die ausführliche Diskussion wird einstimmig zuhanden GRK/GR/GV

beschlossen:

1.	Die Ansätze in § 25 lit. 1 alinea 1 - 3 DGO werden wie folgt angepasst:	
	– für Sitzungen bis zu 2 Stunden	Fr. 100.--
	– für jede weitere abgeschlossene ½ Stunde	Fr. 20.--
	– für den Vorsitzenden oder die Vorsitzende zusätzlich pro Sitzung	Fr. 100.--
2.	§ 25 Abs.1 alinea 4 DGO wird mit folgender Bestimmung ersetzt:	
	– pauschal für die Fraktionssitzungen pro ordentliches oder Ersatzmitglied des Gemeinderats pro Quartal	Fr. 100.--
3.	Die Ansätze für die elektronische Zustellung der Unterlagen gemäss Beschluss der Gemeinderatskommission vom 19. Dezember 2013 und 25. Februar 2021 werden mit Fr. 40.-- bis auf weiteres beibehalten.	
4.	§ 25, Absatz 2, DGO lautet neu:	
	«Die Gemeinderatskommission kann für dokumentierte, ausserordentliche Bemühungen von Vorsitzenden einer Kommission, eines Mitgliedes einer solchen oder der Gesamtkommission eine angemessene zusätzliche Entschädigung bewilligen. Davon ausgenommen ist die Gemeinderatskommission, welche eigene zusätzliche Entschädigungen durch den Gemeinderat bewilligen lassen muss.»	

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 15. November 2022 Folgendes

beschlossen:

1. § 25, Absatz 1 wird wie folgt angepasst:

Die Mitglieder des Gemeinderates, der Ausschüsse, der vom Volk oder vom Gemeinderat gewählten Kommissionen und Arbeitsgruppen erhalten folgendes Sitzungsgeld:

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

2. § 25, Absatz 2 wird wie folgt angepasst:

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

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer erläutert den vorliegenden Antrag.

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten wird mehrheitlich beschlossen.**

Doris Katzenstein hat Mühe damit, dass die Anpassungen zu einem Zeitpunkt erfolgen sollen, wenn die Stadt finanzielle Probleme hat. Weshalb werden solche Anträge jeweils dann gestellt, wenn die Finanzen schlechter werden und nicht dann, wenn sie besser sind?

Gemäss Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** stellt sich bei solchen Geschäften generell die Frage nach dem richtigen Zeitpunkt. Mit der Erhöhung wurde zu lange zugewartet. Aufgrund der Höhe der Beträge kann auch festgehalten werden, dass sich die Personen wohl kaum wegen der Entschädigung zur Verfügung stellen.

Patrick Käppeli hält fest, dass das Geschäft im Gemeinderat zu Diskussionen geführt hat. Wahrscheinlich ist der Zeitpunkt effektiv nicht optimal. Als Gemeinderat ist er der Meinung, dass es ein Zeichen für die Bevölkerung wäre, wenn die Erhöhung hinausgezögert und auf später vertagt würde. Die Finanzen sind nicht rosig und wenn noch bei anderen Beträgen, wie z.B. dem Schuljus, gespart wird und sich der Gemeinderat gleichzeitig selber mehr Geld zuschiebt, gibt dies ein komisches Bild ab. Er macht beliebt, die Anträge abzulehnen.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird mit grosser Mehrheit und bei einigen Gegenstimmen und einigen Enthaltungen

beschlossen:

1. § 25, Absatz 1 wird wie folgt angepasst:

Die Mitglieder des Gemeinderates, der Ausschüsse, der vom Volk oder vom Gemeinderat gewählten Kommissionen und Arbeitsgruppen erhalten folgendes Sitzungsgeld:

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

2. § 25, Absatz 2 wird wie folgt angepasst:

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

3. Die Anpassungen treten mit der Genehmigung durch das Volkswirtschaftsdepartement in Kraft.

Verteiler

als Dispositiv an:

Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Solothurn (zur Genehmigung) (2)

als Auszug an:

Präsident DGO-Kommission
Leiter Rechts- und Personaldienst
Finanzverwaltung (2)
ad acta 022-0

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 9

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

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 15. November 2022

Ausgangslage und Begründung

Der Entwurf zur Änderung der DGO wurde vorgängig zur Sitzung abgegeben. Der Leiter RPD erläutert die Anpassung. Das Modell der Freiwilligen Tagesschule hat sich in den vergangenen Jahren bewährt. Bei den Anstellungen des dafür benötigten Personals liegt jedoch folgende Problematik vor: Gemäss GR-Beschluss entscheidet die Schuldirektion in eigener Kompetenz wie viel Betreuungspersonen in den Tagesschulen benötigt werden. Es gibt drei verschiedene Funktionen:

- Betreuungsperson mit pädagogischer Ausbildung
- Betreuungsperson ohne pädagogische Ausbildung
- Springer/Springerin

Springer werden auf Abruf kurzfristig eingesetzt (Aushilfspersonal). Diese Funktion ist von der DGO-Anpassung nicht betroffen.

Personen, welche ihr Kind auf das neue Schuljahr hin in der Tagesschule anmelden wollen, müssen die Anmeldung verbindlich bis Ende März vornehmen. Diese Regelung ist im Reglement der Tagesschule festgelegt. Aufgrund der Anmeldungen überprüft die Schuldirektion, ob die gewünschten Betreuungseinheiten besucht werden können. Danach legt die Schuldirektion fest, welches Personal wie viel Pensum benötigt wird. Ein fixes Pensum hat beispielsweise eine Betreuerin mit pädagogischer Ausbildung mit einem Pensum von 60%. In der Regel bleibt sie weiterhin zu 60% angestellt. Bei den Betreuungspersonen ohne pädagogische Ausbildung wechseln die Pensen dauernd von Schuljahr zu Schuljahr. Mit der geltenden DGO ist eine Vertragsanpassung mit Pensenänderung schwer möglich. Der RPD versuchte diese Anpassungen aufzufangen. Damals wurde in der GRK ein zweijähriger Versuch gestartet, das Personal befristet auf ein Jahr anzustellen. Mit Abschluss des neuen, befristeten Vertrages wird das neue Arbeitspensum vereinbart. Diese Vorgehensweise ist nicht ideal, da die Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen befürchten, nicht weiter beschäftigt zu werden und ihre Anstellung ende automatisch bei Ablauf des befristeten Vertrages. In den Bestimmungen der DGO zur Anstellung der Musiklehrpersonen ist festgehalten, dass sie fest angestellt sind aber, dass sich ihr Arbeitspensum nach den jährlichen Anmeldungen der Schüler/Schülerinnen richtet. Der Leiter RPD erachtet eine solche Lösung für das Betreuungspersonal (mit und ohne pädagogische Ausbildung) der Tagesschule als geeignetere und praktikablere Lösung. Diese Mitarbeitenden sollen ebenfalls unbefristet angestellt werden können jedoch mit der Möglichkeit, dass ihr Arbeitspensum jährlich angepasst werden kann.

Nach ausführlicher Diskussion wird als Antrag zuhanden GRK/GR/GV folgende Anpassung einstimmig

beschlossen:

§ 14quinquies¹⁾, DGO, bisher:

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

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

§ 14quinquies¹⁾, DGO, neu:

Pensenveränderungen bei Musiklehrpersonen und Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung 1 Die Pensen der Musiklehrpersonen richten sich nach den jährlichen Anmeldungen für das von ihnen unterrichtete Instrument. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt oder bestätigt.

2 Die Pensen der Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung an den Tagesschulen richten sich nach den Anmeldungen. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt.

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

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 15. November 2022 zuhanden der Gemeindeversammlung Folgendes

beschlossen:

§ 14quinqies¹⁾, DGO, bisher:

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

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

§ 14quinqies¹⁾, DGO, neu:

Pensenveränderungen bei Musiklehrpersonen und Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung 1 Die Pensen der Musiklehrpersonen richten sich nach den jährlichen Anmeldungen für das von ihnen unterrichtete Instrument. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt oder bestätigt.

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

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

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer erläutert den vorliegenden Antrag.

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten wird stillschweigend beschlossen.**

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird mit grosser Mehrheit ohne Gegenstimmen und bei wenigen Enthaltungen

beschlossen:

1. § 14quinquies¹⁾, DGO, lautet neu:

Pensenveränderungen bei Musiklehrpersonen und Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung	<p>1 Die Pensen der Musiklehrpersonen richten sich nach den jährlichen Anmeldungen für das von ihnen unterrichtete Instrument. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt oder bestätigt.</p> <p>1^{bis} Die Pensen der Betreuungspersonen mit oder ohne pädagogische Ausbildung an den Tagesschulen richten sich nach den Anmeldungen. Sie werden von der Schuldirektion jährlich für das Schuljahr neu festgelegt.</p> <p>2 Solche betrieblich begründete Pensenveränderungen sind den unbefristet angestellten Musiklehrpersonen oder Betreuungspersonen an den Tagesschulen spätestens drei Monate im Voraus auf Ende eines Schuljahres als Änderungskündigung mitzuteilen.</p>
--	--

2. Die Anpassungen treten mit der Genehmigung durch das Volkswirtschaftsdepartement in Kraft.

Verteiler

als Dispositiv an:

Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Solothurn (zur Genehmigung) (2)

als Auszug an:

Präsident DGO-Kommission
Leiter Rechts- und Personaldienst
Schuldirektorin
Finanzverwaltung (2)
ad acta 022-0

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 10

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

Referenten: Andreas Bühlmann, Präsident Finanzkommission
Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Reto Notter, Finanzverwalter
Pascal Walter, Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 15. November 2022

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** hält einleitend fest, dass die Erstellung des Budgets ein umfassender und intensiver Prozess ist und sie bedankt sich bei allen Beteiligten für ihre Mitarbeit. Die kommenden Jahre werden herausfordernd und die Planung muss sorgfältig und abwägend erfolgen. Sie ist sehr zuversichtlich, dass dieser Prozess gut gehandhabt werden kann.

