

PROTOKOLL des Gemeinderates

GR

3. Sitzung 2024

Dienstag, 19. März 2024, 19:30 Uhr, Gemeinderatsaal im Landhaus

Vorsitzende:	Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin
Anwesend:	26 ordentliche Mitglieder 3 Ersatzmitglieder
Entschuldigt:	Lisa Bay Claudio Hug Franco Supino
Ersatz:	Simon Mathys Mattias Ruchti Marco Wyss
Stimmenzählerin:	Franziska Baschung
Referenten:	Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst Urs Unterlerchner, Stadtschreiber
Protokoll:	Sibylle Beck, Irene Reiner

Traktanden:

1. Protokoll Nr. 2/2024
2. Sportkommission; Wahl Mitglied der Die Mitte
3. Baukommission; Demission als Mitglied der SP und Neuwahl
4. Finanzkommission; Demission Mitglied der GLP und Neuwahl
5. Mediterrane Nächte
6. Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse inkl. flankierende Massnahmen Römerstrasse / Muttenstrasse
7. Vorprojekt Strassenraumgestaltung Westbahnhofquartier
8. Hängige und pendente Vorstösse
9. Verschiedenes

Eingereichte Vorstösse

Motion der SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, vom 19. März 2024, betreffend «Namentliche Nennung der Personen in den Protokollen»; inkl. Begründung.

Motion der SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, vom 19. März 2024, betreffend «GRK-Protokolle gemäss Öffentlichkeitsgesetz allen zugänglich machen»; inkl. Begründung.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, begrüsst die Anwesenden zur 3. Sitzung des Gemeinderates. Sie gratuliert dem neuen Kantonsrat, Christian Herzog, FDP, und nachträglich der Kantonsrätin Angela Petiti, SP, zur Vereidigung. Die Stadt Solothurn ist somit stark im Kantonsrat vertreten. Die neuen Ersatzmitglieder, Simon Mathys, SP, und Mattias Ruchti, GLP werden willkommen geheissen. Ebenfalls wird die neue Protokollführerin begrüsst.

Als erstes wird die Stimmenzählerin, Frau Franziska Baschung, einstimmig gewählt.

1. Protokoll Nr. 2/2024

Das Protokoll Nr. 2 vom 27. Februar 2024 wird genehmigt.

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 16

2. Sportkommission; Wahl Mitglied der Die Mitte

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug der Gemeinderatskommission Nr. 18 vom 22.02.2024

Ausgangslage und Begründung

Fabian Kammer hatte mit Mail vom 22. November 2023 per Ende 2023 als Mitglied der Die Mitte der Sportkommission demissioniert. Die Fraktion Die Mitte wurde gebeten, dem Stadtschreiber ein neues Mitglied für die Sportkommission zu melden.

Die Fraktion die Mitte hat dem Stadtschreiber mit Mail vom 30. Januar 2024 mitgeteilt, dass sie Patrick Burri als neues Mitglied der Die Mitte der Sportkommission nominiert hat.

Antrag

Als neues Mitglied der Die Mitte der Sportkommission wird Patrick Burri, Haldenweg 13, 4500 Solothurn, gewählt.

Antrag und Beratung

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

Als neues Mitglied der Die Mitte der Sportkommission wird Patrick Burri, Haldenweg 13, 4500 Solothurn, gewählt.

Verteiler

Herr Patrick Burri, Haldenweg 13, 4500 Solothurn
Herr Fabian Kammer, Zuchwilerstrasse 34, 4500 Solothurn
Lohnbüro
Sportkommission
ad acta 348, 018-1

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 17

3. Baukommission; Demission als Mitglied der SP und Neuwahl

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug der Gemeinderatskommission Nr. 19 vom 22.02.2024

Ausgangslage und Begründung

Philipp Jenni hat mit Mail vom 18. Januar 2024 als Mitglied der SP der Baukommission demissioniert. Er war von 2013 – 2015 Ersatzmitglied und ist seit 2015 Mitglied der SP der Baukommission.

Er hat gleichzeitig mitgeteilt, dass die SP-Fraktion Nicolas Erzer, Schaalgasse 10, als neues ordentliches Mitglied der SP nominiert.

Anträge

1. Die Demission von Philipp Jenni als Mitglied der SP der Baukommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Nicolas Erzer wird als neues ordentliches Mitglied der SP der Baukommission gewählt.

Antrag und Beratung

Charlie Schmid teilt mit, dass er sich kurz zuvor mit den Fraktionspräsidien unterhalten hat und es ein Anliegen ist, dass bei wichtigen Kommissionen – obwohl dies bis anhin nicht üblich war – nähere Informationen über die Mitglieder im Vorfeld bekannt gegeben werden. Für die Wahl wäre es interessant die fachlichen Voraussetzungen zu kennen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob nicht zumindest bei gewissen Wahlgeschäften ein Lebenslauf eingefordert werden könnte, damit Näheres über den beruflichen Hintergrund bekannt ist. Im vorliegenden Fall wären nähere Auskünfte durchaus interessant.

Es folgt eine Diskussion zur Thematik Lebenslauf und Veröffentlichung von persönlichen Daten der Gemeinderatsmitglieder ohne Beschlussfassung. Die Diskussion ist unter dem Traktandum 9 Verschiedenes niedergeschrieben.

Pierric Gärtner hält fest, dass Nicolas Erzer 1993 geboren ist und als Raumplaner bei der georegio AG tätig ist. Weitere Fragen werden gerne beantwortet.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

1. Die Demission von Philipp Jenni als Mitglied der SP der Baukommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Nicolas Erzer wird als neues ordentliches Mitglied der SP der Baukommission gewählt.

Verteiler

Herr Philipp Jenni, Hirschweg 103, 4500 Solothurn
Herr Nicolas Erzer, Schaalgasse 10, 4500 Solothurn
Lohnbüro
Baukommission
ad acta 798-1, 018-1

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 18

4. Finanzkommission; Demission Mitglied der GLP und Neuwahl

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug der Gemeinderatskommission Nr. 20 vom 22.02.2024

Ausgangslage und Begründung

Yves Flückiger hat infolge Wegzugs aus Solothurn als Mitglied der GLP der Finanzkommission demissioniert. Er ist seit den Gesamterneuerungswahlen 2021 Mitglied der Finanzkommission. Von 2013 bis 2021 war er Mitglied der Rechnungsprüfungskommission.

Die GLP hat mit Mail vom 7. Februar 2024 mitgeteilt, dass sie Mattias Ruchti als neues Mitglied der GLP der Finanzkommission nominiert.

Anträge

1. Die Demission von Yves Flückiger als Mitglied der GLP der Finanzkommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Mattias Ruchti, St. Urbangasse 13, 4500 Solothurn, wird als neues Mitglied der GLP der Finanzkommission gewählt.

Antrag und Beratung

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, hält fest, dass das neu zu wählende Mitglied anwesend ist, weshalb Mattias Ruchti direkt nach seinem Lebenslauf gefragt wird.

Mattias Ruchti teilt mit, dass er in Bellach aufgewachsen ist, seit mehreren Jahren in Solothurn wohnt, Finanzberater ist und Jahrgang 1993 hat.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

1. Die Demission von Yves Flückiger als Mitglied der GLP der Finanzkommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.

(Ausstand Mattias Ruchti)

2. Mattias Ruchti, St. Urbangasse 13, 4500 Solothurn, wird als neues Mitglied der GLP der Finanzkommission gewählt.

Verteiler

Herr Yves Flückiger, per Mail
Herr Mattias Ruchti, St. Urbangasse 12, 4500 Solothurn
Lohnbüro
Finanzkommission
ad acta 918-0, 018-1

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 19

5. Mediterrane Nächte

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst

Vorlagen: Protokollauszug der Gemeinderatskommission Nr. 23 vom 22.02.2024
Aktennotiz Auswertung Runder Tisch vom 08.11.2024
Zeitungsartikel Solothurner Zeitung vom 18.11.2023
Leserbrief Solothurner Zeitung vom 23.11.2023
Leserbrief Solothurner Zeitung vom 28.11.2023
Feedback Umfragen bei Betrieben vom 08.11.2024

Ausgangslage und Begründung

Von Juli 2023 bis September 2023 fand in der Altstadt ein Pilotprojekt zur Durchführung Mediterraner Nächte statt. Vorab festgehalten kann gesagt werden, dass die Verschiebung der Öffnungszeiten der Aussenrestaurants von 00:30 auf 02:00 bei den beteiligten Betrieben nicht zu vermehrten Reklamationen geführt hat.

Eine Weiterführung der Pilotphase um weitere drei Jahre würde seitens der teilnehmenden Gastrobetriebe begrüsst und seitens der Altstadtbewohnerinnen und Altstadtbewohner nicht per se abgelehnt werden. Dies war der Tenor anlässlich des Runden Tisches im Anschluss an die Pilotphase, aber auch die Aussage in Leserbriefen.

In der Stadt Solothurn ist die Rechtslage so, dass für Innenräume von Gaststätten an Wochenenden die Öffnungszeit nach kantonalem Wirtschafts- und Arbeitsgesetz (WAG) bis 04:00 gilt, sofern nicht lokale Einschränkungen nach Bau- und Umweltgesetzgebungen gegeben sind. Unter der Woche gilt die Öffnungszeit bis 00:30. Abweichende Öffnungszeiten werden im Nutzungsplanverfahren oder in Bauverfügungen festgelegt. Es gibt in besonderen Fällen auch einzelbetriebliche Ausnahmegewilligungen oder im Falle von lokalen Anlässen auch Freinächte (§ 21).

Es macht Sinn, wenn die Durchführung Mediterraner Nächte zuerst mittels Pilotprojekts, mit der Möglichkeit des Ausprobierens von Auflagen durchgeführt werden. Somit kann geprüft werden, welche Massnahmen effektiv Sinn machen oder was sich als unnötig erweist.

Abklärungen in der Stadt Zürich haben ergeben, dass dort die Mediterranen Nächte unter massiven Auflagen und beschränkt auf die Sommerferien über eine Teilrevision des städtischen Gastgewerbegesetzes eingeführt werden. Zürich hat ein kantonales Gastgewerbegesetz, das den Gemeinden erlaubt, darauf gestützte Vorschriften selber zu erlassen.

Die Stadt Thun hat ihre Mediterranen Nächte darauf abgestützt, dass nach Gastgewerbegesetz des Kantons Bern einzelne Freinächte bewilligt werden dürfen. Eine Umgehung der Freinachtbestimmung mittels Bewilligung verlängerter Öffnungszeiten über mehrere Monate, verneint das Regierungsstatthalteramt Thun und gibt nur eine Bewilligung von Ende Juni bis Anfang August. Eine Ausdehnung würde mit grosser Wahrscheinlichkeit nur über baurechtliche Bewilligungen möglich sein.

Im Kanton Solothurn wurde mit der Einführung der Öffnungszeiten bis 04:00 die altrechtliche Freinachtregelung ersatzlos gestrichen. § 21 Abs. 1 gibt der Stadt zwar die Möglichkeit, dass vom WAG abweichende Öffnungszeiten möglich sind, aber dies bezieht sich meistens auf Innenräume und bedingt als Grundlage einen Nutzungsplan (Stichwort Gastrozone) oder eine Baubewilligung. Dabei müssen zwingend die Vorgaben des Umweltschutzgesetzes (Lärm) eingehalten werden.

Mediterrane Nächte unter «Lokale Anlässe» zu subsumieren und dafür Freinächte zu bewilligen, dürfte die Bestimmungen von § 21 Abs. 2 massiv überstrapazieren. Einzelbetriebliche Ausnahmegewilligungen sind in besonderen Fällen möglich. Die kantonale Verordnung zum WAG erläutert in § 13, dass einzelbetriebliche Ausnahmen gewährt werden können, wenn überwiegende öffentliche Interessen vorliegen (z.B. Firmenjubiläen von Betrieben). Daher ist diese Bestimmung nicht anzuwenden.

Definitionsgemäss ist der Ausdruck «öffentliches Interesse» ein rechtlich offener Begriff, der einen Ermessensspielraum zulässt. Mediterrane Nächte gelten als lokale Anlässe, welche während einer klar beschränkten Zeit bewilligt werden. Sie erfreuen sich schweizweiter Beliebtheit, wie deren Durchführung in vielen anderen Städten beweist. Das öffentliche Interesse an solchen Anlässen ist somit ausgewiesen.

Die Auswertung der ersten Durchführung von mediterranen Nächten hat ergeben, dass auf der einen Seite die Anwohnerinnen und Anwohner nicht mehr Lärm, aber diesen zu einer anderen Zeit wahrgenommen haben. Auch hat die Verlängerung dazu geführt, dass die gesellschaftliche Vermischung in den Aussenräumen besser war, sodass die Auswirkungen der eher zunehmenden Suchtmittelszene im Perimeter der Altstadt viel weniger auffällig und störend waren. Dies haben Anwohnende und Polizeikräfte bestätigt.

Neben den Interessen der Anwohnenden, von denen sich Vereinsangaben zufolge etwa 60 Personen über die Aktivitäten des Vereins Altstadtwohnen informieren, ist ein grosses öffentliches Interesse an der Durchführung der mediterranen Nächte feststellbar. Ein gewisser Konflikt zwischen dem Lärmempfinden einzelner Bewohner und dem Lärmverhalten einzelner Nachtschwärmer ist dabei sicher gegeben. Aber selbst Anwohnerinnen und Anwohner haben sich zu den verlängerten Öffnungszeiten positiv geäußert. Mit strengen Auflagen gegenüber Betreibenden von Aussenrestaurants und mit der wiederholten Einsetzung von Patrouillen innerhalb der Altstadt, kann jedoch viel für die Verhinderung von Lärmemissionen getan werden. Nach einer weiteren Pilotphase sollen im Rahmen einer Nutzungsplanung die Öffnungszeiten diskutiert werden.

Die folgenden Auflagen sind wieder, und ergänzt, vorzugeben:

- Verlängerte Öffnungszeiten der Aussenrestauration vom 1. Wochenende im Juli bis und mit Mitte August;
- Schliessungszeit der Aussengastronomie um 02:00 Uhr, 30 Minuten vorher ist der Ausschank einzustellen;
- Jegliche Art von Musik (Live- und Lautsprechermusik) im Freien ist für Betriebe mit einer verlängerten Öffnungszeit ebenso untersagt, wie der Verkauf von Getränken «über die Gasse»;
- Die Nachtruhe muss weiterhin gewahrt sein (Bundesrecht);
- Die Bewilligungsnehmer sorgen für Ruhe und Ordnung in und um den Betrieb, inklusive Reinigung des angrenzenden Aussenbereiches;

- Die verlängerten Öffnungszeiten gelten nicht für den Innenbereich. Die Aussenflächen und die Bestuhlung dürfen gegenüber der normalen Bewilligung nicht vergrössert werden;
- Bewilligungen zur normalen Aussenbewirtung für jeden teilnehmenden Betrieb gelten auch für die verlängerten Öffnungszeiten;
- Die Bewilligungsbehörde kann im Einzelfall zusätzliche Einschränkungen verfügen;
- Bei berechtigten Reklamationen oder unvorhergesehenen Problemen kann der Pilotversuch als Ganzes oder für einen einzelnen Betrieb jederzeit durch die Polizei Stadt Solothurn abgebrochen werden;
- Der Abbruch wird schriftlich eröffnet;
- Forderungen auf Grund eines Abbruchs können gegenüber den Behörden keine geltend gemacht werden;
- Rückmeldungen oder Beschwerden können über folgende E-Mail-Adresse gemeldet werden: mediterrane-naechte@solothurn.ch (zusätzliche Weiterleitung an Frau Jutta Thellmann, Vertreterin Altstadtbewohner und Herr Charlie Schmid, Geschäftsführer Stadt- und Gewerbevereinigung und Initiant);
- Die Bewilligungsgebühr pro Betrieb für die Teilnahme am Pilot Mediterrane Nächte beträgt Fr. 100.- / pro Jahr;
- Jeder teilnehmende Betrieb beteiligt sich mit Fr. 500.- / pro Jahr an den Kosten für eine zusätzliche Patrouille der Securitas.

Die Teilnahme ist auf jene Betriebe beschränkt, die sich unterschriftlich zur Einhaltung der Auflagen, zur Bezahlung der Gebühr und der Kosten an die Patrouille verpflichten sowie Gewähr für die Erfüllung der Vorgaben bieten. Der Antrag ist bei der Stadtpolizei einzureichen und wird durch diese abschliessend geprüft.

Die Betriebe haben sich für die ganze Durchführung in den Monaten Juli und August zu entscheiden. Weitere Betriebe können jeweils nur bei einer wiederholten Durchführung im folgenden Jahr berücksichtigt werden. Die Stadtpolizei legt den Zeitpunkt des Anmeldeschlusses für die Teilnahme am Pilotprojekt fest; dieser Zeitpunkt ist massgebend für die Behandlung des Antrags.

Anträge

Der Gemeinderatskommission wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

1. Der Gemeinderat bewilligt gestützt auf § 21 Abs. 3 WAG (BGS 940.11) für die Jahre 2024 - 2026 jeweils in den Sommerferien einen Pilotversuch für Mediterrane Nächte (Verlängerung der Öffnungszeiten von Aussenrestaurants bis 02:00).
2. Die Bewilligung wird pro teilnehmenden Betrieb aufgrund eines Antrags ausgesprochen, ist an Auflagen geknüpft und kann durch die Polizei gegebenenfalls widerrufen werden.
3. Der Gemeinderat bewilligt den Einsatz für eine zusätzliche Zweierpatrouille der Securitas während der Dauer der Mediterranen Nächten.

Als Antrag an den Gemeinderat hat die Gemeinderatskommission

beschlossen:

Einstimmig

1. Der Gemeinderat bewilligt gestützt auf § 21 Abs. 3 WAG (BGS 940.11) für die Jahre 2024 - 2026 jeweils in den Sommerferien eine Pilotphase für Mediterrane Nächte (Verlängerung der Öffnungszeiten von Aussenrestaurants bis 02:00).
2. Die Bewilligung wird pro teilnehmenden Betrieb aufgrund eines Antrags ausgesprochen, ist an Auflagen geknüpft und kann durch die Polizei gegebenenfalls widerrufen werden.

5 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen

3. Der Gemeinderat bewilligt den Einsatz für eine zusätzliche Zweierpatrouille der Securitas während der Dauer der Mediterranen Nächten.