Reto Notter hält fest, dass verglichen mit dem Vorjahr heute ein Budget vorgelegt werden muss, das in der Erfolgsrechnung schlechtere Ergebnisse aufweist. Die Ergebnisse fielen auch schlechter aus, als sie aufgrund des Finanzplans zu erwarten waren.

Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Die Erfolgsrechnung schliesst bei Aufwendungen von 126,7 Mio. Franken und Erträgen von 130,9 Mio. Franken mit einem Ertragsüberschuss von 4,2 Mio. Franken ab. Das Vorjahresbudget wies einen Ertragsüberschuss von 6,5 Mio. Franken aus. Von 2021 bis 2025 wird die Neubewertungsreserve, die mit der Einführung von HRM2 per 2016 und mit der Höherbewertung der Aktiven entstanden ist, aufgelöst. Im Jahr 2023 werden so Neubewertungsreserven von 8,7 Mio. Franken aufgelöst. Aus diesem Grund sollte in den Jahren 2021 bis 2025 das Hauptaugenmerk auf dem operativen Ergebnis liegen. Im Budget 2023 wird im operativen Ergebnis ein Defizit von 5,4 Mio. Franken ausgewiesen, im Vorjahr waren es 3,2 Mio. Franken.

Die Investitionsrechnung weist bei Ausgaben von 32,7 Mio. Franken und Einnahmen von 0,6 Mio. Franken Nettoinvestitionen von 32,1 Mio. Franken aus. Der Selbstfinanzierungsgrad beträgt -0,3 Prozent, im Finanzplan wurde ein Selbstfinanzierungsgrad von 3,3 Prozent erreicht. Die Budgetvorgabe der Finanzkommission, einen Selbstfinanzierungsgrad analog Finanzplan zu erreichen, konnte deshalb leider nicht erfüllt werden. Der erste Budgetentwurf sah noch einen Aufwandüberschuss in der Erfolgsrechnung von 0,2 Mio. Franken vor. Bei der Behandlung des Budgets in den verschiedenen Gremien konnten Verbesserungen erzielt werden. Die Erfolgsrechnung konnte dank Kürzungen von kleineren wie auch grösseren Beträgen um insgesamt knapp 4,5 Mio. Franken verbessert werden. Die Investitionsrechnung wurde um insgesamt 0,2 Mio. Franken gekürzt. Mit dem Budget 2023 muss ein Finanzierungsfehlbetrag von 32,2 Mio. Franken oder Fr. 1'909.-- pro Kopf der Bevölkerung ausgewiesen werden, das heisst, das Nettovermögen sinkt um diesen Betrag. Im Budget ist eine Teuerungsanpassung von knapp 1,5 Prozent auf den Besoldungen des Verwaltungs- und Betriebspersonals berücksichtigt. Der Antrag des Wirtschafts- und Finanzausschusses an den Gemeinderat lautete: Dem Gemeindepersonal, ohne Lehrerschaft, wird auf den 1. Januar 2023 die Hälfte der tatsächlich eingetretenen Jahreststeuerung gemäss Index-Stand Ende November 2022 ausgeglichen. Dies wurde so im Budget berücksichtigt. Da der Indexstand Ende November 2022 bei 105,5 Punkten liegt, gibt es eine Teuerungsanpassung von knapp 1,5 Prozent bei den Besoldungen des Verwaltungs- und Betriebspersonals. Die Besoldungsanpassung für die Lehrerschaft beträgt gemäss Beschluss des Regierungsrates aufgrund

der Verhandlungen im Rahmen des Gesamtarbeitsvertrages 1,5 Prozent und ist so im Budget enthalten.

Reto Notter erläutert anhand einer Präsentation Details zur Erfolgsrechnung. Es können dabei die Nettoaufwendungen der einzelnen Aufgabenbereiche in der Erfolgsrechnung und die jeweiligen Abweichungen zum Vorjahresbudget entnommen werden. Der Nettoaufwand aller Aufgabengebiete ohne die Steuern nimmt um 1,4 Mio. Franken oder 2,1 Prozent zu. Die Steuern verzeichnen eine Abnahme von 0,9 Mio. Franken oder 1,2 Prozent, so dass sich die Erfolgsrechnung um insgesamt 2,3 Mio. Franken verschlechtert.

Der Nettoertrag der Steuern sinkt aufgrund der aktuellen Veranlagungen und Hochrechnungen. Bei den direkten Steuern der natürlichen Personen wird gegenüber dem Vorjahr von einem Rückgang von 0,3 Mio. Franken oder 0,5 Prozent ausgegangen. Gegenüber der Jahresrechnung 2021 wird eine Steigerung von 0,1 Mio. Franken oder 0,2 Prozent erwartet. Die direkten Steuern der juristischen Personen sinken um knapp 0,5 Mio. Franken oder 5,0 Prozent. Im Vergleich zur Jahresrechnung 2021 ist hingegen eine Steigerung von 0,6 Mio. Franken oder 7,4 Prozent zu verzeichnen. Bei den übrigen direkten Steuern (Grundstückgewinnsteuern und Kapitalabfindungssteuern) wird gegenüber dem Vorjahr mit einem Wachstum von knapp 0,1 Mio. Franken oder 2,7 Prozent, gegenüber der Jahresrechnung 2021 mit einem Rückgang von 0,4 Mio. Franken oder 18,2 Prozent gerechnet.

Die betragsmässig grösste Steigerung des Nettoaufwandes weist mit 0,6 Mio. Franken oder 2,8 Prozent der Aufgabenbereich Bildung auf. Hauptsächlich dafür verantwortlich sind die steigenden Löhne der Lehrpersonen der Primarschule, Sekundarstufe und Kindergärten sowie die höhere Entschädigung an den Kanton für die Sek-I P.

Der aus den Steuern zu finanzierende Nettoaufwand der Erfolgsrechnung ohne die Dienststelle Finanzen und Steuern setzt sich wie folgt zusammen: An erster Stelle steht wie immer die Bildung mit 28,9 Prozent, dann folgen der Bereich Soziale Sicherheit mit 18,9 Prozent, der Bereich Kultur, Sport und Freizeit, Kirche mit 15,9 Prozent und die allgemeine Verwaltung mit 16,0 Prozent.

Zur Investitionsrechnung hält er Folgendes fest:

Im Vergleich zum Vorjahr nehmen die Nettoinvestitionen um 2,7 Mio. Franken zu. Sie belaufen sich auf 32,1 Mio. Franken und sind verglichen mit den Vorjahren auf einem Höchststand. Gemäss Finanzplan muss davon ausgegangen werden, dass auch die zukünftigen Jahre auf einem hohen Niveau sein werden. Für die Stadt Solothurn sind jährliche Nettoinvestitionen von 6 bis 8 Mio. Franken verkräftbar. Die jetzigen Nettoinvestitionen sind somit für die Stadt Solothurn auf einem sehr hohen Niveau und können nur dank der guten Ausgangslage verkräftet werden. Im vorliegenden Budget fallen vor allem die Gesamtanierungen der Schulhäuser Fegetz und Wildbach sowie die Gesamtanierung und Neubau des Schulhauses Vorstadt ins Gewicht. Die Kreditbewilligungen belaufen sich auf 9,5 Mio. Franken. Das sind 3,3 Mio. Franken weniger als im Vorjahr. Es ist kein Sondertraktandum zu behandeln.

Zusammengefasst kann Folgendes festgehalten werden:

- Die Erfolgsrechnung schliesst mit einem Defizit beim operativen Ergebnis ab,
- die Nettoinvestitionen sind sehr hoch, sind leicht über dem Finanzplan, erreichen den Höchststand der letzten Jahre,
- der Selbstfinanzierungsgrad ist schlechter als im Finanzplan,
- die Vorgaben der Finanzkommission konnten leider nicht erfüllt werden und
- die Neuverschuldung ist so hoch wie noch nie in den letzten Jahren.

Gemessen am Selbstfinanzierungsgrad wird deshalb mit diesem Budget eine grosse Neuverschuldung ausgewiesen. Dank den guten Rechnungsabschlüssen in den Vorjahren kann die Stadt Solothurn dieses Budgetergebnis verkräften.

Der Finanzplan zeigt für die nächsten Jahre eine Verengung des finanziellen Spielraums auf. Die massgebliche Ursache dafür sind die hohen Nettoinvestitionen der kommenden Jahre wie aber auch die Verschlechterung der Erfolgsrechnung.

Aufgrund der schlechten Aussichten wurden bereits erste Massnahmen ergriffen. Im Jahr 2023 werden die politischen Behörden und die Verwaltung über Optimierungs- und Sparmassnahmen beraten. Mit diesem Vorgehen wird versucht, die finanzielle Situation wieder zu verbessern.

Mit diesen Bemerkungen bittet **Reto Notter**, auf das Budget 2023 einzutreten.

Gemäss **Pascal Walter**, Vorsitzender des Wirtschafts- und Finanzausschusses, verfügt die Stadt Solothurn über ein grosses Vermögen, das in den nächsten Jahren hilft, die voraussehbaren Verluste aufzufangen. Die Rechnung weist auf den ersten Blick einen Gewinn von 4,2 Mio. Franken, was jedoch nur die halbe Wahrheit ist. Der Finanzverwalter hat bereits darauf hingewiesen, dass durch den Abzug der Auflösung der Neubewertungsreserve eigentlich ein Verlust von rund 5 Mio. Franken ausgewiesen wird. Dieser Betrag ist jedoch nicht neu und er war in den Finanzplänen abgebildet. Was neu dazugekommen ist, sind die höheren Energiekosten und die Teuerung. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss war sich dessen bereits aufgrund des Finanzplans bewusst und er hat deshalb das Legislaturziel in Angriff genommen und versucht, die Jahresrechnung zu entlasten. Dies entweder durch Streichungen auf der Aufwandseite oder durch das Generieren von Mehreinnahmen. Ein Ziel im laufenden Jahr war, dass die Jahresrechnung aufgrund des Finanzplans um rund 1,2 Mio. Franken entlastet werden soll. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat für sich als Ziel festgehalten, das Budget genau nachvollziehen zu können und Ideen für zukünftige Einsparungen einzubringen. So hat sich der Ausschuss in drei Arbeitsgruppen aufgeteilt und die Rubriken 0-9 verteilt. In der Zeit zwischen der Sitzung vom 21. September 2022 und der Sitzung vom 19. Oktober 2022 haben alle Gruppen ihren Budgetteil durchgearbeitet und mit Rückfragen bei Reto Notter oder anderen Verwaltungsleitenden gute und fundierte Hintergrundinformationen zu Budgetposten erhalten. Sämtliche Vorschläge wurden zusammengetragen, intensiv diskutiert und schlussendlich an den Gemeinderat weitergeleitet. Die verschiedenen Anträge wurden vom Gemeinderat behandelt und dank den guten Vorbereitungsarbeiten in den verschiedenen Gremien gutgeheissen. Es wurde versucht, Themen aufzugreifen, die nicht die ganze Stadt umkrepeln, aber gleichwohl handelt es sich um Vorschläge, die einschneidend sind. Auch wurde versucht, nicht nur in einer Rubrik anzusetzen, sondern ganzheitlich über sämtliche Verwaltungsbereiche. Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 15. November 2022 hat sich der Gemeinderat auch einstimmig dafür ausgesprochen, dass der Steuerfuss bei 107 Prozent und die Feuerwehersatzabgabe bei 6 Prozent der Staatssteuern belassen wird. Nebst diesen Anträgen hat der Wirtschafts- und Finanzausschuss auch weitere Ziele in Angriff genommen, die er im kommenden Jahr verfolgen will. Konkret handelt es sich dabei um 14 Anträge, die weiterbehandelt werden, um künftige Einsparmöglichkeiten zu finden. Mit dem vorliegenden Budget konnte ein erster Schritt in diese Richtung gemacht werden, weshalb es vom Gemeinderat auch einstimmig verabschiedet wurde. **Pascal Walter** bittet, dem vorliegenden Budget zuzustimmen.

Eintretensdiskussion

Das Wort zum Eintreten wird nicht verlangt. **Eintreten auf das Budget 2023 wird stillschweigend beschlossen.**

Detailberatung

Das vorliegende Budget 2023 mit Kommentar wird seitenweise durchberaten. Der Gemeinderat verabschiedete das Budget 2023 am 15. November 2022 einstimmig zuhanden der Gemeindeversammlung. Dessen Anträge sind auf der Seite 13 der Einladung ersichtlich.

Erfolgsrechnung

Rubrik 2192.3102.00: Streichung Schuljus

Eva Flury beantragt die Wiederaufnahme des Schuljus im Budget 2023. Am 16. November 2022 hat sie der Solothurner Zeitung die neusten Nachrichten betreffend Budget 2023 entnommen. Der Gemeinderat streicht den Budgetbetrag in der Höhe von Fr. 42'000.-- für den Schuljus ersatzlos aus dem Budget. Es kann nicht sein, dass die Informationsschrift aus Spargründen ersatzlos abgeschafft wird. Die netto Fr. 42'000.-- sind ein kleiner Bruchteil des Gesamtbudgets von 126,7 Mio. Franken inklusive Investitionen, konkret 0,03 Prozent. Der Schuljus wird zwei Mal pro Jahr in 13'000 Haushalte verteilt, was Fr. 3.20 pro Haushalt oder Fr. 2.50 pro Einwohnerin/Einwohner (bei 16'797 Personen) kostet. Können wir uns den beliebten Schuljus wirklich nicht leisten? Ohne Budget gibt es auch keine Kommunikation – egal in welcher Form. Sie möchte der Redaktion, den Schülerinnen und Schülern und den Lehrpersonen für die bunte, spannende Informationszeitschrift herzlich danken. Der Schuljus soll weiterhin als Information über die Stadtschulen zwei Mal jährlich erscheinen, d.h. der Betrag soll wieder ins Budget aufgenommen werden. Die Kommunikation zwischen den Stadtschulen und der Bevölkerung soll unbedingt aufrecht erhalten bleiben. Die Nähe zu den Schulen ist in unserer Gesellschaft von grosser Bedeutung. Sie bittet die Anwesenden, dem Antrag zuzustimmen.

Pascal Walter hält fest, dass der Schuljus auch im Gemeinderat gewürdigt wurde. Bereits vor einem Jahr wurde anlässlich der Budgetdebatte im Gemeinderat festgehalten, dass man sich Gedanken darüber machen soll, was künftig noch gedruckt und was online kommuniziert werden soll. Die Schulen hatten also ein Jahr Zeit, um sich Gedanken darüber zu machen und ein Konzept zu erstellen. Die Schuldirektorin war an dieser Sitzung anwesend und hat sich bereits damals für das Weiterbestehen des Schuljus ausgesprochen. Ein Jahr später wurde dieselbe Thematik nochmals diskutiert. Offenbar gibt es viele Einwohnerinnen und Einwohner, die den Schuljus gar nicht lesen, da sie keine Kinder im Schulalter haben. Es gibt diesbezüglich jedoch verschiedene Argumente. Der Gemeinderat war der Meinung, dass es nicht mehr zeitgemäss ist, diesen Aufwand zu betreiben, wenn das Resultat nur von wenigen Personen gelesen wird. Die Schule hat eine Umfrage bei rund 1'000 Personen durchgeführt. Von diesen 1'000 Personen haben rund 500 die Umfrage beantwortet und davon wiederum 50 Prozent festgehalten, dass sie den Schuljus lesen. Eine Zeitschrift zwei Mal jährlich zu drucken und zu verschicken, stellt für dieses Ergebnis einen grossen Aufwand dar. Deshalb sollte sich die Schuldirektion Gedanken darüber machen, wie im heutigen Zeitalter mit den Eltern kommuniziert werden soll. Aufgrund dieser Argumente hat der Gemeinderat schlussendlich den Betrag gestrichen. Dies mit der Idee, dass nun ein Konzept erstellt wird, wie künftig die Kommunikation erfolgen kann. Der Streichungsantrag wurde im Gemeinderat grossmehrheitlich angenommen.

Beatrice Schneider war ehemalige Redaktionsmitarbeiterin beim Schuljus. Sie war konsterniert, dass der Schuljus ersatzlos aus dem Budget gestrichen werden soll. Vor 25 Jahren hat der damalige Schuldirektor, Walter Rickenbacher, richtig erkannt, dass es in der Stadt Solothurn Öffentlichkeitsarbeit braucht. Es ist allen bekannt, dass sich noch weniger Personen um die Schule kümmern, wenn die Zeitschrift nur noch online zur Verfügung gestellt wird.

Der letzte Schuljus hat gezeigt, dass so viele positive Sachen über die Schule berichtet werden können. Aus diesem Grund unterstützt sie den Antrag von Eva Flury.

Gemäss **Heinz Flück** produziert die Stadt im Vergleich zu anderen öffentlichen Bereichen nicht extrem viele Drucksachen. Dass nun ein Druckerzeugnis eingespart werden soll, das allgemein beliebt ist, ist doch eher zufällig. So zufällig, wie es das Kommunikationskonzept der Stadt auch ist. Pascal Walter hat bereits darauf hingewiesen, dass seit längerer Zeit auf ein Kommunikationskonzept gewartet wird. Er hat bereits im Wirtschafts- und Finanzausschuss dafür plädiert, dass nun nicht ein einzelnes Produkt ins Visier genommen, sondern die gesamte Kommunikation angeschaut und danach entschieden werden soll, was künftig noch an Drucksachen gebraucht wird. Es ist durchaus so, dass künftig nicht mehr dreimal im Jahr ein gedruckter Ferienplan weitergegeben werden muss, da dieser im Internet zur Verfügung steht. Die Einladung zur heutigen Gemeindeversammlung macht vor, wie solche Informationen weitergegeben werden können (QR-Code). Es gibt jedoch Sachen, die man nicht sucht und die an die Einwohnerinnen und Einwohner herangetragen werden müssen. Wer hat z.B. gewusst, was für interessante und motivierende Sachen die Musikschule am Tag der Musik durchführt? Dies kann z.B. im neuen Schuljus gelesen werden. Im Wissen darum, dass die Gemeindeversammlung nicht abschliessend bestimmen kann, da der Budgetbetrag in der Kompetenz der GRK oder des Gemeinderates liegt, bittet er, dem Antrag zur Wiederaufnahme des Budgetpostens für den Schuljus, zuzustimmen. Das Kommunikationskonzept der Schule soll in den kommenden Jahren zusammen mit allen anderen Kommunikationsbereichen der ganzen Stadtverwaltung überprüft und nicht unreflektiert abgeschossen werden. Der heutigen Zeitung konnte entnommen werden, dass der Auftrag zur Schaffung eines Kommunikationskonzeptes vom Gemeinderat mittels Motion eingereicht wurde.