Erläuterungen zum Antrag

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, führt aus, dass bereits Diskussionen im Vorfeld geführt wurden. Nach der letztjährigen Durchführung liegt der Vorschlag vor, auf welche Art und Weise das Projekt weitergeführt werden könnte.

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, wird nicht auf die einzelnen Details des schriftlichen Antrags eingehen. In der Zwischenzeit ist bekannt, dass auch in Zürich die mediterranen Nächte punktuell eingeführt wurden. Die gesetzlichen Grundlagen von Zürich können jedoch nicht auf Solothurn angewendet werden. Sämtliche Lokale, die eine Bewilligung für die mediterranen Nächte in Zürich erhalten haben, mussten ein Baugesuch einreichen. In Solothurn ist die Durchführung mittels Baugesuch etwas schwierig, zumal das Pilotprojekt, das im letzten Jahr durchgeführt wurde, auch dieses Jahr weitergeführt werden soll. Es wurde nach einer gangbaren Lösung gesucht, die dem Gemeinderat präsentiert werden kann. Diese Lösung wurde mit § 21 Abs. 3 WAG (Kantonales Wirtschafts- und Arbeitsgesetz) gefunden. Gestützt auf diese Bestimmung sollen die mediterranen Nächte in Solothurn 2024 durchgeführt werden. In Zusammenarbeit mit Walter Lüdi (Stadtpolizei) wurden aufgrund der Erfahrungen vom letzten Jahr die vorliegenden Auflagen erarbeitet. Es handelt sich um viele Auflagen. Aber es müssen klare Regeln vorhanden sein, damit bei auftretenden Problemen die einzelnen Lokale ausgeschlossen oder das Pilotprojekt abgebrochen werden kann. Die Teilnahme ist so vorgesehen, dass sich die Betriebe pro Sommer anmelden müssen und nicht für einzelne Abende. Macht ein Betrieb mit, muss er während dem vordefinierten Zeitraum mitmachen. Vorgeschlagen wird eine Durchführung während den Sommerferien. Thun hat eine ähnliche gesetzliche Grundlage. Der Stadthalter der Stadt Thun hat die Durchführung der Mediterranen Nächte auch über die Möglichkeiten des Wirtschafts- und Arbeitsgesetz gelöst und die Dauer auf die Sommerferien beschränkt. Es ist klar, dass sich die Gastronomen eine längere Dauer gewünscht hätten. Der Leserbrief von Urs Mühle weist darauf hin, dass die längeren Öffnungszeiten die soziale Kontrolle in der Stadt verbesserten. Auf diesen Aspekt hat auch Walter Lüdi hingewiesen. Je mehr Personen sich in der Stadt aufhalten, desto besser ist die soziale Kontrolle.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Charlie Schmid, dankt dem Vorschlag der Verwaltung bezüglich Fortführung der mediterranen Nächte. Das Positive ist, dass man den Pilotversuch auf 3 Jahre ausdehnt, was eine gewisse Sicherheit gibt. Hingegen wird vorgeschlagen, dass sich die Durchführung auf die Sommerferien beschränkt. Das würde so wahrscheinlich nicht funktionieren und das Ende dieses Pilotversuches bedeuten. Warum? So ein Pilot macht nur Sinn, wenn Betriebe daran teilnehmen. Sind die Auflagen zu restriktiv, wird niemand mitmachen und der Pilotversuch ist obsolet. Deshalb hat die FDP-Fraktion im Vorfeld angekündigt, den Antrag auf Verlängerung der mediterranen Nächte zu stellen. **Konkret beantragt die FDP-Fraktion die mediterranen Nächte vom 5. Juli bis 14. September an 11 Wochenenden durchzuführen. Der Gemeinderat soll für die Jahre 2025 und 2026 die Wochenenden neu festlegen. Der zweite Antrag der FDP-Fraktion lautet, die Kostenbeteiligung pro Betrieb auf max. Fr. 300.00 anzusetzen.** Die Begründung ist folgende, dass die Anzahl der 11 Wochenenden den mediterranen Nächten einen sinnvollen Rahmen gibt. In diesem Zeitraum sind effektiv mehr Personen in der Stadt unterwegs als nur in den Sommerferien. Die Sommerperioden verschieben sich immer mehr nach hinten. Das Stadtfest findet Ende Juni statt. Anschliessend beginnen die 11 Wochenenden der mediterranen Nächte, dann die HESO, gefolgt von den Herbstferien. Die beiden Anlässe (Stadtfest und HESO) würden einen schönen Rahmen bilden. Vermutlich gäbe es schon früher schöne Wochenenden. Das andere Thema ist die Kostenbeteiligung an den Patrouillen. Grundsätzlich kann man die Frage stellen, ob die zusätzlichen Patrouillen überhaupt notwendig sind. Sollten diese benötigt werden, ist im Budget genügend Geld eingestellt. Die Fr. 500.- an die Patrouillen plus die Fr. 100.- Gebühr ergeben Fr. 600.-. Das mag für die grösseren Betriebe nicht relevant sein, aber es machen auch einige kleinere Betriebe mit, die lediglich 5, 6, 7 oder 8 Sitzplätze haben. Für diejenigen Betriebe ist die Teilnahme mit diesem Betrag nicht mehr interessant. Die kleineren Betriebe machen nicht aus Umsatzgründen mit. Aber mit den zusätzlichen Personalkosten und dem Wetterisiko ist es für die kleinen Betriebe schnell nicht rentabel. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Beitrag nicht zu hoch anzusetzen. Gemäss eigenen Rückmeldungen wären Fr. 300.- für die Patrouillen plus die Fr. 100.- Gebühr gerade noch verkraftbar für die Kleinbetriebe. In der Diskussion wurde bis anhin unterschlagen, dass nach dem alten kantonalen Wirtschafts- und Arbeitsgesetz jedes Lokal die Möglichkeit hatte, 20 Freinächte pro Kalenderjahr zu beantragen. Anlässlich einer Freinacht galten keine Schliessungszeiten. Theoretisch wäre es möglich gewesen, dass ein Betrieb nach dem anderen eine Freinacht bezogen hätte, was wohl noch zu einem grösseren Aufruhr geführt hätte. Mit dem Konzept der mediterranen Nächte konzentrieren sich die verlängerten Öffnungszeiten auf einen bestimmten Zeitraum, der für alle Betriebe gleich ist. In den Medien wird es oft so dargestellt, dass der Verein Altstadtwohnen die Altstadtbewohner in ihrer Gesamtheit vertritt. In der Altstadt leben etwa 1'200 Bewohnerinnen und Bewohner. Der Verein Altstadtwohnen hat etwa 60 Mitglieder und von diesen reklamieren etwa 3 oder 4. Diese Zahlen relativieren die Zeitungsberichte. Die Reklamationen haben sicherlich ihre Berechtigung. Aber sie dürfen nicht überbewertet werden. Diesen Reklamationen stehen die Aspekte der sozialen Kontrolle gegenüber. Die soziale Kontrolle ist wesentlich besser, wenn sich spätabends noch Personen auf der Strasse aufhalten und Patrouillen vorhanden sind. Die FDP-Fraktion stellt die oben erwähnten Anträgen und hofft auf die Unterstützung des Gemeinderates.

Reto Stampfli teilt mit, dass auch die Fraktion Die Mitte die mediterranen Nächte diskutiert hat. Zwei Sachen waren in den Diskussionen massgebend. Zum einen liegen die Rückmeldungen und Erfahrung vom letzten Jahr vor. Die Rückmeldungen fallen unterschiedlich aus, aber es scheint nichts völlig schiefgelaufen zu sein. Es scheint, als habe das Pilotprojekt funktioniert. Eine gewisse Kontrolle scheint vorhanden zu sein, wenn sich Personen innerhalb eines organisierten Rahmens durch die Stadt bewegen können. Zum anderen wurde diskutiert, in welchem Rahmen die mediterranen Nächte stattfinden sollen. Dabei hat die Fraktion Die Mitte auch eher die Vorstellung einer Maxivariante anstelle einer Minivariante. Spricht man mit Personen aus der Gastronomie, sind diese Personen der Meinung, dass die Sommerferien zu

kurz sind und in dieser Zeit sowieso viele in den Ferien sind. **Aus diesem Grund macht sich die Fraktion Die Mitte für die Maxivariante stark.** Das Konzept der mediterranen Nächte könnte sich in Solothurn etablieren und hätte eine Qualitätssteigerung zur Folge.

Corinne Widmer hält im Namen der SP Fraktion fest, dass die Durchführung der mediterranen Nächte in den Sommermonaten in Solothurn eine willkommene Möglichkeit für Nachtschwärmer ist. Die Fraktion findet es wünschenswert, dass sich mehr Betriebe dazu entschliessen könnten mitzumachen. Das wäre auch im Sinne der Gäste und der Besucher und Besucherinnen. Ganz besonders freut die Fraktion – wie schon von Urs F. Meyer erwähnt – die vielen situativen Feststellungen, dass die soziale Durchmischung während der Zeit der offenen Lokale, für die Anwohnenden auch als Sicherheitselement wahrgenommen wurde. Es wäre schön, wenn dies vielleicht noch vermehrt so wahrgenommen würde. Wenn die Durchführung per se rechtlich etwas fragil ist, ist es gewagt, immer das Maximum einzufordern. Das sieht auch die SP-Fraktion so. Bei der SP-Fraktion gab es Diskussionen zum grundsätzlichen Vorgehen, zur zeitlichen Verfügbarkeit, zur Transparenz der Entscheidungsgrundlage und zu den Anträgen. Das gab etwas Unruhe, auch weil der grosse Teil der Unterlagen erst nach der Fraktionssitzung eingegangen ist und es nicht von Vorteil ist, nicht an einem Tisch darüber sprechen zu können. Als erstes eine formelle Anmerkung im Hinblick auf die Vorberatung in der GRK. In der GRK wurde, wie aus dem Protokoll ersichtlich ist, gefordert, den Antrag 3 mit einem Preisschild zu versehen, was nicht erfolgt ist. Eventuell kann dies noch ergänzt werden. **Dem Antrag zur Verlängerung der Durchführung steht die SP-Fraktion sehr positiv gegenüber.** Vor und nach den Ferien kann so die mediterrane Stimmung mitgenommen oder weiter genossen werden. Schlussendlich wird die Auswertung zeigen, ob die von den Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt erwähnte Überstrapazierung in Bezug auf die Nachtruhe zutreffend ist. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass ein Versuch gewagt werden kann. Anschliessend ist eine Analyse nötig. Zur Evaluation des gesamten Projektes: Die Versuchsphase wird auf 3 Jahre verlängert. Nach Abschluss im Jahre 2026 muss nach dem Pilotversuch eine seriöse Evaluation erfolgen. Nach der ersten Durchführung wurde eine Feedbackrunde nur unter den Gastrobetrieben durchgeführt. Die Anwohnerinnen und Anwohner bzw. der Verein und seine Mitglieder wurden bei dieser Feedbackrunde nicht miteinbezogen. Die SP-Fraktion ist der Ansicht, dass bei einem Pilotbetrieb, ausgelegt auf 3 Jahre, eine Evaluation von allen Anspruchsgruppen eine Bedingung sein muss. In der Evaluation sollten auch der Aufwand und Nutzen für die Stadt kritisch betrachtet werden, ob die Stadt nur Kosten und keinen Nutzen hat. Die Verlängerung der Pilotphase wird mit dem Testen von Auflagen begründet. Im Ablauf stört die Tatsache, dass Betriebe die Auflagen oder die Spielregeln selber definieren wollen und dem Gemeinderat Vorgaben machen. Am Schluss entscheidet aber der Gemeinderat und nicht der Runde Tisch und nicht einzelne Mitglieder. Irgendwo ist das Wort unnötige Auflage erwähnt worden, was kein konstruktiver Ansatz ist. Hier wird ausschliesslich die Sicht der Betriebe dargestellt, wenn etwas als unnötig empfunden wird. Es funktioniert nur, wenn alle mitmachen. **Die SP-Fraktion beantragt den folgenden 4. Antrag: Nach Abschluss des Pilotprojektes von 2024 bis 2026 wird eine unabhängige und fundierte Auswertung zuhanden des Gemeinderates verfasst (unter Einbezug aller Beteiligten).** Der Antrag soll nicht eingrenzend sein. Zu den Kosten und dem einen Antrag der FDP kann festgehalten werden, dass sich die Rückmeldungen in der Feedbackrunde zur Thematik der Sicherheitspatrouillen aufgehoben haben. Die einen Teilnehmenden äusserten sich so und die anderen Teilnehmenden genau gegenteilig. Deshalb stellt sich effektiv die Frage, ob in den ruhigen Sommerferien der Bedarf für eine zusätzliche Patrouille besteht. Trotz der Verlängerung auf 12 Wochenenden, halten sich die Mehrkosten für die Sicherheitspatrouillen in einem überschaubaren Rahmen und sind von den Teilnehmenden mitzutragen. Wird die Kostenbeteiligung von Fr. 500.- auf die 24 Tage verteilt, ergeben sich knapp Fr. 21.- pro Abend. Es mag sein, dass dies für die kleineren Betriebe eine etwas grössere «Hauruck»-Übung ist. Aber die SP-Fraktion erachtet diese Beteiligung für einen Gastrobetrieb nicht als unverhältnismässig. In diesem Bereich wäre eine Mitverantwortung und ein Commitment schön. Der Antrag der

FDP-Fraktion zur Kostenbeteiligung konnte nicht eingehend ausdiskutiert werden, da dieser nach der Fraktionssitzung eingegangen ist. **Deshalb wird zu diesem Punkt keine Aussage gemacht. Es wird sich zeigen, wie die SP-Fraktion über den Antrag der FDP-Fraktion zur Reduktion der Kostenbeteiligung an den Sicherheitspatrouillen abstimmen wird.** Der Punkt Lärm, Lärmklagen und Lärmwahrnehmung möchte Corinne Widmer etwas differenzierter erläutern. Ein wichtiger Punkt ist die Tatsache, dass Störungen und Lärm oft subjektiv sind und gar nicht den Verursachern zugeordnet werden können. Vor allem wenn gleichzeitig verschiedene Veranstaltungen stattfinden. Es sind Reklamationen eingegangen, die aber nicht eindeutig den mediterranen Nächten zugeordnet werden konnten. Diese Anmerkung wird besonders im Hinblick darauf gemacht, da einstimmig beschlossen wurde auf Lärmmessungen zu verzichten. Aber in der Evaluation oder am Runden Tisch sollte die Thematik etwas differenzierter betrachtet werden. Aussagen wie «es war lärmig» können nicht generell den mediterranen Nächten zugeordnet werden. Zum Schluss noch zwei Punkte: Die vorliegende Auswertung sagt nichts darüber aus, ob es Trittbrettfahrer gegeben hat. In der ersten Beratung wurde diskutiert, dass es Betriebe geben könnte, die plötzlich doch mitmachen, dies aber gar nicht beantragt, bezahlt und bewilligt erhalten haben. Das wäre ein interessanter Punkt, der wahrscheinlich noch in der Evaluation aufgenommen wird. Als «last but not least»-Punkt wurde in der Diskussion die Thematik Belästigung von Gästen oder ungebührliches Verhalten durch übermässigen Alkoholkonsum vermisst. Vielleicht gab es keine entsprechenden Ereignisse. Trotzdem ist es wichtig, diese Thematiken ernst zu nehmen und hinzuschauen. Existieren diese Thematiken nicht, umso besser.

Christian Riggerbach teilt mit, dass die Fraktion der Grünen den mediterranen Nächten sehr positiv gegenübersteht. **Die Fraktion der Grünen ist aber zu den Anträgen von Charlie Schmid eher divers aufgestellt.** Das heisst, die Fraktion der Grünen wird eher Ja zur Verlängerung abstimmen und wird auch eher Ja sagen zur Reduktion auf Fr. 300.-. Es wird angemerkt, dass in der Kampagne sichtbar sein soll, dass es sich um die mediterranen Nächte handelt und die Gastrobetriebe nicht einfach so geöffnet haben.

Marianne Wyss erwähnt, dass sich die SVP-Fraktion freut, dass die mediterranen Nächte in eine Projektphase von drei Jahren übergehen. Der Antrag der FDP von den 11 Wochenenden mit Start nach dem Stadtfestwochenende wird als gut befunden und unterstützt. Im letzten Sommer hatte man das Vergnügen, den ersten Sommer mit den mediterranen Nächten genießen zu können. Doch schnell wurde klar, dass der Zeitraum zu kurz war und viele Leute in den Sommerferien waren und die Gelegenheit nicht nutzen konnten bzw. zu wenig nutzen konnten. **Die SVP-Fraktion wird das Pilotprojekt unterstützen und den Anpassungen der FDP zustimmen.**

Beratung und Diskussion

Wolfgang Wagmann möchte zu bedenken geben, ohne das Zeitfenster von Charlie Schmid zu unterlaufen, dass die 11 Wochenenden von Anfang Juni bis Ende August sinnvoll wären. Das wird wegen den zeitlichen Abläufen dieses Jahr nicht umsetzbar sein. Aber im Hinblick auf die nächsten zwei Jahre, möchte er darauf hinweisen. Der Punkt ist, dass für Mediterrane Nächte eine gewisse Temperatur herrschen muss, bei der man sich auch um Mitternacht noch draussen aufhalten kann. Ab dem 1. September geht die Sonne etwa um 20:00 Uhr unter. Erfahrungsgemäss sinkt dann die Temperatur unter 20 Grad fällt. Das entspricht einer Langzeitbeobachtung, die er als «Wetterfrosch» macht. Mit anderen Worten, der Zenit der Sonne ist schon am 21. Juni mit der Mittsommernacht erreicht und eigentlich sind die Nächte sehr oft ab Ende Mai, Anfang Juni schon sehr warm. Hingegen ist es im September schon eher eine Ausnahmeerscheinung. Aus rein meteorologischer Sicht ist der gewählte Zeitraum nicht ganz logisch. Aus seiner Sicht handelt es sich im September um 3 - 4 Albiwochenenden. Hingegen hat Wolfgang Wagmann schon sehr oft seinen Geburtstag am 22. Juni im Garten feiern können,

weil es oft bis 1:00 Uhr noch über 20 Grad warm war. Er möchte noch einmal erwähnen, dass er nicht den Fraktionsredner torpedieren möchte. Aber man sollte die richtigen 11 Wochenenden wählen, damit alle Beteiligten profitieren können. Jene Wochenenden im September sind eher zweit- bis drittklassig.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, leitet zur Abstimmung der Gegenanträge über. Der von Charlie Schmid gestellte Gegenantrag beantragt die Verlängerung vom ersten Wochenende im Juli bis und mit zum 14. September. Dem gegenüber steht der Originalantrag mit der Dauer der Sommerferien.