Matthieu Haudenschild erachtet es als haarsträubend, wie man bei einer Anzahl von 17'000 Exemplaren auf die Zahl von 250 Leserinnen und Lesern gekommen ist. Diese Berechnung ist eine Ableitung von 1'000 Personen und er hofft, dass die Stadt in anderen Bereichen nicht genauso rechnet.

Jacqueline Grütter hält fest, dass die Kinder bei dieser Umfrage gar nicht miteinbezogen wurden. Die Kinder haben grosse Freude am Mitgestalten der Zeitschrift und sind stolz, wenn sie das Resultat den Grosseltern und Eltern präsentieren können.

Patrick Käppeli kann die Voten voll und ganz unterstützen. Heute Abend wurden 2 Mio. Franken für eine Personenunterführung bewilligt und wenn diese 2 Mio. Franken in Relation zu den Fr. 40'000.-- gesetzt werden, dann fragt er sich, ob es Sinn und Zweck ist, ein so gutes Instrument ersatzlos zu streichen. Allenfalls hätte ein Kompromiss gefunden werden können, so z.B., dass der Schuljus den Schulkindern mitgegeben werden kann und dadurch nicht an alle Haushalte verschickt werden muss.

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** rekapituliert, dass ein Legislaturziel zum Thema Sparen verabschiedet wurde. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat gestützt auf dieses Legislaturziel in allen Bereichen nach Sparmöglichkeiten gesucht. Dies im Bewusstsein, dass die Gemeindeversammlung einen Gemeinderatsbeschluss wieder abändern kann. Falls der Antrag gutgeheissen wird, wird der Betrag wieder im Budget aufgenommen.

Gemäss **Reto Notter** wird bei einer Wiederaufnahme im Budget der Betrag bei den Sitzungsgeldern (2191.3000.00) von Fr. 3'000.-- auf Fr. 9'000.--, und bei den Drucksachen (2192.3102.00) von Fr. 0.-- auf Fr. 42'000.-- erhöht. Gleichzeitig kann der Ertrag aus Inseraten (2192.4309.00) von Fr. 0.-- auf Fr. 8'000.-- erhöht werden. Daraus resultiert eine Nettoaufwanderhöhung von Fr. 40'000.-- und der Selbstfinanzierungsgrad sinkt dadurch von - 0,3 Prozent auf 0,5 Prozent.

Auf Rückfrage von Stadtpräsidentin Stefanie Ingold hält **Eva Flury** fest, dass sie mit der Aufnahme dieses Betrags im Budget 2023 einverstanden ist.

Der Antrag von Eva Flury – umgesetzt, wie von Reto Notter beschrieben – wird mit grosser Mehrheit und bei einzelnen Enthaltungen und einzelnen Gegenstimmen angenommen.

Investitionsrechnung

Investitionsprogramm

Keine Bemerkungen.

Steuerfuss

Christian Riggenschach beantragt, dass der Steuerfuss für die natürlichen und juristischen Personen von 107 auf 110 erhöht werden soll. Dadurch würde sich der Steuerfuss wieder auf dem Niveau vom Jahr 2019 befinden. In den Jahren 2019, 2017, 2016 und 2005 sind Steuersenkungen erfolgt. Das vorliegende Budget weist ein operatives Ergebnis von minus 5,2 Mio. Franken auf und es wäre gut, wenn verhindert werden könnte, dass der Steuerfuss in fünf Jahren plötzlich auf beispielsweise 135 Prozent erhöht werden müsste, weil die Erhöhung verschlafen wurde. Nach Rücksprache mit dem Finanzverwalter würde die Erhöhung um 3 Prozent Mehreinnahmen von ca. 2 Mio. Franken herbeiführen. Bei ca. 40 Mio. Franken des gesamten Nettovermögens von 71,5 Mio. Franken handelt es sich um Neubewertungsreserven, konkret also um stille Reserven. Auch wenn es sich gut anhört, dass man Neubewertungsreserven erfolgswirksam abschreiben kann, dann ist es trotzdem nicht so, dass als nächstes das Stadtpräsidium verkauft wird. Es ist wichtig, dass über eine Steuerfusserhöhung gesprochen wird und er kann damit leben, falls die Gemeindeversammlung diese ablehnt. Die Stadt Solothurn kann sich zum jetzigen Wirtschaftswachstum, das wahrscheinlich negativ sein wird, auch antizyklisch verhalten, trotzdem soll darüber diskutiert werden.

Gemäss Pascal Walter – so **Doris Katzenstein** – verfügt die Stadt Solothurn über ein grosses Vermögen. Man muss sich jedoch überlegen, wer dieses Vermögen erarbeitet hat. Das sind nämlich die Personen, die über 50 Jahre alt sind und sehr hohe Steuerfüsse miterlebt haben. Dass nun wieder über Steuerfusserhöhungen gesprochen wird, erachtet sie als unangebracht. Warum wird immer nur bei der Bevölkerung gespart und nicht bei der Verwaltung selber?

Charlie Schmid hält fest, dass der Gemeinderat das Budget einstimmig verabschiedet hat. Manchmal hat man das Gefühl, dass die Gemeindeversammlung den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten dazu dient, sich zu profilieren. Es war bekannt, wie das Budget und die Vermögenssituation aussieht. Im Weiteren wurden Massnahmen eingeleitet, von denen nicht alle auf Gegenliebe stossen. Dank der guten Arbeit der vergangenen Jahre konnte ein Nettovermögen aufgebaut werden. Es ist bekannt, dass dessen Abbau zu schnell geht. Weitere Budgets, wie das vorliegende, kann sich die Stadt Solothurn nicht leisten. Der Antrag eines Gemeinderates der Grünen, der notabene dem Budget ebenfalls zugestimmt hat, erachtet er als Schnellschuss und als Rückenschuss gegenüber dem Gesamtgemeinderat. Er bittet, den Antrag abzulehnen.

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** informiert, dass Massnahmen zur Überprüfung der Ausgaben in die Wege geleitet wurden, wie dies bereits Pascal Walter ausgeführt hat. Sobald es um konkrete Sparmassnahmen geht, ist dies nicht immer einfach umzusetzen, wie heute Abend ersichtlich wurde. Es wird Diskussionen geben und diese Auseinandersetzung ist wichtig. So soll abgewogen werden, was sich die Stadt leisten kann und will. Der Prozess steht am Anfang und sie bittet ebenfalls, den Steuerfuss bei 107 Prozent zu belassen.

Der Antrag von Christian Riggerbach, den Steuerfuss der natürlichen und juristischen Personen von 107 auf 110 Prozent zu erhöhen, wird von einer grossen Mehrheit bei wenigen Gegenstimmen und wenigen Enthaltungen abgelehnt.

Ohne Gegenstimmen und mit einzelnen Enthaltungen wird

beschlossen:

1. Das Budget über die Verwaltung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn für das Jahr 2023 wird genehmigt.
2. Die Gemeindesteuer für das Jahr 2023 wird für die natürlichen und juristischen Personen auf 107 Prozent der ganzen Staatssteuer festgelegt.
3. Die Feuerwehrdienstpflicht-Ersatzabgabe wird für das Jahr 2023 mit 6 Prozent der ganzen Staatssteuer erhoben. Der Ertrag wird vollständig der Spezialfinanzierung Feuerwehr zugewiesen.

Verteiler

Präsident Finanzkommission
Präsident Rechnungsprüfungskommission
Finanzverwaltung (2)
ad acta 912

20. Dezember 2022

Geschäfts-Nr. 11

8. Motion von Klaus Koschmann, vom 28. Juni 2022, betreffend «Motion für eine von Anfang an 2050-klimakompatible Überbauung des Weitblick-Areals»; Weiterbehandlung

Referentin: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin
Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2022
Antrag des Gemeinderates vom 15. November 2022

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

«Motionstext:

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

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

Begründung

Fast die Hälfte des heutigen Endenergiebedarfs in der Schweiz entfällt auf den Betrieb von Gebäuden, wobei ein grosser Teil auf das Heizen mit Erdgas und Öl entfällt. Das Heizen oder Kühlen mit fossilen Energieträgern muss jedoch bis spätestens 2050 sowieso enden, da die Schweiz bis 2050 das Ziel von netto Null Treibhausgas-Emissionen erreichen muss. Deshalb sollten bereits heute keine Gebäude mehr neu gebaut werden, welche nicht vollständig klimaneutral sind. Die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung des bereits bestehenden Gebäudeparks benötigt eh schon sehr grosse Anstrengungen.

Die im Weitblick-Areal geplante Versorgung mit Fernwärme aus der KEBAG ist wegen der langen Zuleitung sehr teuer und ist ohne CO₂-Abscheidung direkt bei der KEBAG ökologisch zumindest suboptimal (Fernwärme gilt nur als CO₂-neutral, weil sie keine Primärenergie enthält). Zudem ist das mögliche Versorgungsvolumen begrenzt und sollte in erster Linie bei den vielen bestehenden Gebäuden im eng bebauten Stadtbereich eingesetzt werden, die heute noch mit Gas und Öl beheizt werden. Wärmepumpen können, wenn überhaupt, dort nur sehr begrenzt eingesetzt werden. Wegen der hohen Anschlussdichte ist eine Fernwärmeversorgung im bereits gebauten Stadtbereich wirtschaftlich eh sinnvoller als bei der etappenweisen Überbauung des Weitblick-Areals.