Der Stadtschreiber **Urs Unterlerchner** ergänzt, dass die von Charlie Schmid eingereichten Gegenanträge die Auflagen betreffen. Deshalb wird neu über die Dauer der mediterranen Nächte als Antrag 1 und die Beteiligung an den Kosten der Sicherheitspatrouillen als Antrag 2 abgestimmt.

Pirmin Bischof findet das Votum von Wolfgang Wagmann zutreffend. Als langjähriger intensiver Badibesucher stellt er fest, dass die Badi vom 1. Juni bis Ende August länger geöffnet ist. Die warme Zeit beginnt früher und endet auch früher, weil im September die Nächte kürzer und kühler sind. Er hätte auch eher Juni bis September gewählt. Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, weist darauf hin, dass in diesem Zeitraum das Stadtfest stattfindet. **Pirmin Bischof** fragt, ob dies ein Hinderungsgrund ist.

Angela Petiti weist darauf hin, dass die Musiktage anfangs September stattfinden. Letztes Jahr konnten die Musiktage von den mediterranen Nächten profitieren. Mit der letztjährigen Kritik gegenüber den Musiktagen ist sie nicht einverstanden. In dieser Zeit fand gleichzeitig das Drachenbootrennen mit einer grossen Party statt. Dabei muss festgehalten werden, dass die Musik der Musiktage nicht draussen stattgefunden hat. Sie würde begrüßen, wenn das Wochenende der Musiktage im Zeitraum der mediterranen Nächte enthalten wäre.

Marianne Wyss hält fest, dass das Stadtfestwochenende am letzten Juniwochenende stattfindet. Das Stadtfest hat seine eigenen Auflagen und eine Gesamtbewilligung für die ganze Stadt. Deshalb macht es nicht Sinn, das Stadtfest in die 11 Wochenenden der mediterranen Nächte miteinzubeziehen.

Charlie Schmid führt aus, dass der Zeitraum aufgrund der Rückmeldungen der Gastrobetriebe von Juli bis September gewählt wurde. Dieser Zeitraum würde aus deren Sicht Sinn machen. Aber der Zeitraum kann für die nächsten Jahre angepasst werden. Die Gastrobetriebe würden am liebsten von Juni bis September die mediterranen Nächte durchführen. Aber übertreiben sollte man es dann doch nicht. Man konnte in der Zeitung lesen, dass die Gäste auch schon im Januar draussen sitzen. Heutzutage nimmt man eine Wolldecke und macht es sich draussen gemütlich. Der Zeitraum kann durchaus für 2025 und 2026 wieder angepasst werden. Wer weiss, vielleicht regnet es den ganzen Juni hindurch.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, fragt nach ob, ein Antrag für die Dauer von Juni bis August gestellt wird oder, ob der Hinweis für die nächsten Jahre aufgenommen werden soll.

Wolfgang Wagmann stellt mit der prominenten Unterstützung des Ständerates den Antrag zur Durchführung der mediterranen Nächte von Juni bis Ende August.

Dem Antrag von Charlie Schmid wird somit der Antrag von Wolfgang Wagmann gegenübergestellt.

Dem Antrag von Wolfgang Wagmann, wonach die mediterranen Nächte von Anfang Juni bis Ende August stattfinden sollen, stimmen 12 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag von Charlie Schmid, wonach die mediterranen Nächte vom 5. Juli bis 14. September stattfinden sollen, stimmen 17 Gemeinderatsmitglieder zu.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt mit 1 Enthaltung.

Somit wird dem obsiegenden Antrag von Charlie Schmid der Originalantrag gegenübergestellt.

Dem Antrag von Charlie Schmid, für die Durchführung der mediterranen Nächte vom 5. Juli bis 14. September stimmen 28 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Originalantrag für die Durchführung der mediterranen Nächte mit verlängerten Öffnungszeiten der Aussenrestauration vom 1. Wochenende im Juli bis und mit Mitte August stimmen 0 Gemeinderatsmitglieder zu.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt mit 2 Enthaltungen.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, erläutert, dass ein Gegenvorschlag von Charlie Schmid für die finanzielle Beteiligung der Gastrobetriebe an den Sicherheitspatrouillen vorliegt.

Heinz Flück hält fest, dass der Betrag mit der Finanzierung der zusätzlichen Patrouille begründet wird. Aber aufgrund der vorliegenden Dokumente muss man annehmen, dass im Rückblick auf das letzte Jahr in den Sommerferien nicht viel lief. Deshalb muss man sich überlegen, ob in den Sommerferien überhaupt eine zusätzliche Patrouille benötigt wird. Das ist kein Antrag, sondern eine Feststellung.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, weist darauf hin, dass soeben beschlossen wurde, die Dauer der mediterranen Nächte auf 11 Wochenenden zu verlängern. **Heinz Flück** merkt an, dass man für die Dauer der Sommerferien überlegen kann, auf den Einsatz der zusätzlichen Patrouille zu verzichten.

Angela Petiti stellt die Frage, ob der Antrag von Charlie Schmid damit begründet wird, dass ansonsten einige Betriebe nicht teilnehmen würden. Diese Aussage war in den Unterlagen nicht enthalten. Wie kam der Betrag von Fr. 300.- zustande?

Charlie Schmid antwortet, dass am Runden Tisch zwei grössere Gastrobetriebe vertreten waren. Für diejenigen ist der Betrag von Fr. 500.- kein Problem. Aber bspw. die Grüne Fee oder ein punkt.elf nehmen an den mediterranen Nächten teil, weil es für ihre Gäste gemütlich ist. Machen diese Betriebe die Rechnung, überlegen sie es sich gut, ob sie so viel bezahlen wollen. Diese Betriebe könnte man unter Umständen abschrecken. Es könnte aber durchaus auch sein, dass sie bereits bei einem Betrag von Fr. 300.- nicht mitmachen.

Philipp Jenni hat eine andere Rechnung gemacht. Macht ein Betrieb wegen Fr. 20.- pro Abend nicht mit, stellt sich die Frage, ob die mediterranen Nächte überhaupt Sinn machen. Eventuell müsste geprüft werden, ob ein anderer Verteilschlüssel der Kosten bspw. pro Sitzplatz eingeführt werden müsste. Die Gastronomen machen mit, weil der Kunde König ist. Aber es sind schlussendlich die Gewerbetreibenden, die einen Verdienst erwirtschaften müssen. Für die nächste Durchführung müsste der Verteilschlüssel angepasst werden, denn er hat Mühe damit, dass wegen Fr. 20.- pro Abend eine riesen Diskussion entsteht.

Wolfgang Waggmann unterstützt den Antrag von Charlie Schmid vorbehaltlos. Ein gutes Argument für die Fr. 300.- ist, dass wenn anstelle von 5 Betrieben 10 Betriebe mitmachen, mit den Fr. 300.- bereits mehr eingenommen wurde als mit 5 Betrieben à Fr. 500.-.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, stellt den Antrag von Charlie Schmid dem Originalantrag gegenüber und lässt darüber abstimmen.

Dem Originalantrag, dass jeder teilnehmende Betrieb sich mit Fr. 500.00 pro Jahr an den Kosten für eine zusätzliche Patrouille der Securitas beteiligt, stimmen 7 Mitglieder zu.

Dem Gegenantrag von Charlie Schmid, dass jeder teilnehmende Betrieb sich mit max. Fr. 300.00 pro Jahr an den Kosten für eine zusätzliche Patrouille der Securitas beteiligt, stimmen 20 Mitglieder.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt bei 3 Enthaltungen.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, lässt sogleich zusammen über die Anträge der Verwaltung, neu Antrag 3 bis 5 abstimmen. Der Antrag 1 neu 3 der Verwaltung wird dahingehend angepasst, als dass „jeweils in den Sommerferien“ gestrichen wird.

Die Anträge 3 bis 5 werden mit 29 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung angenommen

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, erkundigt sich, ob, bezüglich des Antrages 6 «Nach Abschluss des Pilotprojektes von 2024 bis 2026 wird eine unabhängige und fundierte Auswertung zuhanden des Gemeinderates verfasst (unter Einbezug aller Beteiligten).» von Corinne Widmer noch Wortmeldungen oder Nachfragen bestehen.

Für **Marianne Wyss** ist die Formulierung «unter Einbezug aller Beteiligten» etwas vage. Sind damit alle beteiligten Betriebe gemeint oder alle Besucher und Besucherinnen sowie Stadtbewohner und Stadtbewohnerinnen?

Corinne Widmer weist auf den Feedbackbogen für die Betriebe hin. Dieser wurde persönlich abgegeben oder versendet und zusammengefasst. Das sollte auch bei den Mitgliedern des Vereins Altstadtwohnen gemacht werden und nicht nur bei den Gastrobetrieben. Die Anspruchsgruppen sind eigentlich am Runden Tisch vertreten. Wenn jedoch Fragebögen an alle teilnehmenden Betriebe versandt werden, müssen auch die Anwohnerinnen und Anwohner miteinbezogen werden, sofern Objektivität erwünscht ist.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, hält fest, dass der Antrag mit «Betrieben und Anwohnende» ergänzt wird.

Für **Wolfgang Wagmann** ist es ebenfalls etwas schwammig, wer denn diese Auswertung macht und wie diese zustandekommt. Er würde vorschlagen, die Formulierung «... erhält der Gemeinderat eine unabhängige und fundierte Auswertung unter Einbezug aller Beteiligten.» zu wählen. Denn im Antrag steht nirgends, wer die Auswertung macht.

Charlie Schmid hat auf freiwilliger Basis in seiner Freizeit die Gastrobetriebe angeschrieben und die Rückmeldungen abgeholt. Der Verein Altstadtwohnen hätte diese Möglichkeit für die Altstadtbewohnerinnen und -bewohner selber auch ergreifen können.

Patrick Käppeli bringt noch eine andere Idee ein. Die Stadt könnte auf der Mitwirkungsplattform eine entsprechende Umfrage einrichten. Damit wäre die Ansprechgruppe offen.

Christian Riggerbach möchte beliebt machen, dass «unabhängig» nicht heisst externes Büro. Ansonsten entstehen hohe Kosten. Die Stadt wäre für ihn genügend unabhängig.

Laura Gantenbein wendet als Anwohnerin der Altstadt ein, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in das Feedback miteinbezogen werden müssen. Dem Verein Altstadtwohnen müsste eventuell ein schriftlicher Auftrag dazu erteilt werden oder man entscheidet sich dagegen und die Stadt holt die Rückmeldungen gleich selber ein. Dann sollte jedoch jedem Anwohner und Anwohnerin ein Brief zugestellt werden, der ausgefüllt werden kann oder eben nicht. Nicht alle Mitglieder des Vereins Altstadtwohnen sind der gleichen Meinung wie das Sprachrohr des Vereins.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, hält fest, dass die Ausformulierung der Art und Weise dieses Feedback nicht einfach ist. Deshalb fragt sie nach, ob das Vorgehen in einem Antrag festgehalten werden. **Sie fasst zusammen, dass eine fundierte unabhängige Auswertung der mediterranen Nächte gefordert wird.**

Corinne Widmer erklärt, dass es sich um einen Antrag der SP-Fraktion handelt. Eigentlich war sie der Meinung, dass keine Evaluation eingefordert werden muss. Am Schluss sollten einfach alle Meinungen abgebildet werden. Ob dies mittels eines Antrags erfolgt oder selbstverständlich ist, spielt keine Rolle. Wenn die Auswertung vorliegt, wird die SP-Fraktion dazu Rückmeldung geben.

Wolfgang Waggmann beharrt noch einmal auf der Formulierung, dass der Gemeinderat eine Auswertung erhält und nicht zuhanden des Gemeinderates eine Auswertung verfasst wird.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, fragt noch einmal, ob ein Antrag ausformuliert werden muss oder die Stadtverwaltung den Auftrag mitnimmt.

Corinne Widmer zieht den Antrag im Namen der SP-Fraktion zurück.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird

beschlossen:

28 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen

1. Der Zeitraum der mediterranen Nächte wird vom Gemeinderat jährlich neu festgelegt. Im Jahr 2024 finden die mediterranen Nächte an elf Wochenenden vom 5. Juli bis 14. September statt.

20 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltung

2. Jeder teilnehmende Betrieb beteiligt sich mit max. Fr. 300.- pro Jahr an den Kosten für eine zusätzliche Patrouille der Securitas.

29 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung

3. Der Gemeinderat bewilligt gestützt auf § 21 Abs. 3 WAG (BGS 940.11) für die Jahre 2024 - 2026 jeweils eine Pilotphase für Mediterrane Nächte (Verlängerung der Öffnungszeiten von Aussenrestaurants bis 02:00).
4. Die Bewilligung wird pro teilnehmenden Betrieb aufgrund eines Antrags ausgesprochen, ist an Auflagen geknüpft und kann durch die Polizei gegebenenfalls widerrufen werden.
5. Der Gemeinderat bewilligt den Einsatz für eine zusätzliche Zweierpatrouille der Securitas während der Dauer der mediterranen Nächten.

Verteiler

Rechts- und Personaldienst
ad acta 012-5, 113-1

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 20

6. Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse inkl. flankierende Massnahmen Römerstrasse / Muttenstrasse

Referenten: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt
Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

Vorlagen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse vom März 2023
Bericht Kontenüberprüfung vom 06.03.2023
Umgebungsgestaltungsplan vom 11.10.2022
Beschlussprotokoll KPU vom 12.12.2023

1. Sachverhalt

Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) «Dammstrasse» wurde der Arbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr (AGFV) am 7. Dezember 2022 vorgestellt. Zuhanden der Kommission für Planung und Umwelt (KPU) wurde unter anderem angemerkt, dass für das Westbahnhofareal genügend Veloabstellplätze bereitzustellen sind, dass der neu geschaffene Dammplatz beim südlichen Aus- / Zugang der Personenunterführung Westbahnhof nicht wirklich als Platz bezeichnet werden kann, da er mit dem MIV geteilt werden muss, und dass der Knoten Römerstrasse - Dammstrasse zu überprüfen ist. Zu letzterem merkte die AGFV an, dass an dieser Stelle eine „kein Vortritt“-Regelung von der Dammstrasse in die Römerstrasse allenfalls sinnvoller als die Rechtsvortrittsregel sei, da die Dammstrasse für den MIV hauptsächlich den Charakter eines Zubringers zum Parkhaus aufweist. Zudem sei die Römerstrasse ein Veloroute von nationaler Bedeutung, die bei der Fahrt von Ost nach West durch das angeordnete Regime eines Rechtsvortritts eine Gefahrenquelle darstellen könne. Für die weiteren Vorbringen betreffend Personenunterführung Segetz und Verbindung Dammstrasse-Obachstrasse, die im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts (FVVK-23) überprüft werden und den Planungssperimeter des BGK Dammstrasse nicht direkt betreffen, wird auf das beiliegende Beschlussprotokoll der KPU vom 12. Dezember 2022 (Beilage 3) verwiesen.

Am 12. Dezember 2022 wurde das BGK Dammstrasse der Kommission für Planung und Umwelt (KPU) zur Projektgenehmigung unterbreitet. Die Kommission beschloss wie folgt.

1. Dem Betriebs- und Gestaltungskonzept «Dammstrasse» wird grundsätzlich zugestimmt.
2. Der Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) und der Integration in die geplante Tempo-30-Zone Post-/Römerstrasse wird zugestimmt.
3. Der Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf dem Dammplatz wird zugestimmt.
4. Der Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Dammplatz bis Segetzstrasse) mit Integration in die bestehende Tempo-30-Zone Segetz und dem Fahrverbot mit Zubringerdienst auf demselben Strassenabschnitt wird zugestimmt. (→ Definitive Zustimmung des Privateigentümers nötig.)
5. Der «Kein Vortrittsregelung» beim Parking wird zugestimmt.
6. Der Knoten Dammstrasse – Römerstrasse ist zu überprüfen unter Berücksichtigung der Rückmeldung der Arbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr (AGFV), des Betriebs der

Buslinie 6 auf der Römerstrasse sowie dem (Velo-)Verkehrsregime im weiteren Umfeld (siehe Mitwirkungseingaben zum Gestaltungsplan Westbahnhof SBB).

7. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept «Dammstrasse» ist anschliessend erneut in der KPU zu behandeln.

Infolge dieses Beschlusses wurde der Bericht «Knotenüberprüfung Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Muttenstrasse» erarbeitet (Bericht vom 6. März 2023 in der Beilage 1). Die Ergebnisse wurden in das BGK Dammstrasse vom 27. März 2023 integriert. Dieses wird dem Umwelt- und Bauausschuss zuhanden des Gemeinderates unterbreitet. Bestandteil des Genehmigungsantrags sind auch die flankierenden Massnahmen zur Einführung eines Tempo-30-Regimes auf der Muttenstrasse beim Abschnitt Römerstrasse bis Hans Huber-Strasse und die Umgestaltung des Knotens Römerstrasse – Muttenstrasse (unter Kapitel 4).

Die folgenden Kapitel 2. und 3. erläutern die Ausgangslage und die Konzeptinhalte. Die relevanten Änderungen gegenüber dem Beschluss vom 12. Dezember 2022 bezüglich Knoten Römerstrasse – Dammstrasse werden unter Kapitel 3.3.2 Betriebskonzept auf Seite 10, aufgeführt.

2. Ausgangslage

2.1 Situation Westbahnhof heute

Der Westbahnhof und sein Umfeld haben im Stadtgefüge von Solothurn eine wichtige Bedeutung: Durch die Lage des Bahnhofs am westlichen Ende der Innenstadt verbindet er das Zentrum mit den Stadtteilen südwestlich der Bahngleise. Das Gebiet rund um den Westbahnhof ist zudem eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten der Stadt Solothurn und weist ein grosses Potenzial zur räumlichen Verdichtung und zur Entwicklung von zentral gelegenen Wohn- und Arbeitsflächen auf.

Bezüglich Strassenraumgestaltung und Verkehrsregime lassen sich folgende Mängel feststellen.

- Die Flächen rund um den Westbahnhof werden von Parkplatznutzungen dominiert.
- Das Verkehrsregime und die Strassengestaltung entsprechen noch mehrheitlich der Situation vor der Eröffnung der Westtangente.
- Es fehlen durchgängige und attraktive Fuss- und Veloverbindungen sowie attraktive Aufenthaltsräume.