Leider ist die kantonale Bau- und Energiegesetzgebung noch bei weitem nicht mit den Erfordernissen des Pariser Klimaabkommens kompatibel. Die Stadt Solothurn hat aber die grosse Chance, mit dem ihr gehörenden Weitblick-Areal dafür zu sorgen, dass dort ein klimaneutraler Gebäudepark bzw. ein ganzes klimaneutrales Quartier entsteht, indem dort nur dann Boden abgegeben wird, wenn die Bauherrschaft klimaneutrale Bauprojekte vorlegt.

Es ist heute kein Problem, vollständig wärmeautarke Häuser zu bauen, sei es durch Nutzung der Solarwärme (vgl. dazu die MFH-Wohnhäuser mit einem Saisonspeicher der Firma Jenni in 3414 Oberburg/BE), oder sei es dadurch, dass durch entsprechende Bauweise überhaupt keine Heizung nötig ist, weil die Hausbewohner und ihre Aktivitäten genügend (Ab-)Wärmeenergie produzieren (vgl. die stark isolierten Bauten von Architekt Dietmar Eberle in Lustenau/A und Emmenbrücke/LU). Ja sogar völlig energieautarke MFH sind heutzutage ohne weiteres möglich (vgl. das MFH von Architekt R. Schmid in 8311 Brütten/ZH). Der Vorteil dieser Konzepte ist, dass sie in den Wintermonaten keinen (künftig tendenziell eher knapp verfügbaren und wohl erheblich teurer werdenden Winter-) Strom von aussen zum Betrieb der Wärmepumpen brauchen.

Sinnvoll könnten allenfalls auch Wärmepumpen-Konzepte sein, soweit die zugehörigen PV-Anlagen einen Speicher für den kurzfristigen Ausgleich verfügen und selbstversorgend sind in dem Sinne, dass sie übers Jahr gesehen mehr Strom produzieren als sie selbst verbrauchen. Natürlich wären auch thermische Netze möglich in Verbindung mit einem kleinen Quartier-Holzkraftwerk (mit voller Feinstaubabscheidung) oder einer mit Aare-Wasser gespeisten und mit erneuerbarer Energie betriebenen Wärmepumpe.

Die entsprechenden Bau- und Landabgabe-Bestimmungen für das Weitblick-Areal sind auf das Ziel der Klimaneutralität bei gleichzeitiger Technologieneutralität auszurichten. Mit einem solchen 2050-kompatiblen Weitblick-Areal hätte die Stadt auch - neben dem Hybridwerk der Regio Energie Solothurn - einen weiteren energetischen Leuchtturm mit grosser Vorbildwirkung und würde zudem einen weiteren grossen Schritt hin zum angestrebten Energiestadt-Label „Gold“ machen.

Auf eine weitergehende Begründung wird vor der Stellungnahme des Gemeinderates zu dieser Motion verzichtet.»

Nach Rücksprache mit der Regio Energie Solothurn nimmt das Stadtpräsidium zur Motion wie folgt Stellung:

Ausgangslage

1. 2000 Watt-Gesellschaft

Die Stadt Solothurn ist seit 2004 Energiestadt und orientiert sich an den Zielen der 2000 Watt-Gesellschaft. In § 3 der Gemeindeordnung ist unter Gemeindeaufgaben Folgendes festgehalten: «Energieversorgung, öffentliche Gebäude, Quartierentwicklungen, Infrastruktur und Mobilität orientieren sich an den Zielsetzungen der 2000 Watt-Gesellschaft.»

Die aktuellsten Ziel-Formulierungen der 2000 Watt-Gesellschaft sind:

1. Energieeffizienz: 2000 Watt Primärenergie Dauerleistung pro Person
2. Klimaneutralität: Null energiebedingte Treibhausgasemissionen
3. Nachhaltigkeit: 100% erneuerbare Energieversorgung

Diese Ziele sollen bis spätestens 2050 erreicht werden.

2. Rahmengestaltungsplan Weitblick (Stand öffentliche Mitwirkung)

Mit dem in Erarbeitung stehenden Rahmengestaltungsplan Weitblick wird die Stadt Solothurn ein grundeigentümergebundenes Instrument schaffen, in welchem die Ziele bezüglich Energie, Klima, Versorgung und Entsorgung (Wasser und Abfall), Biodiversität und Mobilität öffentlich-rechtlich sichergestellt werden können. Das Gebiet Weitblick soll sich als Ganzes an den Vorgaben der 2000 Watt-Gesellschaft orientieren und dementsprechend geplant, realisiert und bewirtschaftet werden. Dieser Grundsatz ist so im Entwurf der Sonderbauvorschriften zum Rahmengestaltungsplan Weitblick festgeschrieben und wird sowohl für die Phase der Planung und Erstellung wie auch die Phase des Betriebes in rund zwanzig Paragraphen weiter ausgeführt und präzisiert.

Gleichzeitig wird der Rahmengestaltungsplan Weitblick eine wirkungsvolle nutzungsplanerische Grundlage bilden, welche die Zertifizierung einzelner Baufelder oder von Baufeldgruppen sowie von einzelnen Gebäuden nach Energiestandards oder Labels ermöglicht und fördert. Das Label «2000 Watt-Areal» wird zwar weggelassen, Labels für ein Minergie-Areal oder ein SNBS-Areal (SNBS: Standard nachhaltiges Bauen Schweiz) sind aber in Prüfung. Ein Label fordert neben einer nachhaltigen Planung und ressourcenschonenden Erstellung und Realisierung, jeweils auch eine entsprechende Bewirtschaftung.

Der Rahmengestaltungsplan Weitblick wurde von der Kommission für Planung und Umwelt an zwei Sitzungen (Januar und September 2022) behandelt und zur kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Die öffentliche Mitwirkung wird im Frühjahr 2023 erfolgen. Ein Beschluss zur öffentlichen Auflage (und anschliessenden Genehmigung) der Planung kann voraussichtlich im Herbst 2023 durch den Gemeinderat gefällt werden.

3. Gebäude

Im Entwurf der Sonderbauvorschriften zum Rahmengestaltungsplan Weitblick ist festgehalten, dass für die Bauten die dazumal geltenden Minergie P, Minergie A oder gleichwertige Standards sowie die jeweils aktuellen Energievorgaben gemäss SIA-Merkblatt 2040 Effizienzpfad einzuhalten sind.

Die Minergie-Standards beziehen zur Optimierung der Energieeffizienz die Gebäudehülle, Strom- und Wärmeversorgung und Haustechnik sowie Geräte, Beleuchtung und eine kontrollierte Lüfterneuerung mit ein. Während Minergie sich dabei auf die energetische Qualität und Effizienz des Gebäudes bezieht, zielt Minergie P bei bester Effizienz auch auf mehr Komfort des Hauses ab. Minergie P bezeichnet Niedrigstenergie-Bauten (d.h. sie weisen keinen bis einen kleinen Wärmeverbrauch auf).

4. Vergabekriterien

Nebst dem Rahmengestaltungsplan Weitblick, ermöglichen auch die Vergabekriterien des Gemeinderats, beschlossen am 19. Juni 2019, die Berücksichtigung von nachhaltigen Anliegen bei der Veräusserung der Grundstücke.

5. Fernwärme

Die Stadt Solothurn liess im Jahr 2009 einen kommunalen Masterplan Energie erarbeiten, welcher behördenverbindlich ist. In diesem wird das Konzept der 2000 Watt-Gesellschaft hervorgehoben. Der Masterplan verfolgt diese Entwicklung mit einem jährlichen Primärenergie- und CO₂-Monitoring. Für das Gebiet Weitblick empfiehlt der Masterplan Energie 2009, Neubauten möglichst nach dem Minergie P-Standard zu entwickeln und den Wärmebedarf durch Abwärmenutzung oder erneuerbare Energieträger zu decken. Dieser Ansatz wurde bei der Überarbeitung des Masterplans im Rahmen des Energiekonzeptes EGS 2022 unter Betrachtung des gesamten Stadtgebiets bestätigt.

Im Zuge der laufenden Erarbeitung des Energiekonzeptes EGS 2022 hat der Gemeinderat am 27. April 2021 die Energieziele genehmigt und den folgenden Zielwerten bis 2050 zugestimmt: 2000 Watt Primärenergie Dauerleistung pro Person, null energiebedingte Treibhausgasemissionen (Netto-Null) und 100 % erneuerbare Energieversorgung (inkl. Fernwärme). Das Energiekonzept EGS 2022 wird dem Gemeinderat im Frühjahr 2023 zum Beschluss vorgelegt. Eine Behandlung durch die politische Behörde (Kommission für Planung und Umwelt sowie Umwelt- und Bauausschuss) ist schon gestartet.

Die Regio Energie (RES) ist mit der Umsetzung des Masterplans Energie 2009 resp. dem neuen Energiekonzept EGS 2022 im Gebiet Weitblick betraut. Die RES hat dazu bereits im Jahr 2013 ein Konzept¹ erarbeitet und verschiedene Versorgungsvarianten² geprüft. Als beste Variante (wirtschaftlich und Klima) hat sich daraus die Erschliessung des Areals mit einem Fernwärmenetz (Niedertemperatur 55°C) ergeben.

Bezüglich Energie bzw. Energieverbrauch bei der Erstellung und dem Betrieb von Gebäuden sowie bei der Alltagsmobilität, hat die Firma Amstein+Walthert im Jahr 2020 eine Auslegung für das Gebiet Weitblick als 2000 Watt-Areal vorgenommen³. Die Untersuchung kommt ebenfalls zum Schluss, dass die geplante Fernwärme-Lösung bei der (für die Zertifizierung wenig limitierenden) gesamten Primärenergie deutlich besser abschneidet als die anderen Energieträger.