2.2 Relevante Planungen im Umfeld

2018 haben die Stadt Solothurn und die SBB Immobilien einen Studienauftrag zum Westbahnhofareal und Teilen des Areals Glutz, westlich der Bahnlinie, in Auftrag gegeben. Dabei wurden zwei Planungssperimeter (Bebauung Westbahnhofareal/Umfeld Westbahnhofareal) definiert. Im ersten Planungssperimeter sollte ein funktionales, städtebauliches und gestalterisches Konzept erarbeitet werden, das die mögliche Bebauung, Nutzung und Erschliessung des Bahnareals, ein Parkierungskonzept (inkl. neuem öffentlichen Parkhaus) sowie die Umgebungsgestaltung aufzeigt. Für den zweiten Planungssperimeter bestand die zentrale Herausforderung darin, wie mit der Aufwertung der umgebenden Strassen- und Aussenräume und mit einer besseren Verbindung (Durchgang) für den Fuss- und Veloverkehr, die Anbindung der westlichen Quartiere an das Stadtzentrum/Altstadt optimiert werden kann. Dabei wurde

die Erschliessung der Parkgarage von der Westtangente her vorgegeben, aufgrund vorangehender Abklärungen mit dem Amt für Verkehr und Tiefbauten des Kantons Solothurn. Aus diesem Studienauftrag ging das BGK Dammstrasse sowie die verschiedenen Planungen im direkten Umfeld hervor.

Für die Strassenzüge auf der nordöstlichen Seite des Westbahnhofs wurde bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ausgearbeitet (siehe Abbildung 1). Es sieht Tempo 30 auf der Westring- und Poststrasse vor. Die Wengi-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse sollen in eine Begegnungszone (Tempo 20) mit Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger umgewandelt werden. Das BGK «Post-, Wengi-, Westring-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse sowie Postplatz» wurde vom Gemeinderat am 5. Mai 2020 beschlossen. Das Vorprojekt für diese Strassenzüge liegt vor und wird dem Gemeinderat als separate Vorlage vorgelegt. In den kommenden Jahren sollen die Strassen etappenweise realisiert werden, wobei das Verkehrsregime (Tempobeschränkungen) bereits zu Beginn eingeführt werden kann.

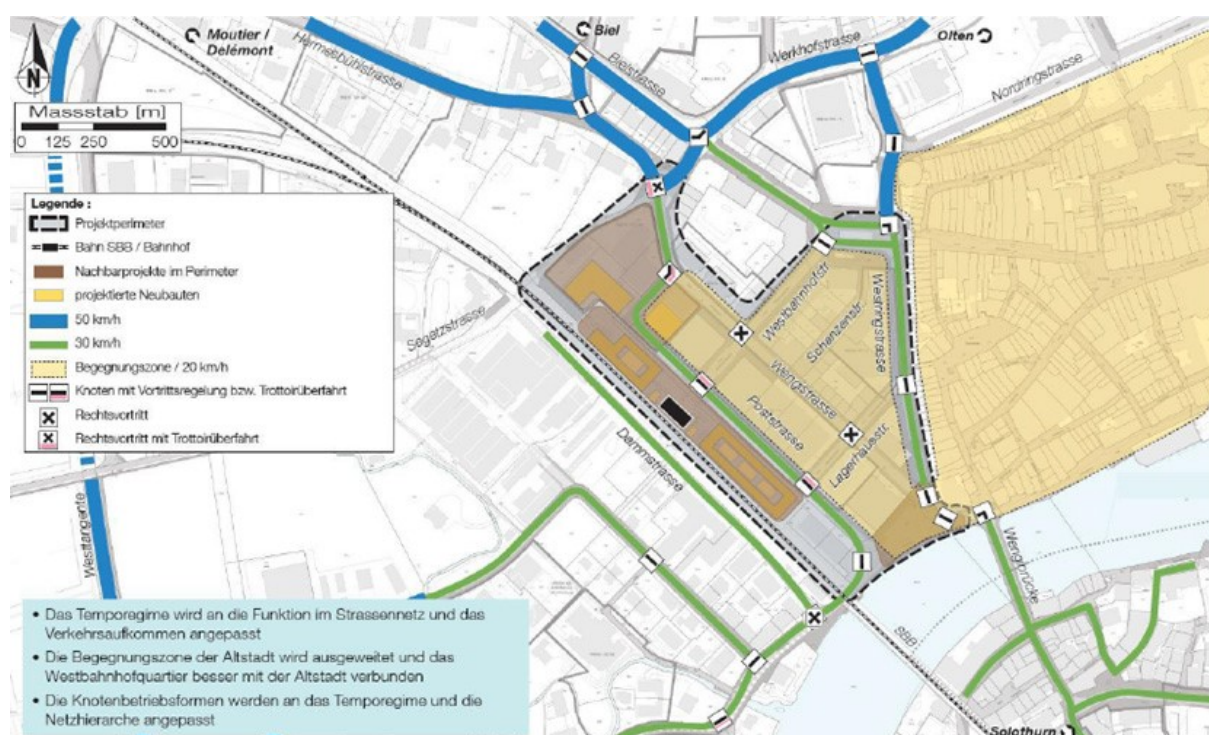


Abbildung 1: BGK Westbahnhofquartier: Temporegime und Vortrittsregelungen bei den Knoten

Daneben sind weitere städtebauliche Entwicklungen im Bereich Westbahnhof in Planung, in der Umsetzung oder bereits umgesetzt. So die Arealentwicklung des Westbahnhofs SBB, der Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB», der Gestaltungsplan «Westbahnhofquartier» und der Postplatz. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept FVVK-23, dass derzeit erarbeitet wird, hat ebenfalls einen Einfluss auf das vorliegende BGK.

Die Arealentwicklung des Westbahnhofs SBB (Perimeter siehe Abbildung 2) gibt die folgenden Rahmenbedingungen vor, die für das BGK Dammstrasse massgebend sind.

- Bike + Rail: Beim Dammplatz sollen Veloabstellplätze geschaffen werden
- Die Personenunterführung Westbahnhof soll verbreitert werden und einen Zugang zum neuen Parkhaus und zum neuen Westbahnhofplatz schaffen

- Ein öffentliches Parkhaus wird gebaut, die Erschliessung erfolgt über die Dammstrasse (Sicherung der Zu- und Wegfahrt im Rahmen BGK Dammstrasse)
- Die Perronanlage Gleis 2 soll mit Rampen ab der Dammstrasse hindernisfrei zugänglich sein

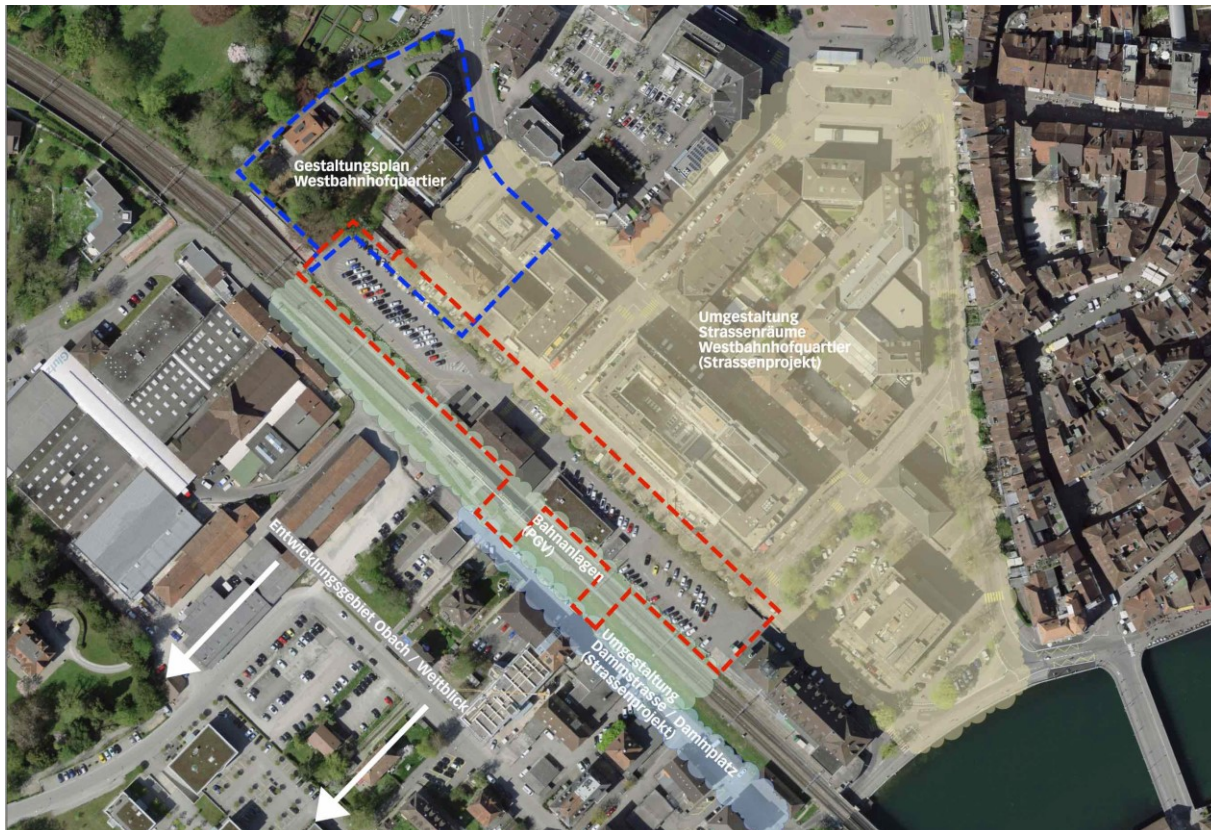


Abbildung 2: Perimeter Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB» (roter Perimeter) mit Projekten im Umfeld: Segetzpark innerhalb Gestaltungsplan «Westbahnhofquartier RRB Nr. 2021/1831 (blauer Perimeter), Bahninfrastruktur (grüne Fläche), Dammstrasse (blaue Fläche), Strassenräume Westbahnhofquartier (gelbe Fläche) (Quelle Raumplanungsbericht GP Westbahnhof SBB vom 26.10.2022)

2.3 Veränderung des Verkehrsaufkommens

Die oberirdischen öffentlichen Parkplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs werden in das neue Parkhaus verlagert. Dadurch kommt es zu zusätzlichem Verkehr und anderen Verkehrsströmen:

- einer leichten Zunahme des Verkehrs (+ 60 – 120 Fahrten pro Tag) auf der Seite Altstadt (Post- / Wengistrasse)
- einer stärkeren Zunahme des Verkehrs (+ 740 – 1'430 Fahrten pro Tag) auf der Seite Obach (Römerstrasse)
- einer voraussichtlichen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Dammstrasse bis zur Zufahrt des Parkings (+1'160 – 2'240 Fahrzeuge pro Tag, gemäss Abschätzung von Transitec aus dem Jahr 2022 im Rahmen des Richtprojekts Arealentwicklung Westbahnhof)

Die folgenden Abbildungen 3 und 4 zeigen das Verkehrsaufkommen im Jahr 2022 (Abschätzung gestützt auf verschiedene Zählungen) und das erwartete neue Verkehrsaufkommen.



Abbildung 3: Zählung und Abschätzung Verkehrsbelastung (DTV) im Westbahnhofquartier im Jahr 2022



Abbildung 4: Erwartetes Verkehrsaufkommen im Westbahnhofquartier

3. Antrag Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept «Dammstrasse»

Das BGK Dammstrasse wird dem Umwelt- und Bauausschuss zuhanden des Gemeinderates mit folgenden Inhalten zur Genehmigung unterbreitet.

3.1 Auftragsziel und Perimeter

Die Dammstrasse erhält durch die Entwicklungen im Westbahnhofquartier eine neue bedeutende Rolle als Netzelement. Bei der Ausarbeitung des BGK «Dammstrasse» wurde das gesamte Westbahnhofquartier und Teile der Weststadt betrachtet, um eine Koordination mit den umliegenden Planungen zu erreichen. Der Projektierungsperimeter umfasst hingegen nur den Abschnitt Dammstrasse zwischen Römer- und Segetzstrasse (Abbildungen 5 und 6).

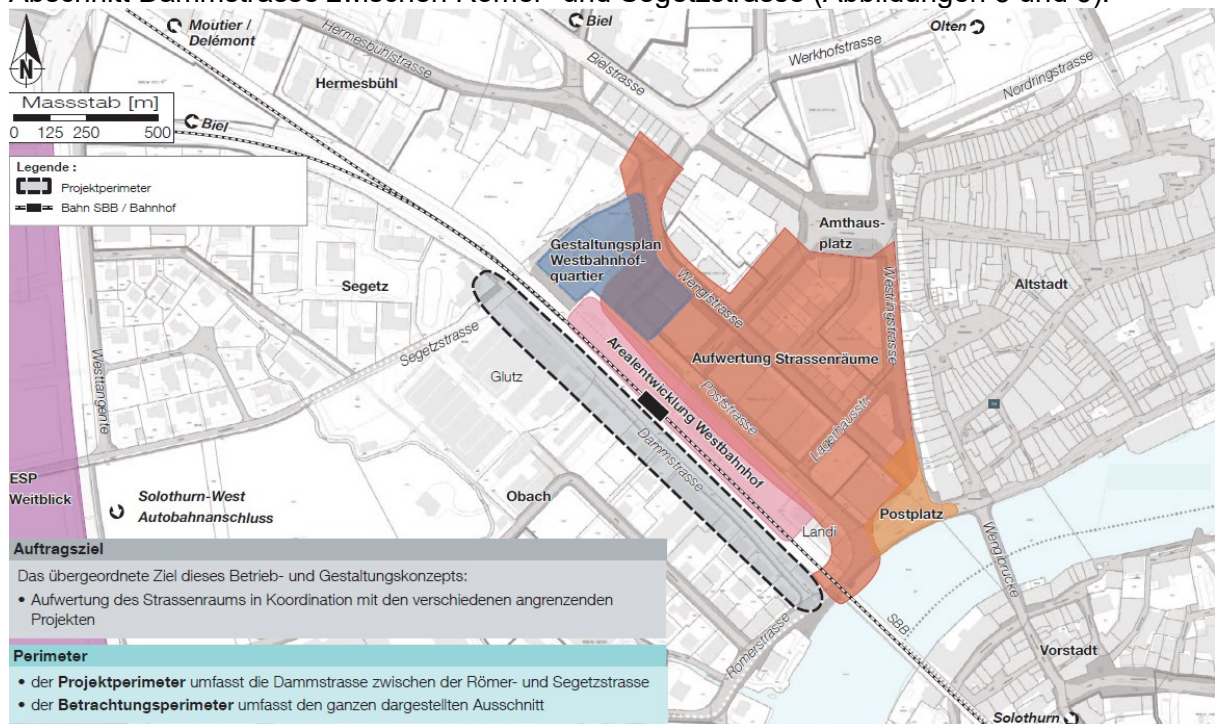


Abbildung 5: Auftragsziel und Perimeter, Auszug BGK Dammstrasse vom 27. März 2023

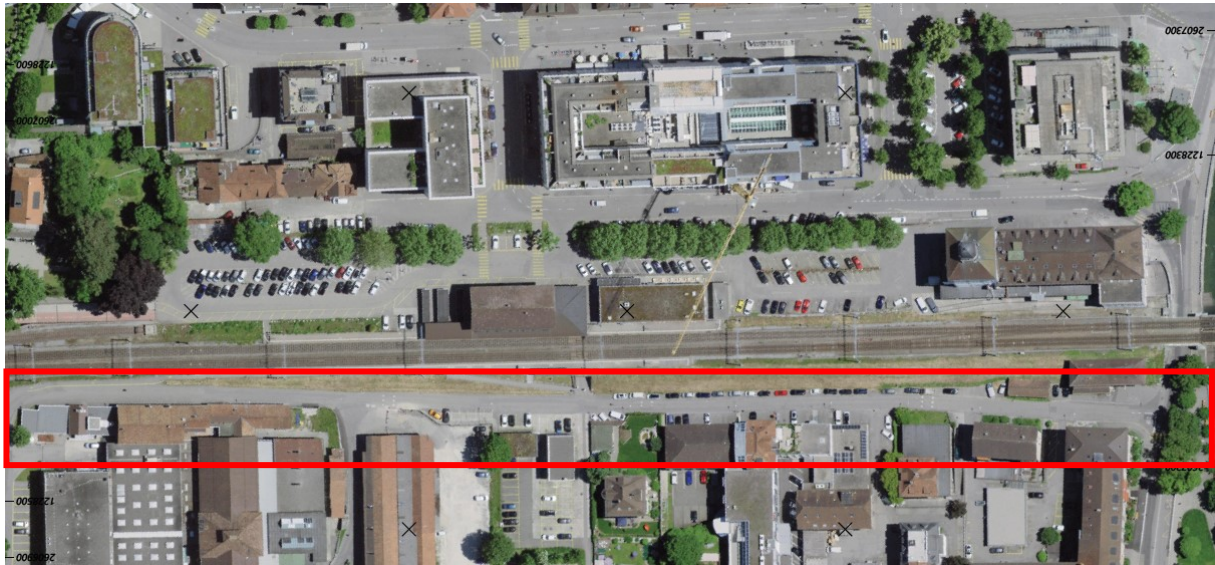


Abbildung 6: Perimeter BGK Dammstrasse (rot umrandet), Orthofoto des Westbahnhofs

3.2 Ziele

Das BGK Dammstrasse legt folgende Ziele fest. Es berücksichtigt dabei die Bedingungen aus der Arealentwicklung Westbahnhof SBB und die umliegenden Planungen, darunter die Anlieferung an die verschiedenen Betriebe und die privaten Einfahrten.

- Das Strassenbild, das Verkehrsaufkommen, die Erschliessung und das Temporegime sind aufeinander abgestimmt.
- Die Strassenräume sind attraktiv und sicher gestaltet, vor allem auch für den Fuss- und Veloverkehr.
- Im Süden des Westbahnhofs wird ein neuer Ankunfts- und Aufenthaltsort geschaffen.
- Die Anlieferung der ansässigen Betriebe und die Erschliessung aller Anwohnenden sind gewährleistet.

3.3 Verkehrs- und Betriebskonzept

3.3.1 Erschliessungskonzept

Darauf gestützt definiert das Konzept die Erschliessung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden:

ÖV und Fussverkehr (Abbildung 7)

Die Hauptverbindungen und die Zugänge zum ÖV erfolgen für den Fussverkehr unter der Bahnlinie hindurch über die Römerstrasse, die Segetzstrasse und die bestehende Personenunterführung Westbahnhof. Zu beiden Seiten der Gleisanlage befinden sich die Nebenverbindungen über die Post- und die Dammstrasse. Die Personenunterführung wird verbreitert und der Zugang mit dem neuen Dammplatz deutlich angenehmer.

Damit die Dammstrasse beim Dammplatz komfortabel gequert werden kann, müssen Betrieb und Gestaltung der Strasse angepasst werden. Entlang der Dammstrasse wird ein Trottoir geschaffen.

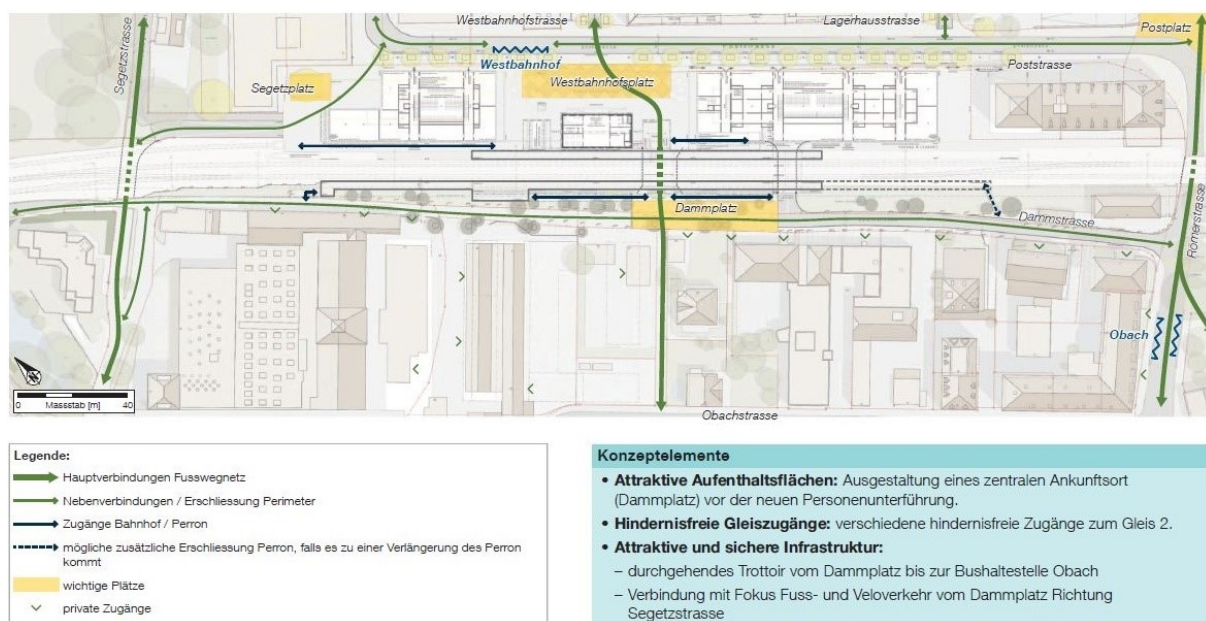


Abbildung 7: Erschliessungskonzept für ÖV und Fussverkehr

Veloverkehr (Abbildung 8)

Die Hauptverbindungen für den Veloverkehr erfolgen unter der Bahnlinie hindurch über die Römer- und die Segetzstrasse. Die Personenunterführung Westbahnhof wird auch künftig für den Veloverkehr nicht befahrbar sein – wegen der deutlichen Verbreiterung der Unterführung kann das Velo neu jedoch gestossen werden. Für Velofahrende, die das nicht wollen: Die Distanz zwischen den beiden Querungen beträgt nur rund 370 m und ist mit dem Velo gut zu bewältigen.

Das Befahren der Dammstrasse mit dem Velo soll künftig sicherer und angenehmer sein – trotz Mehrverkehrs durch das neue Parkhaus. Betrieb und Gestaltung der Strasse müssen dafür angepasst und die bestehenden Parkplätze entlang des Bahndamms aufgehoben werden. Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wurde für die beiden Knoten Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Mutenstrasse überprüft (siehe Beilage 1: Bericht Knotenüberprüfung Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Mutenstrasse vom 6. März 2023).

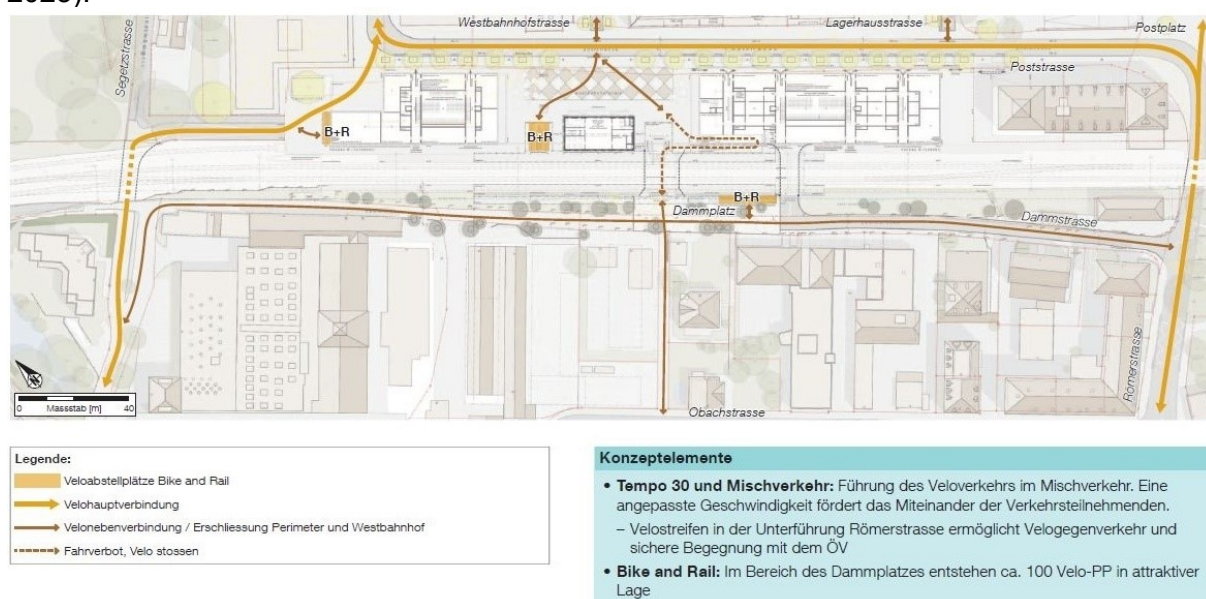


Abbildung 8: Erschliessungskonzept für Veloverkehr

Motorisierter Verkehr (Abbildung 9)

Die Haupteerschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über die Poststrasse (im Rahmen des BGK Post- und Wengistrasse noch umzugestalten) und die Römerstrasse (wie bisher). Als neues Netzelement kommt die Zufahrt zum Parkhaus über die Dammstrasse hinzu. Dieser Abschnitt der Dammstrasse muss entsprechend ausgestaltet werden. Südseitig wird ein durchgängiges Trottoir geschaffen, um die Sicherheit und den Komfort der Zufussgehenden zu gewährleisten. Die anderen Strassenabschnitte und -räume sind für den MIV nur beschränkt befahrbar.

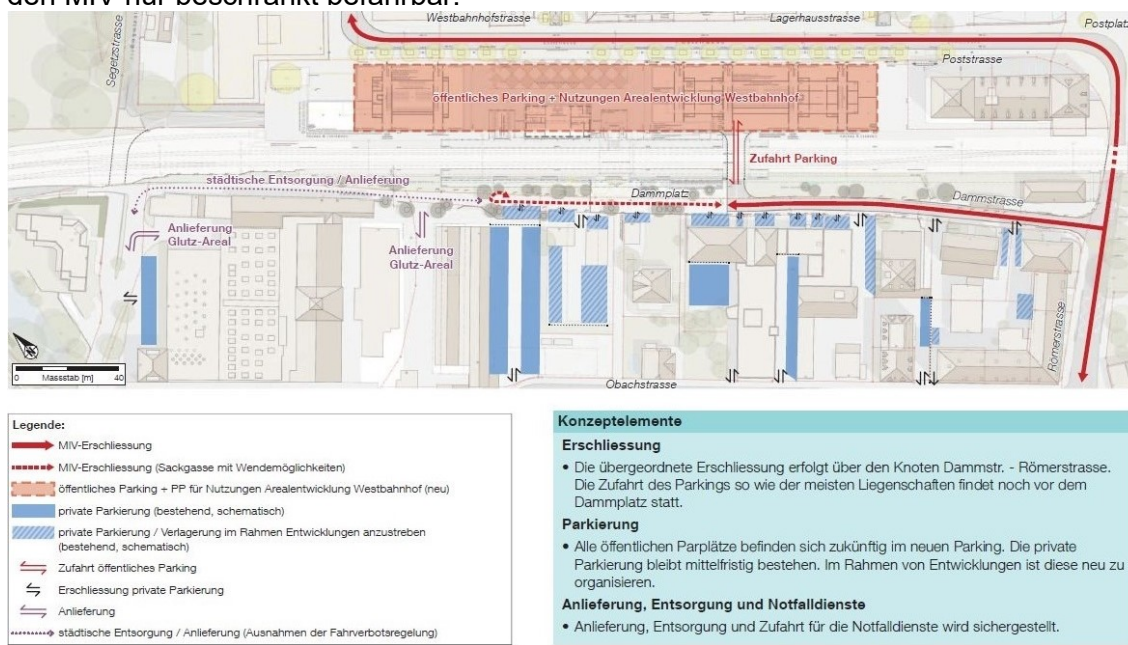


Abbildung 9: Erschliessungskonzept für MIV - Anlieferung und Parkierung

3.3.2 Betriebskonzept

Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auch bei erhöhtem Aufkommen zu gewährleisten, soll ein neues Temporegime mit Einschränkungen des Verkehrs umgesetzt werden (Abbildung 10).



Abbildung 10: Betriebskonzept: Temporegime und betriebliche Einschränkungen

Um die Strassenräume, vor allem auch für den Fuss- und Veloverkehr, attraktiv und sicher zu gestalten, müssen die Strassenquerschnitte der einzelnen Abschnitte, abgestimmt auf das neue Temporegime und die verkehrsbetrieblichen Einschränkungen, angepasst werden.¹ Die einzelnen Abschnitte sollen wie folgt ausgestaltet werden.

Abschnitt Römerstrasse – Dammplatz, bis Zufahrt Parking: Tempo 30

Dieser Abschnitt wird in die 30er-Zone «Poststrasse – Römerstrasse» gemäss BGK «Post- und Wengistrasse» integriert. Dadurch kann das Geschwindigkeitsregime harmonisiert werden und der Mischverkehr MIV – Velos gewinnt an Sicherheit.

Die Fahrbahn wird auf einen Standard-Begegnungsfall Auto – Auto bei Tempo 30 dimensioniert und weist neu eine Breite von 5.00 m auf. Es wird südseitig ein durchgängiges Trottoir zur Sicherheit für die Zufussgehenden in der Breite von 2.00 m ergänzt.

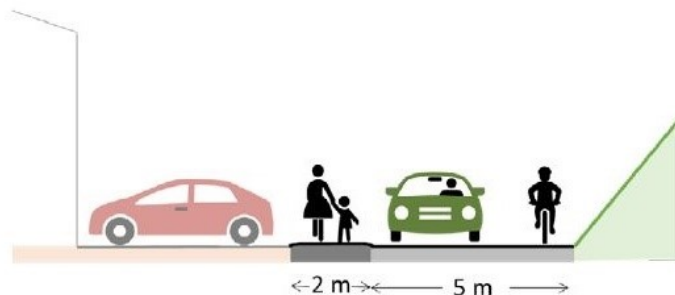


Abbildung 11: Normschnitt auf dem Abschnitt Römerstrasse – Dammplatz

Dammplatz: Begegnungszone Tempo 20

Mit dem Dammplatz soll vor dem Zugang zur Unterführung eine angenehme Ankunftssituation geschaffen werden. Damit dieser Bereich zu einem Platz werden kann, wird eine Begegnungszone mit Tempo 20 geschaffen. Grundsätzlich gilt ein Fahrverbot, aber mit Ausnahmen für die Anlieferung durch das Gewerbe und für das Glutz-Areal sowie für Anrainer. Die Begegnungszone soll als schwellenloser Platz ausgestaltet werden – der neue Dammplatz. Vortritt hat der Fussverkehr. Zudem wird das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger vereinfacht.

Die Begegnungen Auto – Auto und. Auto – LKW werden an verschiedenen Stellen punktuell gewährleistet. Ansonsten sind Mindestdurchfahrtbreiten von 3.50 m für die Anlieferung sowie Notfallfahrzeuge sichergestellt.

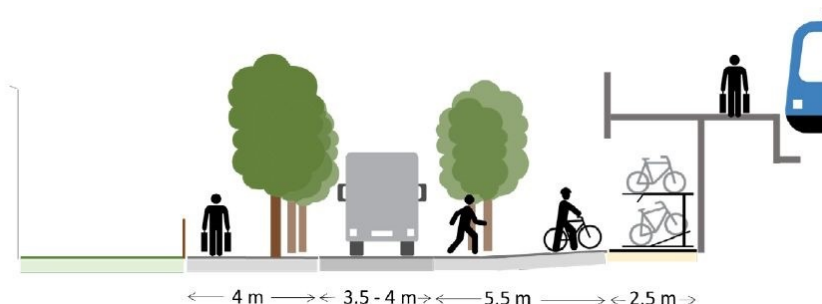


Abbildung 12: Normschnitt im Bereich Dammplatz

¹ Die Dammstrasse weist im Abschnitt ab der Römerstrasse bis zur heutigen Personenunterführung Westbahnhof (PU) einen Querschnitt von rund 7.00 m auf und grenzt direkt an den Bahndamm. Nach der PU Westbahnhof in Richtung Segetzstrasse verengt sich der Querschnitt auf rund 5.00m – 5.50m.

Abschnitt Dammplatz – Segetzstrasse: Tempo 30

Dieser Abschnitt wird in die bestehende 30er-Zone im Gebiet Segetz integriert und mit einem zweiteiligen Fahrverbot für Autos und Motorräder belegt. Der Zubringerdienst für das Werka-real Glutz ist gewährleistet. Die Glutz AG als Eigentümerin grosser Teile des Strassenareals wird ihr Erschliessungskonzept reorganisieren. In den kommenden Jahren werden die Anlieferungen nicht mehr über die Dammstrasse erfolgen. Die Einführung von Tempo 30 und das Fahrverbot müssen in einem nächsten Schritt definitiv mit der Grundeigentümerin abgestimmt werden.

Der Querschnitt in diesem Strassenabschnitt soll zwischen 4.00 – 5.00 m variabel bleiben. Damit bleibt bei tiefen Geschwindigkeiten ein Begegnungsfall LKW – Velo sichergestellt.

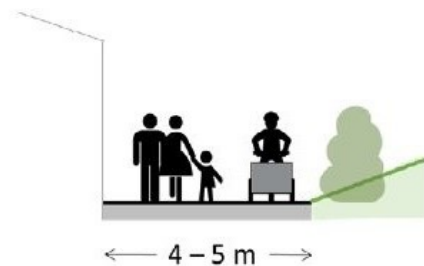


Abbildung 13: Normschnitt auf dem Abschnitt Dammplatz – Segetzstrasse

Knoten Römerstrasse – Dammstrasse

Für den Knoten Römerstrasse – Dammstrasse wurden im Rahmen der Konzeptüberarbeitung verschiedene Layouts untersucht (siehe auch separate Beilage 1: Bericht Knotenüberprüfung Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Mutenstrasse vom 6. März 2023). Das Zusammenspiel aller Verkehrsträger (Fuss- und städtischer Veloverkehr, SchweizMobil Route 5, 8 und 50, MIV und Bus) wurde in Bezug auf die Verkehrssicherheit, die Sichtverhältnisse und Zweckmässigkeit anhand von vier Knotenlayouts untersucht:

- Variante 1 Rechtsvortritt
- Variante 2 Trottoirüberfahrt Dammstrasse
- Variante 3 Vortritt Römerstrasse
- Variante 4 Vortritt Dammstrasse – Römerstrasse Süd

Nachfolgende Entscheidungsmatrix stellt die vier untersuchten Knotenlayouts einander gegenüber:

	Variante 1 Rechtsvortritt	Variante 2 Trottoirüberfahrt Dammstrasse	Variante 3 Vortritt Römerstrasse	Variante 4 Vortritt Dammstrasse - Römerstrasse Süd
Verkehrsfluss Velo	3	4	5	2
Sicherheit Velo	3	2	2	3
Verkehrsfluss Auto	4	2	3	3
Verkehrsfluss Bus	3	5	5	1
Verkehrsfluss Fussverkehr	4	4	4	4
Sicherheit Fussverkehr	4	2	4	3
Situationsangepasstes Erscheinungsbild	5	1	3	2
Sichtweiten	eingehalten	bedingt	bedingt	eingehalten

Legende

1	schlecht
2	mangelhaft
3	genügend
4	gut
5	sehr gut

Abbildung 14: Entscheidungsmatrix Bericht Knotenüberprüfung Römerstrasse - Dammstrasse und Römerstrasse - Mutenstrasse vom 6. März 2023

Die Matrix verdeutlicht, dass Variante 1 (Rechtsvortritt) in allen Aspekten mindestens genügend abschneidet und somit am besten zu bewerten ist. Variante 3 (Vortritt Römerstrasse) ist

in Bezug auf den Verkehrsfluss Velo und Bus zu bevorzugen, weist aber auf der vortrittsrelevanten Strasse ebenfalls problematische Sichtverhältnisse auf. Die beiden übrigen Varianten hingegen erweisen sich als mangelhaft und nicht zweckmässig.

Das BGK empfiehlt die Variante Rechtsvortritt basierend auf dem Variantenstudium zur Weiterbearbeitung. Der Rechtsvortritt ist die bewährte Standardlösung für eine Tempo-30-Zone. In einer Zone 30 sind eine einheitliche Vortrittsregelung und Gestaltung an Knoten zentral. Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer müssen nicht an jedem Knoten mit neuen Vortrittsregeln rechnen - in der Zone 30 gilt Rechtsvortritt. Das schafft Sicherheit und sorgt für einen verkehrsberuhigenden Effekt.