Zudem stellt die Fernwärme eine Netzlösung dar (kein Mosaik von evtl. sogar schlechteren Einzellösungen) und ist Teil eines gesamtstädtischen Netzes. Es besteht keine Abhängigkeit zum Strom (künftig mögliche Stromlücken). Der Nutzen der Fernwärme liegt überdies bei der Versorgung von Bestandesbauten entlang des Fernwärmenetzes zum Weitblick, dem energetischen Mehrwert des geplanten Energie-Hubs auf der Rossallmend und zukünftig die Versorgung ab Hub hinaus in die Weststadt. Zudem können die im Teilgebiet Süd anzusiedelnden Industrie- und Gewerbebetriebe von der Fernwärme als Prozesswärme oder -Kälte profitieren.

Gemäss Faktenblatt des Bundesamtes für Energie⁴ wird der Abwärme aus den Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) keine Primärenergie zugeteilt und sie gilt als CO₂-neutral. In der Schweiz gilt seit 1. Januar 2000 ein Deponieverbot für brennbare Abfälle. In der Konsequenz muss der Abfall in KVAs verbrannt werden. Diese Verbrennung findet mit all den damit verbundenen Belastungen statt. Diese Belastung (z.B. CO₂-Emissionen) werden den im Kehricht enthaltenen Gütern zugewiesen. Die bei der Verbrennung entstehende Abwärme kann genutzt werden und leistet einen Beitrag zur Reduktion des Primärenergieverbrauchs. Alternativ kann auf deren Nutzung verzichtet werden, zur Deckung des Wärmebedarfs müssten dann aber andere Primärenergien eingesetzt werden, welche auch dem Klima schaden. Die CO₂-Emissionen, welche durch die Kehrichtverbrennung entstehen, sollen künftig mittels CO₂-Abscheidung reduziert werden müssen (vgl. Klimastrategie der Schweiz am 27. Januar 2021 durch den BR verabschiedet).

Die Stadt Solothurn hat an der Gemeindeversammlung vom 8. Dezember 2015 die Erschliessung des Weitblicks mit Fernwärme beschlossen und bestellt. Die Voraussetzungen für eine Fernwärmeerschliessung des Gebietes Weitblick sind öffentlich-rechtlich gesichert mit dem Erschliessungsplan «Fernwärme Stadt Solothurn» (RRB 2021/1221). Zwischenzeitlich hat die Regio Energie Solothurn auch die Fernwärmeleitung von der Wengistrasse via

¹ Energiekonzept Weitblick für Wärme- und Kälteversorgung, Regio Energie Solothurn, Solothurn, 2. April 2013.

² Es wurden hybride Systeme (Anergienetz Aare, Anergienetz Erdsonden, Fernwärme 55°C, Fernwärme 125°C) und dezentrale Systeme (Gas, Erdsonden und Wärmepumpen) geprüft.

³ 2000-Watt-Areal Weitblick Solothurn – Machbarkeitsstudie Ausprägung «Entwicklung», Amstein + Walthert AG, Zürich, 18. Januar 2021.

⁴ Faktenblatt Abwärme für den Umgang mit energie- und klimapolitischen Instrumenten (Version 1 vom 29. Februar 2016)

Hermesbühlstrasse bis zur Gibelinstrasse realisiert. Es fehlt einzig die Verbindung zum Hubstandort auf der Rossallmend.

Für die Realisierung des Hubs bedarf es eines qualitätssichernden Verfahrens, welches zurzeit bearbeitet und durch das Stadtbauamt begleitet wird. Das Ergebnis wird dem Gemeinderat in Bälde präsentiert werden können.

Schlussfolgerung

Die Stadt Solothurn stellt, gestützt auf die Aufgabe aus der Gemeindeordnung (§ 3) im Areal Weitblick in den ihr dabei zur Verfügung stehenden Instrumenten (Energiekonzept, Rahmengestaltungsplan, Vergabekriterien), konsequent die Erreichung der Ziele der 2000 Watt-Gesellschaft inkl. dem Betrieb der Gebäude mit erneuerbaren Energie (Wärme und Strom) sicher.

Die Fernwärmeerschliessung für den Weitblick bringt den grössten gesamtheitlichen Nutzen. Für das grosse zusammenhängende Areal, macht der Ansatz mit einer Netzlösung mehr Sinn als Einzellösungen pro Gebäude. Die Varianten mit Wärmepumpen und Aarewasser wurden früh geprüft und im Vergleich mit Fernwärme als schlechter bewertet. Sie erreichen zusammen mit den dazugehörigen PV-Anlagen bei der CO₂-Belastung und bei der Primärenergiebilanz wesentlich schlechtere Werte. Insbesondere in Hinblick auf die sich nun abzeichnenden Winterstromlücken, hat sich diese Beurteilung mit einem weiteren Argument bestätigt.

Aufgrund obiger Erwägungen sowie diverser durch den Gemeinderat (oder die Gemeindeversammlung) bereits gefällter resp. in Kürze anstehender Entscheide empfiehlt das Stadtpräsidium, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 15. November 2022 zuhanden der Gemeindeversammlung die Motion als nicht erheblich erklärt.

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** verweist auf die Beantwortung der Motion.

Klaus Koschmann hält fest, dass die Begründung seiner Motion der Einladung entnommen werden konnte. Im Bereich Klima muss vorwärts gemacht werden. Spätestens seit Paris 2015 ist bekannt, dass eine Klimakrise besteht und seit dem Jahr 2021, dass eine Energiekrise besteht. Seit diesem Jahr ist auch bekannt, dass eine schlimme Energiepreiskrise mit extremen Nebenkostensteigerungen von durchschnittlich 83 Prozent für Heizung und Warmwasser besteht. Die Verhältnisse haben sich seit der Zeit, als die Fernwärmestrategie für den Weitblick aufgelegt wurde, sehr stark verändert. In erster Linie treffen die Preiserhöhungen die Mieterinnen und Mieter in den meist schlecht isolierten Bestandesbauten in der Stadt. Insbesondere diejenigen, die bereits mit einem knappen Budget zurechtkommen müssen. Besonders schlimm ist die Stadt Solothurn betroffen: Sie hat mit 64 Prozent den sechsthöchsten Gasheizungsanteil der Schweiz, dazu kommen noch die Ölheizungen. 81 Prozent werden fossil beheizt. Die Stadt muss deshalb aus klima-, energie- und sozialpolitischen Gründen bei diesen meist schlecht isolierten Bestandesbauten dringend handeln und möglichst rasch von Gas und Öl wegkommen. Der Ausbau der Kebag-Fernwärme ist da sicher eine kostengünstige und preislich relativ stabile Lösung. Die Regio Energie Solothurn (RES) – als 100 Prozent städtisches Unternehmen – soll im Interesse der Mieterinnen und Mieter und des Klimas Vollgas geben. Beim Ausbau und der Verdichtung ihres Fernwärmenetzes im bereits überbauten Gebiet und v.a. dort, wo die Gebäude schlecht isoliert sind. Die RES hat nicht unbegrenzte finanzielle Mittel und die zur Verfügung stehende Restwärme der Kebag ist nicht unbegrenzt. Was machen nun die Stadt und die RES? Sie wollen die künfti-

gen Häuser im Weitblick mit Fernwärme versorgen, obwohl diese nach Minergie-P und -A gebaut werden. Gebäude, die bis zu neunmal weniger Energie benötigen, als die städtischen Bestandesbauten. Statt etwas für die gebeutelten Mieterinnen und Mieter in den gas- und ölversorgten Bestandesbauten zu tun, will man mit einem hohen finanziellen Aufwand, die für das Klima und die Energie kaum ins Gewicht fallenden Gebäude im Weitblick mit Fernwärme versorgen. Dies ist falsch und macht weder aus klimapolitischer Sicht der Gesamtstadt noch aus unternehmerischer Sicht der RES Sinn. Es handelt sich um hohe Investitionen (Versorgungsleitungen, Feinerschliessung) und es kann schlussendlich wenig Fernwärme abgesetzt werden, da die Häuser nach modernen Standards gebaut sind. Dies nur, weil man vor fast zehn Jahren, damals noch unter ganz anderen Umständen, in diese Richtung losmarschiert ist und an dieser verfehlten Strategie – trotz der massiv veränderten Verhältnisse – unbedingt festhalten will. Es gäbe für Neubaugebiete viel bessere Alternativen, z.B. die Sonne. Die völlig und immerwährende Gratisenergie der Sonne kann im Sommer «geerntet», im grossen und gut isolierten Solartank gespeichert und im Winter genutzt werden. Die massive Nebenkostenexplosion wird die Mieterinnen und Mieter von wärmeautarken Gebäuden, wie z.B. von der Firma Jenni, nicht treffen. Es handelt sich um Mehrfamilienhäuser (in Oberburg, in Huttwil oder in Brütten) eines sehr bekannten Architekten, die sogar stromautark sind. Dass man nicht nur einzelne Häuser oder Häusergruppen, sondern auch ganze Quartiere komplett CO₂-neutral bauen kann, die sich zudem noch selber mit Strom versorgen, zeigt der Architekt, Kompogaserfinder und Umweltarena-Initiant Walter Schmid. Gewinner sind die Mieterinnen/Mieter, der Investor und die Umwelt. Die Mieter profitieren von mehr Komfort und haben trotz einer leicht höheren Miete weniger Kosten, da die Nebenkosten für Wärme und Haushaltstrom wegfallen. Der Investor profitiert von geringeren Unterhaltskosten und kann seine Mehrkosten durch eine leicht höhere Miete kapitalisieren und die Umwelt profitiert vom Null-CO₂-Ausstoss. Dies nennt der Referent eine moderne, zukunftsgerichtete, klimagerechte Bauweise. Auch der Kanton ist aufgewacht. Gemäss dem neuen Energiekonzept des Kantons Solothurn vom April 2022 (Seite 12) ist die Solarthermie zu Heizzwecken sinnvoll, wenn die Wärme direkt am Produktionsort genutzt oder gespeichert werden kann, was ja bei wärmeautarken Gebäuden der Fall ist. Bezüglich Mietkosten möchte er folgenden Vergleich anbringen: Der Mietzins einer Vierzimmerwohnung (115 m²) im Jenni-Mehrfamilienhaus in Oberburg inkl. Heizung beträgt Fr. 1'810.--/p.Mt. Zum Vergleich: Im Anzeiger vom 1. Dezember 2022 war eine Vierzimmerwohnung (119 m²) an der Platanenallee in Solothurn für Fr. 2'074.--/p.Mt. inklusive Nebenkosten von Fr. 300.-- ausgeschrieben. Die Stadtsolothurnerinnen und Stadtsolothurner haben nun die Wahl, ob sie so weitermachen wollen wie bisher und an der Energieplanung im Weitblick festhalten möchten, die völlig aus der Zeit gefallen ist und gemäss einer von der Stadt selber in Auftrag gegebenen Studie von 2021 teilüberprüft werden soll, oder ob sie nun wirklich etwas für die städtischen Mieterinnen und Mieter, das Klima, das Energiesparen, ein 2050-klimakompatibles Neubauquartier im Weitblick und nicht zuletzt für eine bessere Luft in der Stadt tun wollen. Er bedankt sich für die Aufmerksamkeit und bittet, die Motion erheblich zu erklären.