Die Ideallösung für die Sichtweiten gibt es für den betreffenden Knoten nicht. Die Unterführung der SBB-Linie (Brückenwiderlager) und auch das alte Tankstellengebäude der Landi mit Stützmauer gegen den Bahndamm schränken die Sicht leicht ein.

In der Bauprojektphase wird das Sichtweithema vertieft überprüft und soll mögliche Verbesserungen aufzeigen. Die eingeschränkten Sichtverhältnisse betreffen nicht ausschliesslich Busse, sondern auch alle anderen motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Das Knotenlayout wird im Bauprojekt standardmässig zusammen mit der Stadtpolizei und auch den Busbetrieben überprüft. Auch der Brückenersatz der SBB bis Ende 2027 soll genutzt werden, um die Situation mit den bestehenden Stützmauern zu überprüfen.

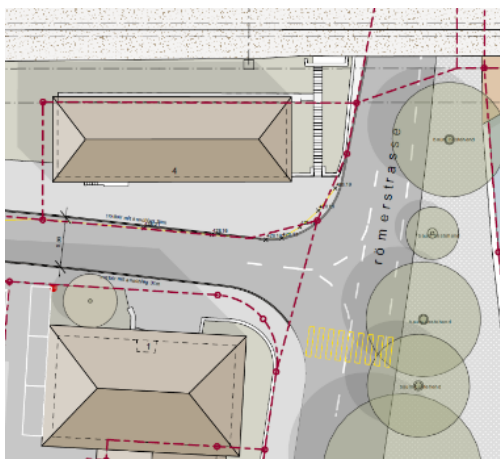


Abbildung 15: Markierung Knoten Römerstrasse – Dammstrasse

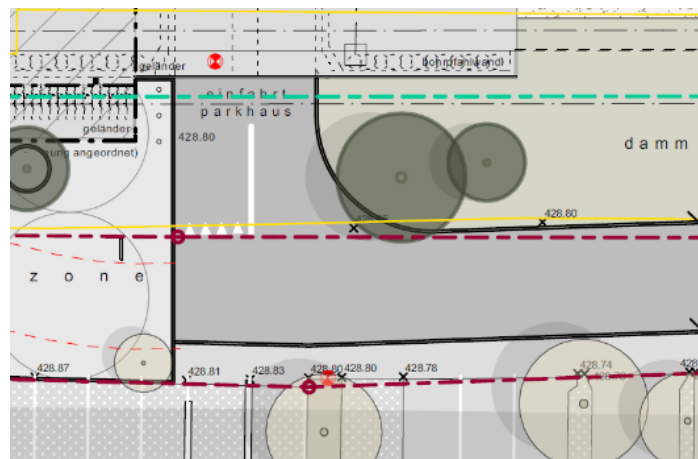


Abbildung 16: Markierung Ein- und Ausfahrt Parkhaus

Zufahrt Parking

Die Zufahrt zum Parking soll vortrittsbelastet (d. h. Kein-Vortritt Regelung für Ausfahrt Parking, siehe Abbildung 16) ausgestaltet werden. Damit wird der Veloverkehr und die Erschliessung für die Anwohnenden gegenüber dem ein- und ausfahrenden Parkverkehr priorisiert. Dies entspricht der Strassenhierarchie als Erschliessungsstrasse und ermöglicht dem Veloverkehr eine sichere Zufahrt zum Bike + Rail auf dem Dammplatz.

3.4 Gestaltungskonzept

Umgebungsgestaltung Dammstrasse

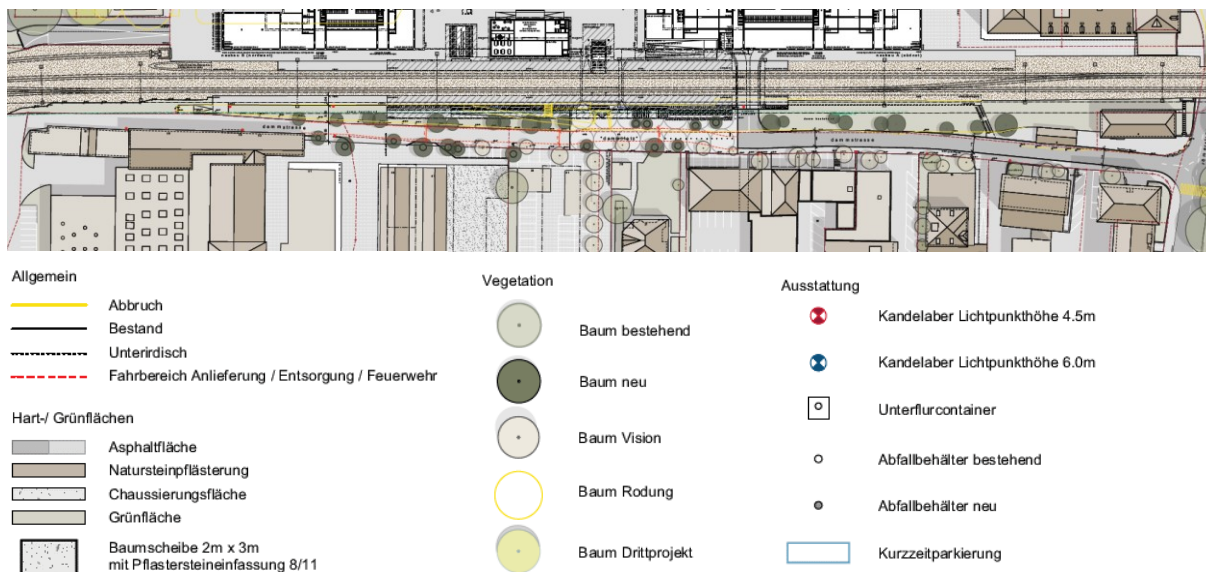


Abbildung 17: Umgebungsgestaltungsplan mit baulichen Veränderungen, der vorgesehenen Beläge, Vegetation und Ausstattung

Der Bahndamm soll in seiner räumlichen Prägnanz und als Grünfläche erhalten bleiben und weiterhin den räumlichen Abschluss gegenüber der Gleisanlage bilden (siehe Umgebungsplan Abbildung 17 und Beilage 2). Einzig im Bereich der Personenunterführung Westbahnhof wird der Damm im Rahmen des Bahninfrastrukturprojektes abgetragen und durch ein Bauwerk ersetzt, das die neue Unterführung, die Perron-Erschliessung, die Veloparkierung und den Zugang zur Einstellhalle in sich vereint (vgl. Abbildung 18).



Abbildung 18: Visualisierung Dammstrasse mit Einfahrt öffentliches Parking und Blick Richtung Dammplatz; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG / YOS Zürich

Entlang der Dammstrasse sollen – unter Berücksichtigung der klimatischen Entwicklungen und Erkenntnisse bezüglich geeigneter Baumarten – beidseitig der Strasse vorwiegend heimische Baumpflanzungen in losen Ständen gesetzt werden. Sie sollen den Strassenraum säumen, beschatten und ein angenehmes Mikroklima schaffen – im Gegensatz zu heute, wo es kaum Bäume oder Bepflanzung gibt.

Gestaltung Dammplatz (Abbildung 19)

Die Begegnungszone auf der Südwestseite der Geleise soll als Platz mit Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten ausgestaltet werden, um ihrer Funktion als Ankunftsort gerecht zu werden. Der Dammplatz ist ein wesentlicher Bestandteil dafür, die Weststadt besser mit dem Westbahnhofquartier und der Altstadt zu verbinden. Er soll die Unterführung sichtbar machen und mit dem Westbahnhofplatz auf der anderen Seite eine funktionale und gestalterische Einheit bilden: Durch die Unterführung von Platz zu Platz. Hier wird eine Schwammstadtmassnahme umgesetzt: Grosszügige Baumscheiben dienen der Entsiegelung und Entwässerung der Oberflächen und begünstigen das Mikroklima. Die Gestaltung des Westbahnhofplatzes ist Teil des Projektwettbewerbs für die Arealentwicklung Westbahnhof SBB, die gestalterische Abstimmung erfolgt in der Bauprojektierungsphase.



Abbildung 19: Visualisierung Dammplatz und Eingang zur Personenunterführung; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG / YOS Zürich

3.5 Grobkosten

Für die Umgestaltung der Dammstrasse inkl. Dammplatz rechnet das BGK gestützt auf eine erste grobe Schätzung (+/- 25 %) mit Kosten von rund Fr. 959'000.-.

Ein Teil der Kosten für den Dammplatz wird bereits im entsprechenden Bahninfrastrukturprojekt berücksichtigt. Ein weiterer Teil der Kosten kann auf Dritte übertragen werden, da privates Strassenareal betroffen ist. Bei der Stadt verbleiben nach dieser Grobkostenschätzung ungefähr Kosten im Umfang von Fr. 500'000.- bis 600'000.-.

4. Flankierende Massnahmen Römerstrasse und Mutenstrasse (ausserhalb Perimeter BGK Dammstrasse)

Die Römerstrasse ist eine wichtige Velo- und Busverbindung innerhalb der Stadt (Veloverbindung Velobrücke Dreibeinskreuz, Badi sowie CIS und Kofmehl / Buslinie 6 Richtung Weststadt). Auch für mehrere Routen von Schweiz Mobil stellt die Römerstrasse eine wichtige Verbindung dar (u. a. Mittelland-Route 5, Aare-Route 8, Jurasüdfuss-Route 50 und Mittelland Skate-Route 3). Durch die künftige Zufahrt zum öffentlichen Parking Westbahnhof wird das MIV-Verkehrsaufkommen auf dem Teilstück zwischen den beiden Knoten Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Mutenstrasse voraussichtlich ansteigen (vgl. Kapitel 2.3 Veränderung des Verkehrsaufkommens). Der Verkehrssicherheit kommt in Zukunft deshalb hier eine noch grössere Bedeutung zu. Es bietet sich deshalb an, die Römerstrasse und die Mutenstrasse über den BGK-Perimeter hinaus in die Überlegungen des künftigen Verkehrsregimes einzubeziehen. Dazu werden zwei flankierende Massnahmen vorgeschlagen: Die Einführung von Tempo-30 auf der Mutenstrasse im Abschnitt Römerstrasse bis Hans Huber-Strasse und die Umgestaltung des Knotens Römerstrasse – Mutenstrasse.

4.1 Einführung Tempo-30-Regime auf der Mutenstrasse (Streckenabschnitt Römer- bis Hans Huber-Strasse)

Auf der Römerstrasse und auch auf der Mutenstrasse ist heute Tempo 50 signalisiert. Für die Römerstrasse wurde im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westtangente (FLAMA, RRB 2005/161) jedoch Tempo 30 angedacht. Sie war deshalb nicht Bestandteil des städtischen Strassenlärmsanierungsprojekts «Solothurm; Muten- und Glutz-Blotzheim-Strasse» aus dem Jahr 2019, das Tempo-30 als mögliche Lärmreduktionsmassnahme untersuchte. Für die Mutenstrasse wurde im Rahmen dieses Projekts Tempo 30 untersucht, mit dem Fazit, dass die Temporeduktion aus Sicht des Lärmschutzes wenig zusätzlichen Nutzen bringt. Auch lagen keine Verkehrssicherheitsdefizite vor, die eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit rechtfertigten. Der Gemeinderat hielt in seiner Beschlussfassung vom 29. Oktober 2019 deshalb an Tempo 50 für die Mutenstrasse fest.

Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Römerstrasse zwischen den beiden Knoten wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich angehoben. Gerade für die Bushaltestelle «Obach» ist das Tempo 30 wichtig. Ausserdem werden mit dem Tempo-30-Regime auf der Römerstrasse die Vorhaben aus den FLAMA und der städtischen Lärmsanierung endlich umgesetzt.

Da die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich von der Römer- in die Mutenstrasse (im Kurven- und Knotenbereich) für alle Verkehrsteilnehmenden teilweise eingeschränkt sind und der MIV tendenziell mit zu hohen Tempos unterwegs ist ², empfiehlt es sich, die Signalisation auf der Mutenstrasse weiter gegen Westen zu verschieben (siehe nachfolgende Abbildung 21). Die Stelle vor dem Knoten Mutenstrasse – Hans Huber-Strasse bietet sich als Übergang von Tempo 50 auf Tempo 30 an: So bleibt für den MIV bis zum Knoten Römerstrasse – Mutenstrasse ausreichend Zeit, das Tempo zu reduzieren, was die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden an diesem Knoten massgeblich erhöht. Auch wird die Veloverkehrssicherheit am Knoten Hans Huber-Strasse – Mutenstrasse dadurch in beide Richtungen verbessert.

² Die letzten Geschwindigkeitsmessungen der Stadtpolizei erfolgten im Jahr 2017 über mehrere Wochen (Seitenradar Speedy). Der V85-Wert lag bei 48 km/h, was bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in einem guten Bereich liegt. Die maximal gemessene Geschwindigkeit lag jedoch bei 118 km/h und es wurden mehrere Fahrzeuge in diesem Zeitraum mit rund 100 km/h gemessen.

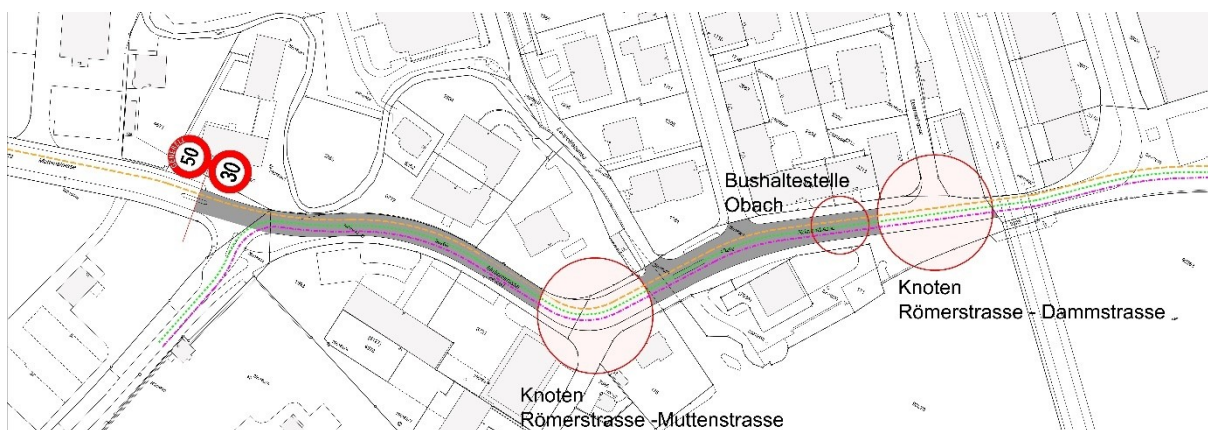


Abbildung 21: künftiges Verkehrsregime in Abhängigkeit der Knoten Römerstrasse - Muttenstrasse und Knoten Römerstrasse – Dammstrasse sowie der Verkehrstragenden (gelb = Bus, grün = Velo, violett = Skater)

Daher wird beantragt, dem Tempo-30-Regime für den Streckenabschnitt Muttenstrasse bis Hans Huber-Strasse, entgegen des Gemeinderatsbeschlusses aus dem Jahr 2019, zuzustimmen.

4.2 Umgestaltung Knoten Römerstrasse – Muttentstrasse

Bei der Überprüfung des Knotens Römerstrasse – Dammstrasse (Teil BGK Dammstrasse) wurde auch der Knoten Römerstrasse – Muttonstrasse auf die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr hin untersucht. Der Bericht Knotenüberprüfung Römerstrasse – Dammstrasse und Römerstrasse – Muttonstrasse vom 6. März 2023 empfiehlt den Knoten Römerstrasse – Muttonstrasse mit einer Trottoirüberfahrt und einem Multifunktionsstreifen auszubilden (siehe Abbildung 20 und Beilage 1). Dieses Knotenlayout verbindet in Kombination mit dem Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse – Dammstrasse am besten die Anforderungen einer Zone 30 mit den Bedürfnissen der Velofahrenden. Vor allem für linksabbiegende Velos wird die Sicherheit im Vergleich zum aktuellen Zustand deutlich erhöht. Damit kann die Qualitätsstufe A gemäss dem aktuellen Entwurf des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes 2023 (FVVK-23) erreicht werden – heute ist der Knoten mit Qualitätsstufe B für den Veloverkehr bewertet (da es sich hierbei um eine gewichtige Velodirektverbindung handelt, wurde er im FVVK-23 trotz Qualitätsstufe B nicht als Schwachstelle mit Handlungsbedarf ausgewiesen).

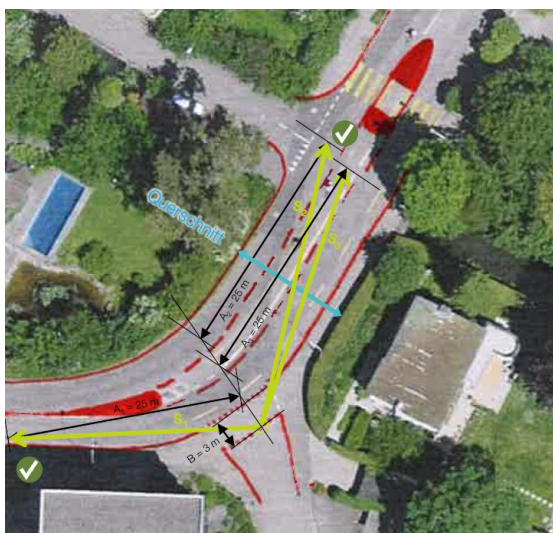


Abbildung 20: Empfohlenes Knotenlayout Römerstrasse - Muttenseestrasse gemäss Bericht Knotenprüfung Römerstrasse - Dammstrasse und Römerstrasse - Muttenseestrasse vom 6. März 2023 (Layout = rote Linie, Sichtbermen = grüne Linien)

Es wird beantragt, der Umgestaltung Knoten Römerstrasse – Mutenstrasse zuzustimmen und das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Vor- und Bauprojekts zu beauftragen. Eine Aussage zu den Kosten lässt sich erst mit einem konkreten Bauprojekt treffen, für die baulichen Anpassungen können diese derzeit nur abgeschätzt werden.

5. Schlussfolgerung

Durch die Eröffnung der Westumfahrung wurde das Westbahnhofquartier vom motorisierten Verkehr weitgehend befreit. Ein Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raums an zentraler Lage ist entstanden. Durch die geplante städtebauliche Entwicklung des Bahnareals werden die Anforderungen und Bedürfnisse an den Strassenraum verändert. Es wird Neuverkehr generiert und es findet eine Verlagerung der oberirdischen, öffentlichen Parkplätze in ein Parkhaus statt. Mit den BGK «Dammstrasse» und «Post- und Wengistrasse» wird die Umgebungs- und Strassenraumgestaltung auf die veränderten Rahmenbedingungen hin abgestimmt und koordiniert. Das BGK „Dammstrasse“ berücksichtigt dabei das erwartete Verkehrsaufkommen durch das neue Parkhaus.

Die Anmerkungen bzw. Bedenken der AGFV betreffend Veloverkehrssicherheit sowie die entsprechenden Mitwirkungsangaben zum Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB» betreffend Veloverkehrssicherheit und -regime am Knoten Römerstrasse – Dammstrasse konnten mit dem Variantenstudium vom 6. März 2023 ausgeräumt werden – die fachliche Empfehlung stützt den Knoten mit Rechtsvortritt, auch mit Fokus auf den Veloverkehr. Der Rechtsvortritt schafft als einheitliche Standardlösung für die neue Zone 30 Sicherheit und trägt zur Verkehrsberuhigung bei. In den weiteren Projektierungsphasen werden das Sichtweithenema vertieft überprüft und Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt sowie das Projekt Brückenersatz der SBB genutzt, um die Situation mit den bestehenden Stützmauern zu überprüfen.

Ferner sieht das Projekt Neubau Westbahnhof beidseitig des Bahnhofs ausreichend Veloabstellplätze vor – wovon auf der Seite Dammstrasse rund 100 gedeckte Abstellplätze realisiert werden sollen (die genaue Anzahl wird zusammen mit dem Bauprojekt „Personenunterführung und Perronanpassung SBB“ projektiert).

Die flankierenden Massnahmen Umgestaltung des Knotens Römerstrasse – Mutenstrasse und Einführung von Tempo 30 auf der Mutenstrasse, Abschnitt Mutenstrasse bis zur Einmündung der Hans Huber-Strasse, tragen entscheidend zu einer sicheren Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei. Ausserdem werden mit Tempo 30 auf der Römerstrasse die Vorhaben aus den FLAMA (RRB 2005/161) und der städtischen Lärmsanierung erfüllt. Es ist deshalb richtig, den Betrachtungsperimeter BGK «Dammstrasse», auf den Knoten Römerstrasse – Mutenstrasse auszuweiten und die Umgestaltung des Knotenlayouts sowie das Temporegime auf der Römer- und der Mutenstrasse in die Überlegungen einzubeziehen.

6. Weiteres Vorgehen / Termine

Das Konzept mit den flankierenden Massnahmen dient als Grundlage zur politischen Vernehmlassung und für die Ausarbeitung von Vor- und Bauprojekt.

Für die Genehmigung des BGK «Dammstrasse» sind folgende Termine vorgesehen:

- Genehmigung im Umwelt- und Bauausschuss 15.02.2024
- Genehmigung im Gemeinderat 19.03.2024

Bei einem positiven Entscheid des Gemeinderates wird das Strassenbauprojekt ausgearbeitet. Die Realisierung erfolgt in Koordination mit dem SBB-Projekt zum Westbahnhof.

Die Kreditgenehmigung (Kostengenauigkeit +/- 10%) des Bauprojekts Dammstrasse ist für 2025/26 geplant, eine Realisierung für 2027.

7. Antrag

Dem Umwelt- und Bauausschuss wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

1. Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept «Dammstrasse» wird genehmigt.
2. Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) und der Integration in die geplante Tempo 30 Zone Poststrasse – Römerstrasse wird genehmigt.
3. Die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf dem Dammplatz wird genehmigt.
4. Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Dammplatz bis Segetzstrasse) mit Integration in die bestehende Tempo 30 Zone Segetz und dem zweiteiligen Fahrverbot «Dammplatz – Dammstrasse – Segetzstrasse (Zubringerdienst gestattet)» auf demselben Strassenabschnitt wird genehmigt.

Dieser Strassenabschnitt ist zum grössten Teil Privatareal. Die Einführung von Tempo 30 und das Fahrverbot müssen in einem nächsten Schritt definitiv mit der Grundeigentümerin (Segetz AG) abgestimmt werden.

5. Der Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse – Dammstrasse sowie die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus wird genehmigt.
6. Das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, basierend auf dem vorliegenden BGK «Dammstrasse» wird beauftragt, ein entsprechendes Vor- und Bauprojekt auszuarbeiten.
7. Die Einführung von Tempo 30 auf der Mutenstrasse Abschnitt Römerstrasse bis Hans Huber-Strasse gemäss Kapitel 4.1 wird genehmigt.
8. Die flankierende Massnahme Umgestaltung Knoten Römerstrasse – Mutenstrasse gemäss Kapitel 4.2 wird genehmigt.
9. Das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, wird beauftragt, ein entsprechendes Vor- und Bauprojekt für den Knotenumbau Römerstrasse – Mutenstrasse auszuarbeiten.

Der Umwelt- und Bauausschuss hat zuhanden des Gemeinderates einstimmig

beschlossen:

Den 9 Anträgen des Stadtbauamts ist zu entsprechen.

Erläuterungen zum Antrag

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, leitet ein, dass es sich um ein komplexes Thema mit vielen Teilaspekten handelt. Die Fraktionen haben die Thematik behandelt und der Umwelt- und Bauausschuss hat sich mit dem Antrag vorgängig auseinandergesetzt.

Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt erläutert den vorliegenden Antrag mittels einigen Folien. Er weist auf die umfangreichen Unterlagen hin und wird nicht auf alle Aspekte eingehen, sondern im Speziellen auf ein, zwei Themen. In der Abbildung 2 des Antrages ist ersichtlich, dass das vorliegende Projekt Bestandteil von insgesamt drei Teilbereichen ist. Anlässlich der letzten Gemeinderatssitzung wurde der rote Bereich behandelt. Heute wird über den grünen und gelben Teil beraten. Wichtig dabei ist, dass die Teile aufeinander abgestimmt sind. Aktuell liegt das Konzept vor. Danach wird das Vorprojekt folgen, das wiederum im Gemeinderat beraten wird. Er möchte kurz erläutern, wie das Stadtbauamt überhaupt zu so einem Projekt gelangt. Einerseits sind Ideen und Vorstellungen vorhanden, andererseits liegen gesetzliche Rahmenbedingungen vor. Im vorliegenden Fall sind die Rahmenbedingungen im Strassenverkehrsgesetz, Strassenverordnung und andere Normen sehr streng. Ein gewisser Handlungsspielraum ist zwar gegeben, aber dieser Handlungsspielraum ist nicht sehr breit. Hinzu kommen die geometrischen Rahmenbedingungen wie z.Bsp. der Strassenquerschnitt. Auf dem Strassenquerschnitt wird alles abgebildet, bspw. der Langsamverkehr, der Bahnverkehr, die Bäume und die unterirdischen Werkleitungen. Das ist eine weitere Herausforderung, die zu Kompromissen führt.

Markus Schüpbach erläutert, dass der Umwelt- und Bauausschuss den Beschluss zur Genehmigung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Dammstrasse in der Sitzung vom 15. Februar 2024 einstimmig beschlossen hat. Das Konzept beinhaltet zusätzliche, flankierende Massnahmen zur Einführung eines Tempo 30 Regimes auf der Römer-/Muttenstrassen. Doch von Anfang an: 2018 haben die Stadt Solothurn und die SBB Immobilien einen Studienauftrag zum Westbahnhofareal und westlich der Bahnlinie Teile des Glutzareals in Auftrag gegeben. Daraus sind zwei Planungssperimeter, die Bebauung Westbahnhofareal und das Umfeld Westbahnhofareal definiert worden. Das «Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse» ist Teil dieses zweiten Planungssperimeters und beinhaltet neben einer Aufwertung der Strassen- und Aussenräume westlich des Westbahnhofes auch die Optimierung für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindung und Erschliessung der Parkgarage SBB von der Westtangente her. Letzteres entspricht einer Vorgabe des Amtes für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn. Das vorliegende Konzept reiht sich darum nahtlos in das ursprünglich in der Gemeinderatssitzung vom 5. Mai 2020 genehmigten Betriebs- und Gestaltungskonzept nordöstlich vom Westbahnhof (BGK) ein. Dazu gehören der Gestaltungsplan Westbahnhof SBB und der heute traktandierende Gestaltungsplan Westbahnhofquartier, der im Traktandum 7 diskutiert wird, sowie der teilweise oder mehrheitlich realisierte Postplatz. Die Hauptdiskussionsspunkte im Ausschuss zum BGK Dammstrasse waren die im KPU Protokoll empfohlene Überprüfung des Knotenpunktes Damm-/Römerstrasse sowie die geplante Einführung und Ausdehnung der Tempo 30 Zonen mit der garantierten Sicherstellung des Verkehrszugangs für die Firma Glutz AG. Wie dem Antrag entnommen werden kann, hat die KPU der vorliegenden Vortrittsregelung am Knotenpunkt Damm-/Römerstrasse zugestimmt und das Stadtbauamt hat das damals an der Ausschuss-Sitzung bestätigt, dass ein grundsätzliches Einverständnis für die Zufahrt durch die Glutz AG vorliegt und die Zufahrt für die Glutz AG über die Dammstrasse auch nach der Realisierung des Konzeptes sichergestellt wird. Im Weiteren war die Temporeduktion auf der Römer- und Muttenstrasse ein Diskussionsthema im Ausschuss. Diese wird, entgegen dem Gemeinderatsbeschluss von 2019, wegen Sicherheits- und Lärmgründen jetzt umgesetzt werden. Gemäss Ausführungen des Stadtbauamtes kann nur mit Einführung von Tempo 30 und einem zukünftigen Flüsterersatzbelag auf diesem Strassenabschnitt auf eine kostspielige Lärmsanierung verzichtet werden. Zudem wird in der Stellungnahme, die im Anschluss zur

Ausschuss-Sitzung durch das Stadtbauamt geschrieben und verteilt wurde, erwähnt, dass die Busbetriebe auf diesem Strassenabschnitt zwischen Haltestelle Postplatz und Obach kaum jemals Tempo 50 erreichen. Der Umwelt- und Bauausschuss beantragt deshalb dem Gemeinderat, den vorliegenden 9 Anträgen unter Berücksichtigung der nachträglich beiliegenden Stellungnahmen des Stadtbauamtes zuzustimmen.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Heinz Flück teilt mit, dass die Fraktion der Grünen im Prinzip mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse einverstanden ist. Aus ihrer Sicht ist klar: Die Römerstrasse muss wegen dem Busverkehr und Veloroute vortrittsberechtigt bleiben. Mit den neuen Regelungen für die Tempo 30 Strecken ist dies auch ohne Weiteres möglich. Es gibt verschiedene, stichhaltige Begründungen dafür. Die Römerstrasse kann eine Tempo 30 Strecke werden, nur schon mit der Begründung, weil es eine ÖV-Strecke ist. Zusätzlich führt eine nationale Veloroute hindurch und als drittes Argument besteht das Lärmsanierungsprojekt. Alleine aufgrund des Lärmsanierungsprojektes kann man eine Tempo 30 Strecke eingeführt werden. Tempo 30 wäre eigentlich im ganzen Quartier logisch. Die Velohauptroute ist eine wichtige Verbindung von der Sekundarschule bis Lüsslingen, im Sommer zur Badi und das ganze Jahr hindurch zum Sportzentrum und zur Kulturfabrik Kofmehl usw. Das bedingt jedoch Verbesserungsmassnahmen und der Mehrverkehr beim Parkhaus macht diese Verbesserungsmassnahmen noch dringlicher. Noch zu den Vortrittsregelungen im Detail: Heute ist die Dammstrasse eine Stoppstrasse. Ohne bauliche Massnahme im Unterföhrungsbereich kann man auf keinen Fall einen Rechtsvortritt machen. Bereits heute mit dem Stopp ist die Einmündung ein Unfallschwerpunkt. Das kann im Internet nachgelesen werden. Damit ist klar, dass neben der Vortrittsregelung auch weitere bauliche Massnahmen benötigt werden. Aber was man auch immer macht, ein Rechtsvortritt bei der Ausfahrt Römerstrasse kommt wahrscheinlich nie in Frage. Die Fraktion der Grünen beantragt daher die Streichung des Rechtsvortritts im Antrag 5. Es ist keine Umformulierung gewünscht, sondern einfach kein Rechtsvortritt. Aufgrund der Unterscheidung von einer Tempo 30 Strecke und einer Tempo 30 Zone, müssen auch die Anträge 2 und 7 angepasst werden. Die Fraktion der Grünen versteht zudem nicht, warum nicht eine Tempo 30 Zone eingeföhrt wird, welche die Dammstrasse, die Obachstrasse und die Leopoldstrasse umfasst. Bei diesen Strassen gäbe es am Schluss, wenn eine Tempo 30 Zone eingeföhrt wird, sogar weniger Signale. Beim vorliegenden Vorschlag müsste bei der Einfahrt in die kleine Leopoldstrasse ein «Ende Tempo 30»-Schild aufgestellt und bei der Ausfahrt von der Obachstrasse in die breitere und grössere Römerstrasse ein «Anfang Tempo 30» Schild aufgestellt werden. Das erscheint der Fraktion der Grünen nicht logisch. Es wäre kein grosser Perimeter, der zur Tempo 30 Zone hinzukäme. Lediglich die Leopoldstrasse und die Obachstrasse sowie die Obachstrasse im Übergang in die Gewerbestrasse. Leider muss die Fraktion der Grünen davon ausgehen, dass die Gutachter der Firma Transitec kaum eine Ahnung haben, wie sich die Velofahrer in Wirklichkeit bewegen. Die Velos fahren in der Unterföhrung rechts der Wand entlang. Deshalb gab es wohl auch Unfälle. Wie werden die Velofahrer künftighin durch die Unterföhrung fahren, wenn in der Mitte der Fahrbahn ein Velopiktogramm gemalt ist? Die eher unsicheren Velofahrer werden weiterhin rechts fahren, weil sich der Velofahrer gewohnt ist rechts zu fahren. Besonders wenn man nicht einem Auto in den Weg kommen will. Das Fazit: Eine echte Optik aus Velofahrersicht, muss der Firma abgesprochen werden. Die BSU wurde gebeten ihre Meinung zu Tempo 30 abzugeben. Man konnte aber nirgends lesen, ob sie gefragt wurden, was für sie der Rechtsvortritt an der Dammstrasse bedeuten würde. Aus der Sicht der Fraktion der Grünen müssten die Busse im Schritttempo durch diese Unterföhrung fahren und fast anhalten, weil sie erst im letzten Moment sehen, ob da etwas von rechts kommt. Auch zu möglichen Varianten der Neugestaltung des Strassenraumes Römerstrasse kann man nichts Innovatives lesen. Aus diesem Grund hat sich die

Fraktion der Grünen zunächst überlegt, die ganze Vorlage zurückzuweisen. Das wird nun aber jetzt nicht gemacht. Die Fraktion der Grünen erwartet klar, dass man jetzt mögliche Lösungen prüft. Die Römerstrasse bietet genügend Raum. Ausserhalb der Unterführung ist die engste Stelle gute 15 Meter breit und in der Unterführung sind es auch 7.30 Meter. Am naheliegendsten wäre, wenn die Sichtweiten verbessert werden sollen, das Verlegen des südseitigen Trottoirs. Das Trottoir innerhalb der Unterführung wird nicht benötigt. Mit dem Durchgang über die Nordseite würden bereits bessere Sichtwinkel entstehen. Die von der Transitec begründet verworfene Variante der Trottoirüberfahrt würde dann plötzlich wieder Sinn ergeben und diese Variante könnte wieder in Betracht gezogen werden. Es hätte auch genügend Platz für einen durchgehenden Veloweg durch die Unterführung. Das gäbe eine sehr gute Lösung für eine durchgehende, kreuzungsfreie Veloroute vom Postplatz über die Südseite der Römerstrasse bis zur Einmündung in den kleineren Teil der Römerstrasse. Wie bereits gesagt, das BGK Dammstrasse ist für die Fraktion der Grünen in Ordnung. Die Tempo 30 Zone soll zur Tempo 30 Zone auf der anderen Seite der Bahnlinie hinzugenommen werden. Bei der Einmündung Römerstrasse in die kleine Römerstrasse muss auch noch genauer hingeschaut werden. Dort ist ebenfalls eine schwierige Linksabbiegesituation. Die Anträge der Fraktion der Grünen lauten wie folgt:

Antrag 2 müsste heissen: «Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammpfatz) wird genehmigt.»

Antrag 5 «Die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Ausfahrt Parkhaus wird genehmigt.»

Antrag 7 «Die Einführung einer Tempo 30 Strecke auf der Römerstrasse vom Postplatz bis zur Verzweigung Muttenstrasse und auf dieser im Abschnitt Römerstrasse bis Hans Huber-Strasse wird genehmigt.»

Die Fraktion der Grünen stellt keine Anträge, bezüglich der vorangegangenen Ausführung zur Obach- und Leopoldstrasse. Aber man geht davon aus, dass dies noch geprüft wird.

Philipp Jenni dankt im Namen der SP-Fraktion für die umfangreichen und verständlichen Unterlagen. **Vorweg, die SP-Fraktion wird den Anträgen zustimmen.** Das Geschäft wurde bereits detailliert im Ausschuss diskutiert und alle Ausführungen von Heinz Flück wären in dieser Diskussion sehr wertvoll gewesen. Es ist schade, dass die detaillierte Diskussion im Gemeinderat geführt werden muss. Wie die Verwaltung bereits erwähnt hat, ist es ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, das die Grundsätze aufzeigt. Weil es bereits relativ detailliert besprochen wurde, wird er nur auf einige wenige Punkte eingehen. Die Erweiterung der Tempo 30 Zone ist sicherlich eine wichtige Lösung, die besonders den Knoten Römer- / Dammstrasse entschärft. Klar ist, dass aus Platzgründen andere Lösungen auch relativ schwierig sind. Die SP-Fraktion erachtet deshalb die vorliegende Lösung als praktikabel. Der Rechtsvortritt passt eigentlich gut in die Tempo 30 Zone. Deshalb wäre dies aus der Sicht der SP-Fraktion richtig. Man geht davon aus, dass man im Rahmen des Vorprojektes auch Lösungen finden wird, indem eine Einfahrtsituation gewählt wird, welche die Sichtweiten einhalten kann. Für den Dammpfatz sollte ein attraktiverer Name gewählt werden. Die Diskussion in der Fraktion dazu war, dass sich der Dammpfatz mittel- bis langfristig entfalten soll. Aktuell befindet sich dieser Platz noch in einem Industriequartier. Ohne die mittel- bis langfristige Entwicklung, welche die Stadt in diesem Bereich machen wird, wäre aus Sicht von Philipp Jenni der Bau der Unterführung sinnlos. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass eine Tempo 30 Zone nur so gut ist, wie sie vom Verkehrsteilnehmer auch wahrgenommen wird. Das Vertrauen in die Stadt ist vorhanden, dass in der weiteren Planung die Strassenraumgestaltung so umgesetzt wird, dass die Tempo 30 Zone funktioniert. In diesem Bereich könnte man sich überlegen, die Baumgruben der bestehenden Bäume zu vergrössern. Aktuell sind die Baumgruben teilweise in der Fahrbahn. Diese Details müssen in der weiteren Planung gelöst werden.