Heinz Flück hält fest, dass er dieses Mal eine andere politische Richtung als der Motionär vertritt. Abgesehen davon, dass auch der Leitungsbau für die Fernwärme graue Energie verschleisst, fokussiert sich die Motion alleine auf den Betrieb. Die Grünen weisen zum wiederholten Male darauf hin, dass die Klimaverträglichkeit nicht erst beim Betrieb beginnt. Bereits beim Bau fallen sehr grosse Umwelt- und CO₂-Belastungen an. Beim Traktandum 2 wurde das Parkplatzreglement verabschiedet. Damit können hoffentlich beim Weitblick ein bis zwei auto- und einstellhallenfreie Baufelder realisiert und sehr viel graue Energie eingespart werden. Es wird noch nicht wirklich zur Kenntnis genommen, dass die Neutralität nicht erst beim Betrieb beginnt. Selbst wenn die Neuüberbauung im Weitblick unter dem Strich bezüglich Wärmeversorgung per Saldo genug Energie selber produzieren würde, würden sie trotzdem am Elektrizitätsnetz angeschlossen. Es wird schwierig sein, den Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzern vorzuschreiben, dass der Strom, den sie an gewissen Tagen aus dem Netz beziehen müssen, nur grün-zertifizierter Strom sein dürfe. Das Elektrizitätsnetz ist diesbezüglich einfach ein Netz und es kommt darauf an, wo der Strom produziert wird. Ähnlich ist es mit der Fernwärme. Abgesehen davon, dass nicht nur der Weitblick, sondern auch noch

die umliegenden Liegenschaften, die älter sind, erschlossen werden sollen. Auch die Fernwärme ist einfach ein Netz und somit quasi neutral. Die gesamte Wärme kommt aus der Kebab und die Annahme, dass es künftig zu wenig Abfall haben wird, ist leider zumindest für die nächsten 10 bis 20 Jahre eine Illusion. Um den verbrannten Kehrriech massiv zu reduzieren, reicht es nicht aus, ein bisschen Plastik zu sammeln und wiederzuverwerten. Es müssen v.a. in der Bauwirtschaft (graue Energie) drastische Umstellungen vorgenommen werden. Wenn jedoch die Fernwärmeleitungen, die in die Weststadt gezogen werden sollen, dereinst nicht mehr voll mit Kehrriech befeuert werden können, dann sind die Leitungen neutral. Zusammengefasst hält er fest, dass er einer Pflicht für Solarnutzung sofort und uneingeschränkt zustimmen könnte. Er geht davon aus, dass im Rahmengestaltungsplan eine Solarnutzungspflicht festgelegt wird. Die Solarpflicht besteht im Übrigen bereits in der städtischen Bauordnung, nämlich ab einer Fläche von 150 m². Die Gebäude, die dort entstehen sollen, werden diese Grösse haben. Fazit: Falls der letzte Satz in der Motion betreffend Fernwärme nicht aufgeführt wäre, würde er diese erheblich erklären. Da dieser Satz jedoch aufgeführt ist, muss er diese Motion auch als überzeugter Grüner ablehnen.

Gemäss Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** kann dem Gemeinderatsprotokoll vom 15. November 2022 die Begründung und die Diskussion entnommen werden, weshalb der Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung empfiehlt, die Motion nicht erheblich zu erklären. Sie möchte noch auf ein paar Punkte hinweisen. Die Gemeindeversammlung hat am 8. November 2015 die Erschliessung des Weitblicks mit Fernwärme beschlossen. Der Beschluss beinhaltet einen Kredit von 2,5 Mio. Franken, der dazu dient, die Erschliessung des Weitblicks mit Fernwärme zu realisieren. Die Fernwärmeerschliessung bringt den grösstmöglichen Nutzen. Für das grosse Areal macht der Ansatz mit einer Netzlösung am meisten Sinn. Mehr als irgendwelche Einzellösungen pro Gebäude. Für Investorinnen und Investoren ist es natürlich sehr attraktiv, dass die Stadt die Lösung mit der Fernwärme bereitstellt. Es hat sich nun so angehört, als wären im Weitblick weiterhin Lösungen mit Gas und Öl erlaubt. Selbstverständlich wird dies nicht der Fall sein. Im Weitblick wird konsequent die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft, die in der Gemeindeordnung verankert sind, sichergestellt. Die Fernwärme ist gemäss Bund keiner Primärenergie zugeteilt und gilt als CO₂-neutral. Die Erschliessung und Vergabe der Parzellen ist sehr herausfordernd und wird ein grosses Projekt sein. Anhand der vor einigen Jahren gefassten Beschlüsse wird ersichtlich, dass eine langfristige Planung nötig ist. Sie ist überzeugt, dass sich die Stadt auf einem sehr guten Weg befindet und mit dem Weitblick ein Wohn- und Arbeitsgebiet entstehen wird, das sich im Bereich Klima, Energie und Qualität auf sehr hohem Niveau bewegen wird. Die Leitplanken werden noch im Rahmengestaltungsplan geschaffen. Darin werden die Ziele betreffend Energie, Klima, Ver- und Entsorgung, Biodiversität und Mobilität definiert. Es werden bereits sehr viele Vorschriften gemacht. Eine zusätzliche Verbotsnorm ist nicht nötig. Der Rahmengestaltungsplan wird voraussichtlich im Herbst 2023 vom Gemeinderat behandelt. Die Stadt wird die Klimaziele 2050 im Weitblick erreichen.

Mit einigen Gegenstimmen und Enthaltungen wird

beschlossen:

Die Motion wird nicht erheblich erklärt.

Verteiler

Leiterin Stadtbauamt
Direktor Regio Energie Solothurn
ad acta 011-5, 761

20. Dezember 2022

Michael von Büren hat als Erstunterzeichner am 20. Dezember 2022 die **nachstehende Motion mit Begründung** eingereicht:

«Motionstext:

Schwammstadt

Die Stadt Solothurn verpflichtet sich, sich aktiv in Richtung «Schwammstadt» zu entwickeln und ein klimaangepasstes (Regen-)Wassermanagement im Siedlungsgebiet zu verfolgen. Mit konkreten Massnahmen wie z.B. der Entsiegelung von öffentlichen Flächen und der Sensibilisierung von Privateigentümerinnen und Privateigentümern soll dieses Ziel ab sofort konsequent verfolgt werden.

Begründung

Der Klimawandel führt (bereits heute) und in Zukunft zu mehr Extremereignissen wie Starkniederschlägen, Überschwemmungen, Hitze, Trockenheit etc. Künftig ist mit heisseren Sommern und mit intensiveren Regenereignissen zu rechnen. Gleichzeitig sollen die Siedlungsgebiete nach innen entwickelt werden (Revision des Raumplanungsgesetzes von 2014). Dies führt teilweise im innerstädtischen Bereich zu noch mehr versiegelten Flächen, was sich negativ auf das Lokalklima auswirkt. In Anbetracht dieser Entwicklungen und Herausforderungen spielt der Wasserhaushalt eine zentrale Rolle. Ein «neuer» Umgang mit Regenwasser ist gefordert.

In der Schweiz besteht die gesetzliche Pflicht (Art. 7 Abs. 2 eidg. Gewässerschutzgesetz), nicht verschmutztes Regenwasser in erster Priorität versickern zu lassen. Sofern eine Versickerung nicht oder nur beschränkt möglich ist, so ist in zweiter Priorität nach Prüfung der Rückhaltungsmöglichkeiten die Einleitung in ein Oberflächengewässer anzustreben.

Die heute praktizierte Entwässerungsplanung sieht die Machbarkeit der Versickerung oder Einleitung oftmals als begrenzt an (wegen der anfallenden Wassermenge, der Sickerleistung des Bodens oder der räumlichen Gegebenheiten). Daher wird das Regen(ab)wasser oft rasch möglichst abgeleitet. Leistungsfähige Kanäle und begradigte Gewässer übernehmen diese Aufgabe.

Dabei wird viel Potenzial nicht genutzt: Regenwasser könnte das Lokalklima positiv beeinflussen (Kühlung durch Verdunstung), die Erlebnisvielfalt erhöhen (Aufenthalt am Wasser) und die Biodiversität in den Freiräumen fördern.

Um die Ideen des Schwammstadt-Konzepts umzusetzen, können Flachdächer begrünt, Schwimm- und andere Teiche erstellt, private Hauszufahrten und Parkierungsflächen entsiegelt, neue Bäume gepflanzt, Retentionsmulden ausgebildet werden und vieles mehr.

Bei neuen Erschliessungen, Strassensanierungen oder anderen Eingriffen in öffentliche Strassen sollte das Versickernlassen von Regenwasser zum Standard werden und andere Optionen nur in Frage kommen, sofern die Bedingungen dies zwingend erfordern.

Als Beispiel für eine relativ einfache Umsetzung der Entsiegelung stehen die Verkehrsinseln, welche in der Stadt Solothurn aktuell eine Fläche von rund 6'000 m² ausmachen und in den meisten Fällen versiegelt sind. Generell sollten alle nicht genutzten, öffentlichen Flächen bezüglich ihrem Entsiegelungspotenzial überprüft werden.

Michael von Büren und 132 Mitunterzeichnende»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Motion)

Zur Stellungnahme:
Leiterin Stadtbauamt

ad acta 011-5, 751

20. Dezember 2022

Sascha Attia hat am 20. Dezember 2022 die **nachstehende Motion mit Begründung** eingereicht:

«Motionstext:

Mehrjahresplanung Spielplätze

- Die Stadt Solothurn führt eine Mehrjahresplanung für Investitionen in Spielplätze. Rechtsgrundlage dafür bildet Art 3. Abs. b., c. und e. der Gemeindeordnung der Stadt Solothurn.
- Der Gemeinderat beschliesst die notwendigen Organisationsvorschriften und legt der Gemeindeversammlung zum nächstmöglichen Termin einen Reglements- oder Beschlusssentwurf vor. Die Mehrjahresplanung ist ab dem Kalenderjahr nach dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung zu führen.
- Spielplätze dürfen auf Kinder aller Altersstufen ausgerichtet werden, ebenso ist die Einrichtung von Bewegungsparks für Jugendliche und Erwachsene im Rahmen der Mehrjahresplanung zulässig. Die gebauten Spielplätze haben dem aktuellen Stand der Technik zu entsprechen und nach zeitgemässen pädagogischen Grundsätzen gestaltet zu sein.
- Die Mehrjahresplanung weist alle Investitionen für Neubau und Erneuerung von Spielplätzen über einen Planungshorizont der jeweils drei kommenden Kalenderjahre aus.
- Der Gemeinderat bezeichnet eine verantwortliche Stelle innerhalb der Stadtverwaltung, welche die Mehrjahresplanung Spielplätze führt und stellt die notwendigen personellen Ressourcen für Planung und Bau von Spielplätzen zur Verfügung. Die Mehrjahresplanung wird jährlich dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.
- Während der ersten 20 Kalenderjahre nach dem Beschluss der Gemeindeversammlung (voraussichtlich 2024-2044) wird ein Sammelkredit für Neuinvestitionen in Spielgeräte in der Höhe von jährlich mindestens Fr. 250'000.-- geführt.
Durch diesen Sammelkredit dürfen ausschliesslich Neubauten von Spielgeräten sowie die minimal notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Fundamente, Fallschutz), die notwendigen Sicherheitseinrichtungen sowie die minimal notwendigen Planungskosten finanziert werden.
Andere Kosten, insbesondere für allgemeinen Tiefbau und Landerwerb sowie Betriebs- und Unterhaltskosten dürfen nicht über den Sammelkredit finanziert werden.
- Die minimale jährliche Investitionssumme von Fr. 250'000.-- darf unterschritten werden. Minderausgaben sind innerhalb der folgenden zwei Kalenderjahre (Nachfrist) zusätzlich zu investieren.
- Die Stadtpräsidentin oder der Stadtpräsident erstattet der Gemeindeversammlung einmal jährlich Bericht über die in den vergangenen drei Jahren erfolgten Investitionen in Spielplätze sowie über die in den nächsten drei Jahren geplanten Projekte. Der Bericht hat schriftlich zu erfolgen und bedarf im Regelfall keiner Genehmigung durch die Gemeindeversammlung.
- Ist die die minimale Investitionssumme des Sammelkredites für Neuinvestitionen in Spielgeräte für eines der drei vergangenen Jahre auch nicht innerhalb der Nachfrist erreicht worden, ist der Bericht durch die Gemeindeversammlung zu genehmigen.

Begründung

Spielplätze sind zentrale Infrastrukturen einer Stadt, genauso wie Strassen, Wasserleitungen, Schulen und Parkhäuser. Im Gegensatz zu diesen anderen Infrastrukturen fehlt in der Stadt Solothurn aber ein ordentliches Management und eine ordentliche Investitionsplanung für Spielplätze.

Die Spielplätze in Solothurn wurden über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte vernachlässigt und befinden sich, wenn überhaupt vorhanden, meist in einem desolaten Zustand. Von den durch die Stadt erhobenen rund 30 Spielplätzen sind die wenigsten als solche erkennbar, bzw. zum Teil gar nicht öffentlich zugänglich. Obwohl sogar seitens der Politik weitgehende Einigkeit über den Handlungsbedarf besteht und bereits im Juni 2020 eine Motion im Gemeinderat für erheblich erklärt wurde, werden Investitionen laufend vertagt. So wurde an der Gemeinderatssitzung vom 13. September 2022 das Projekt eines neuen Spielplatzes auf der Chantierwiese auf die Jahre 2027/2028 verschoben. Somit vergehen zwischen der Sperre des Spielplatzes Chantierwiese wegen Sicherheitsmängeln im Jahr 2018 und seiner geplanten Erneuerung 10 Jahre!

Mit einer Mehrjahresplanung können die Investitionen vom politischen Tagesgeschäft und damit den Launen der Politik getrennt werden. Mit dieser Motion wird eine im Vergleich zum jährlichen Budget von rund 125 Mio. Franken äusserst bescheidene Summe für Neuinvestitionen in diese wichtigen Infrastrukturen gesichert. Ebenso sichert die Mehrjahresplanung den langfristigen Erhalt der Spielplätze und regelt die Verantwortlichkeiten innerhalb der Stadtverwaltung.

Sascha Attia»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Motion)

Zur gemeinsamen Stellungnahme:
Leiterin Stadtbauamt (federführend)
Leiterin Soziale Dienste

ad acta 011-5, 353

20. Dezember 2022

Véronique Schifferle hat als Erstunterzeichnerin am 20. Dezember 2022 die **nachstehende Interpellation mit Begründung** eingereicht:

«Interpellationstext:

Zukünftiger Umgang der Stadt Solothurn mit Baumgutachten

Im Zusammenhang mit der Baumfällaktion auf dem Postplatz bleibt bei einem grossen Teil der Bevölkerung ein Unbehagen zurück. Mit dem Vorgehen der Stadt wurde die eingereichte Petition als direktdemokratisches Mittel verkannt. Zudem ist das von der Stadt in Auftrag gegebene und einzig berücksichtigte Baumgutachten/die Baumbewertung fachlich fragwürdig. Ein wichtiges Kriterium für fachgerechte Baumgutachten ist die Mitgliedschaft beim «Bund Schweizer Baumpflege BSB». Bei der Pflege von Grünflächen und Bäumen fortschrittliche Städte wie Bern, Luzern, Basel, etc. sind Mitglied beim BSB.

Zu folgenden Fragen hätten wir gerne je eine Antwort und eine Begründung:

1. Gibt es in der Stadt Solothurn ein Reglement, welches die Notwendigkeit eines Baumgutachtens definiert?
Warum wurde beim Postplatz ein Baumgutachten/eine Baumbewertung in Auftrag gegeben?
2. Welche fachlichen Methoden wurden angewendet, um die Verletzungen im Stamm- und Wurzelbereich der Bäume zu ermitteln? Wo sind die Auswertungen und ihre Ergebnisse einsehbar?
3. Warum wurde die Firma «Tilia AG» mit dem Baumgutachten/der Baumbewertung beauftragt, obwohl sie Hauptauftragnehmerin der Stadt Solothurn ist? War damit die Unabhängigkeit des Baumgutachtens/der Baumbewertung gewährleistet?
4. Ist es üblich, dass ein Dokument lediglich drei Seiten umfasst, um sechs Bäume zu beurteilen?
5. Wer hat das Dokument der Firma «Tilia AG» als Baumgutachten/Baumbewertung abgenommen?
6. Beabsichtigt die Stadt, zukünftig mindestens zwei oder mehr unabhängige Baumgutachten einzuholen?
7. Wird die Stadt Solothurn zukünftig nur noch BSB-zertifizierte Baumgutachten in Auftrag geben und bevorzugen?
Falls nein: Warum nicht?
8. Wird sich die Stadt Solothurn in Zukunft bemühen, bestehende Bäume in Bauprojekte jeglicher Art zu integrieren?

Véronique Schifferle

Gabriela Cslovjecsek-Marty

Nico Allemann»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Interpellation)

Zur Stellungnahme:
Leiterin Stadtbauamt

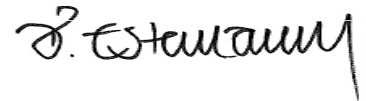
ad acta 011-5, 77

Schluss der Gemeindeversammlung: 21.10 Uhr

Die Stadtpräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:



Genehmigung des Protokolls durch die Stimmzählerin und die Stimmzähler:

Fritz Geissberger

.....

Heinz Kurth

.....

Karin Meier

.....