Markus Schüpbach betont erneut, dass der Umwelt- und Bauausschuss diesem Geschäft einstimmig zugestimmt hat.

Markus Schüpbach dankt im Namen der FDP-Fraktion dem Stadtbauamt für die ausführlichen Unterlagen. **Die FDP-Fraktion stimmt den Anträgen des Betriebs- und Gestaltungskonzept Dammstrasse grundsätzlich zu.** Insbesondere im Wissen, dass es in ein Vorprojekt übergeht. An dieser Stelle wird erneut die Diskussion betreffend Tempo 30 erwähnt. Die Mehrheit der FDP-Fraktion möchte neben der Begründung im Ausschuss-Protokoll und der Stellungnahme des Stadtbauamtes nochmals den Hintergrund verstehen, wieso eine Erweiterung der Tempo 30 Reduktion zwischen dem Knoten Römer-/Mutenstrasse bis Knoten Hans-Huber-/Mutenstrasse hier mit dem Antrag 7 beantragt wird. Die Frage dazu liegt im Lärmsanierungsprojekt, das der Gemeinderat an der Sitzung vom 29. Oktober 2019 auf diesem Strassenabschnitt Tempo-50 diskutiert und beschlossen hat. Die Empfehlung zu diesem Mehrheitsbeschluss findet sich im Kriterienkatalog aus dem öffentlich aufgelegten Lärmsanierungsprojekt. In der Schlussbeurteilung wird aus dieser Kriterienliste explizit kein Nutzen durch eine Tempo 30 Einführung erwähnt. Weder für die Umwelt noch für die Sicherheit. Dagegen wird in der erwähnten Kriterienliste schriftlich erwähnt, dass mit einer Belagssanierung mit einem Flüsterbelag für diesen Strassenabschnitt eine mindestens ebenso wirksame Lärmreduktionsmassnahme postuliert wird. Die FDP-Fraktion ist deshalb der Ansicht, dass mit dem geplanten Einsatz eines Flüsterbelags auf dem Abschnitt Knoten Römer-/Mutenstrasse bis Knoten Hans-Huber/ Mutenstrasse auch bei Tempo 50 keine zusätzlichen Lärmsanierungsmassnahmen finanziert werden müssen. Es wird im Moment auf einen Gegenantrag verzichtet.

Marianne Wyss dankt im Namen der SVP-Fraktion für die Ausarbeitung des Westbahnhofquartiers. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die Ausarbeitung der Dammstrasse mit Begegnungszone und die direkt angrenzende 30er Zone sinnvoll ist und begrüsst das Konzept. Was nach der Meinung der SVP geklärt werden muss, ist die Zone, in der Personen am Bahnhof abgeholt werden. Klar kann man sagen, dass die Situation auf der Nordseite geregelt ist. Aber in der Realität ist es so, dass diejenigen, die auf der Südseite wohnen, kaum um den Bahnhof herum fahren, um jemanden ab- oder aufzuladen. Das macht auch niemand am Hauptbahnhof. An der Kreuzung Dammstrasse/Römerstrasse wird der Rechtsvortritt als problematisch betrachtet, da die Situation unübersichtlich ist, auch wenn es eine Tempo 30 Zone ist. Im Weiteren spricht sich die SVP-Fraktion gegen eine weitere Ausdehnung der Tempo 30 Zone aus. Die SVP-Fraktion kann sich damit abfinden, sollte die Tempo 30 Zone in der Kurve von der Kreuzung der Mutenstrasse beginnen. Der Individualverkehr wird in der Stadt leider immer mehr eingeschränkt und so unattraktiver gemacht. Die langsame und stetige Ausdehnung der Tempo 30 Zone ist ein Kampf gegen die Automobilisten. Auch wenn Fahrradwege und Fussgängerwege wichtig sind, will die Stadt wachsen und sollte deshalb attraktiv bleiben und nicht mit weiteren Hindernissen zu einem Hindernispark werden. Die Römerstrasse wird in den Unterlagen als wichtige Veloroute und ÖV-Verbindung angegeben. Sie ist aber auch eine Autostrasse und verbindet einen Teil der Weststadt mit der schönen Altstadt. Das wird leider immer wieder vergessen. Die Strasse entlastet so auch die Bielstrasse. Die durchgeführten Verkehrsmessungen von 2022 sind nicht repräsentativ, da während Covid ein relativ starker Einbruch des Autoverkehrs merklich war. Die Ausdehnung der Tempo 30 Zone wurde 2019 klar abgelehnt. Deshalb soll die Tempo 30 Zone nicht, auch wenn es der Wunsch der Fraktion der Grünen ist, bis zur Hans Huber-Strasse ausgedehnt werden. Durch eine weitere Ausdehnung der Tempo 30 Zone wird die Stadt weiter unattraktiv. Es erschwert den Autofahrern und Autofahrerinnen sowie den Töfffahrern und Töfffahrerinnen in die Stadt zu gelangen. Aber bitte denkt daran, wir sind weiterhin auf Personen angewiesen, die den ÖV nicht nutzen können. Sei es aus gesundheitlichen Gründen, schlechter ÖV-Anbindung oder auch unser Gewerbe. Diese Personen halten unser Gewerbe am Laufen. Zur Kreuzung Römerstrasse/Mutenstrasse: Gibt es eine Abschätzung der Grobkosten. Wenn es doch eine Abschätzung der Grobkosten gibt, warum beziffert man diese dann nicht? Warum kann diese Grobschätzung nicht ungefähr den Unterlagen entnommen werden? **Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion**

der Umgestaltung nicht zustimmen. Der Richtpreis ist nicht bekannt und die Kreuzung funktioniert so nicht. **Die SVP-Fraktion wird Teilpunkten der Anträge zustimmen.**

Jolanda Egger weist darauf hin, dass es sich um grosse Bauprojekte handelt, die im Moment behandelt werden dürfen. Diese haben auch grössere Auswirkungen auf die Stadt. So auch das vorliegende Projekt. Die sehr ausführlichen Unterlagen werden verdankt. **Die GLP-Fraktion kann grundsätzlich dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zustimmen.** Vor allem wird die Ausweitung der Tempo 30 Zone begrüsst, weil dies ganz klar zur Verkehrssicherheit beitragen wird, da gibt es genügend Studien dazu. Aufgrund des neuen Parkhauses wird es sicher auch ein höheres Verkehrsaufkommen geben. Wenn die verschiedenen Lösungen betrachtet werden, ist ersichtlich, dass die Rechtsvortrittslösung und die Lösung Vortritt Römerstrasse am besten abschliessen. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept priorisiert die Rechtsvortrittslösung aufgrund der Sichtweiten. Gemäss dem Beschlussprotokoll der KPU gibt es aber für diesen betreffenden Knoten im Bezug auf die Sichtweiten keine Ideallösung. Spannend ist bei der Betrachtung der heutigen Situation, dass eine Vortrittslösung Römerstrasse vorliegt. Eigentlich eine der Lösungen, die hier am besten abgeschnitten haben. Obwohl dort heute Tempo 50 km/h gilt. Was gibt es letztlich zu beachten? Die GLP-Fraktion war der Meinung, dass vielleicht heute noch gar keine Lösung priorisiert werden muss. Weshalb wird der Entscheid nicht aufgeschoben, wie es im Beschlussprotokoll der KPU auch steht und der Gemeinderat in der Bauprojektphase das Sichtweithema noch einmal überprüft. Allenfalls kann die Erneuerung der SBB-Brücke, die bis Ende 2027 erfolgen soll, noch irgendeinen Einfluss haben. Ausserdem wird die Stadtpolizei noch miteinbezogen für die Analysen. Aus diesem Grund kam die GLP-Fraktion zum Schluss, dass abgewartet werden könnte und die Thematik später noch einmal betrachtet wird. Vielleicht resultiert dann eine andere Lösung. Eventuell hat sich zu diesem Zeitpunkt dann auch das Sichtweithema entschärft. Aus diesem Grund ist die GLP-Fraktion der Meinung, man könnte mit dem Entscheid noch zuwarten und nichts prioritär behandeln. **Die GLP-Fraktion wird den Anträgen zustimmen.**

Beantwortung der Fragen

Es freut **Heinz Flück**, dass die SVP-Fraktion den Rechtsvortritt an der Römerstrasse/Dammstrasse nicht will, da dies zu Konflikten führt. Die kleine Verlängerung der Tempo 30 Zone in die Mutenstrasse wird von der SVP-Fraktion zu einer Glaubensfrage gemacht. Es hat überhaupt nichts damit zu tun. Es macht Sinn, dass wenn man von der Mutenstrasse herkommt, die Signalisation vor der Kurve steht und nicht erst in der Kurve.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, weist auf die offenen Fragen hin. Eine Frage war, warum die Erweiterung von Tempo 30 auf der Mutenstrasse angestrebt wird. Eine andere Frage war, weshalb die erwähnte Grobkostenschätzung der Kreuzung Mutenstrasse nicht in den Unterlagen ersichtlich ist.

Yves Gaudens erklärt, dass der Beginn der Tempo 30 Zone so festgelegt wurde, dass man genügende Distanz zwischen den beiden Knoten Mutenstrasse-Römerstrasse und Mutenstrasse-Hans Huber-Strasse hat. Das wurde unter Punkt 4.1 im Antrag ausgeführt. **Markus Schüpbach** ergänzt, dass der Hintergrund die Thematik Sicherheit und Lärm ist. **Yves Gaudens** bestätigt dies, da es aufgrund des neuen Parkhauses zu Mehrverkehr kommt. Es stellt sich die Frage, wie dieser Mehrverkehr verträglich abgewickelt werden kann. Es gibt die Möglichkeit, die Strassenraumgestaltung abzuändern, was mit hohen Kosten verbunden ist. Oder man kann die Geschwindigkeit heruntersetzen, was den Vorteil hat, dass eine höhere Verkehrsmenge ermöglicht wird.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, leitet zur Abstimmung der Gegenanträge der Fraktion der Grünen über.

Dem Originalantrag 2 «Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) und der Integration in die geplante Tempo-30-Zone Poststrasse – Römerstrasse wird genehmigt.» wird der Antrag von Heinz Flück «Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) wird genehmigt.» gegenübergestellt.

Heinz Flück begründet seinen Antrag damit, dass die Tempo 30 Zone der Dammstrasse nicht zwingend in den Perimeter auf der anderen Seite der Bahnlinie hinzugeschlagen werden muss. Materiell ändert der Antrag nichts.

Pirmin Bischof erkundigt sich nach dem konkreten Unterschied der beiden Anträge.

Heinz Flück erklärt, dass die Integration in die geplante Tempo 30 Zone Poststrasse und Römerstrasse wegfällt. Im Antrag 7 wird dann eine Tempo 30 Strecke auf der Römerstrasse eingeführt. Materiell bleibt Tempo 30 aber es soll keine Tempo 30 Zone erstellt werden, damit kein genereller Rechtsvortritt gilt. Konkret geht es nur um den Rechtsvortritt. Rechtsvortritt herrscht automatisch in einer Tempo 30 Zone. Nicht aber auf einer Tempo 30 Strecke.

Marianne Wyss erkundigt sich, ob der Rechtsvortritt nicht gestrichen werden kann, ohne dass dieser Antrag geändert wird. Heinz Flück meint, dass eventuell über alle seine Anträge gesamt beschlossen werden müsste, da der Rechtsvortritt explizit in Antrag 5 enthalten ist.

Pirmin Bischof fragt direkt beim Leiter Stadtbauamt nach, ob mit der Annahme der Tempo 30 Zone der Rechtsvortritt trotzdem gestrichen werden kann.

Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt, hält fest, dass die Unterscheidung einer Tempo 30 Zone und einer Tempo 30 Strecke vor allem Auswirkungen auf die Signalisation hat. Eine Tempo 30 Zone wird mit einer Eingangssignalisation und einer End-Signalisation angezeigt. Eine Tempo 30 Strecke muss bei jeder Kreuzung neu signalisiert werden. Aber in beiden Verkehrsregimen herrscht die maximale Geschwindigkeit von 30 km/h. Weiter bestätigt er auf Nachfragen, dass der Rechtsvortritt nicht zwingend gelten muss in einer Tempo 30 Zone.

Dem Originalantrag „Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) und der Integration in die geplante Tempo 30 Zone Poststrasse – Römerstrasse wird genehmigt.“ stimmen 29 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Gegenantrag von Heinz Flück «Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) wird genehmigt.» stimmt 1 Gemeinderatsmitglied zu.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, geht weiter zum vorliegenden Gegenantrag von Heinz Flück zum Originalantrag 5 und erkundigt sich nach Wortmeldungen.

Pirmin Bischof erkundigt sich auch hier, nach dem Unterschied der beiden Anträge. Es stellt sich die Frage, ob der Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse-Dammstrasse aus Gründen der Gefährlichkeit abgelehnt wird und der Vortritt der Römerstrasse gewünscht ist. Konkret sieht der Originalantrag den Rechtsvortritt vor und der Gegenantrag schliesst diesen aus. Somit müsste der Gegenantrag lauten, dass der Vortritt der Römerstrasse bestehen bleibt.

Jolanda Egger kommt auf ihr Votum zurück. Ob der Ausdruck Ausfahrt oder Einfahrt Parkhaus richtig ist, wurde bereits im Ausschuss ausführlich diskutiert. Die korrekte Bezeichnung muss der Leiter Stadtbauamt mitteilen. Wichtig ist, dass dort die «Kein Vortritt-Regelung» gilt. Aber betreffend der Römerstrasse-Dammstrasse soll die Situation zum gegebenen Zeitpunkt

geprüft werde. Denn die Lösung mit Vortritt Römerstrasse ist aufgrund der Sichtweithemantik nicht zu priorisieren. Deshalb wäre es besser, heute nicht die Entscheidung zugunsten der Vortrittsregelung Römerstrasse zu treffen, da es gemäss der Gegenüberstellung keine gute Lösung ist. **Aus diesem Grund stellt Jolanda Egger den Antrag, dass die Vortrittsregelung beim Knoten Dammstrasse-Römerstrasse im Rahmen des Vorprojektes zu prüfen ist. Die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Ausfahrt Parkhaus wird genehmigt.**

Ladina Schaller stimmt der Argumentation zu. Aber neu befindet sich die Dammstrasse - Römerstrasse in einer Tempo 30 Zone, in der im Normalfall Rechtsvortritt gilt. In gewissen Fällen kann vom Rechtsvortritt abgewichen werden. Am Schluss ist dies nur eine Frage der Signalisation, die jederzeit wieder geändert werden kann. Deshalb kann sie der Argumentation von Jolanda Egger folgen, aber in der Logik löst die Tempo 30 Zonen nun den Rechtsvortritt aus. Sollte sich zum gegebenen Zeitpunkt zeigen, dass eine andere Lösung sinnvoller ist, dann kann dies immer noch entsprechend signalisiert werden. Sie macht beliebt, dem vorgeschlagenen Antrag zuzustimmen, denn das Detailprojekt wird es zeigen.

Philipp Jenni fasst zusammen, dass der «Kein Vortritt» bei der Ausfahrt oder Zufahrt Parkhaus unbestritten ist. Will man nun die Vortrittsregelung Dammstrasse - Römerstrasse erneut prüfen, müsste dies im Vorprojekt geschehen und nicht irgendwann mal. Somit müssten im Vorprojekt Varianten geprüft werden. Die Sanierung der SBB-Brücke wird an diesem Projekt nichts ändern. Er möchte nicht, dass beschlossen wird Varianten zu prüfen und das dann nie passiert. Deshalb muss die Prüfung im Vorprojekt erfolgen.

Markus Schüpbach ist der Meinung, dass für das vorliegende BGK bereits Varianten untersucht wurden, aber das müsste der Leiter Stadtbauamt bestätigen. Aus seiner Sicht liegen Varianten vor, nun können beliebig erneut Varianten ausgearbeitet werden. Der Vorschlag im BGK ist, an der Römerstrasse - Dammstrasse eine Rechtsvortritt-Regelung einzuführen.

Angela Petiti wendet ein, dass in den Unterlagen bereits wunderbar ausgeführt ist, weshalb der Rechtsvortritt die sicherste Variante ist. Mehr als nochmals prüfen geht nicht.

Heinz Flück hat bereits versucht zu erläutern, weshalb es noch andere Möglichkeiten als die geprüften gibt. Bspw. wenn das Trottoir auf die andere Seite verlegt wird. Er stellt in Frage, ob die Transitec überhaupt vor Ort gewesen sind. Würde die BSU nach ihrer Meinung zum Rechtsvortritt gefragt, würde diese wohl auch Vorbehalte anmelden.

Yves Gaudens weist auf Punkt 3.3.2. Betriebskonzept, Abschnitt Knoten Römerstrasse – Dammstrasse hin. Dort ist eine Grafik über die Auswertung der verschiedenen Vortrittsmöglichkeiten aufgeführt. Aufgrund der Sichtweithemantik wäre eine «Kein Vortritt-Regelung» schlicht und einfach nicht bewilligungsfähig, da es sicherheitsrelevant ist. Er nimmt die heute geäusserten Bedenken zum Rechtsvortritt mit. Geprüft werden könnte eine Anpassung der Geometrie bspw. die Einfahrt Dammstrasse anpassen. Solche Varianten müssten im Vorprojekt aufgezeigt und die Kosten dargelegt werden.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, stellt zunächst den Antrag von Jolanda Egger, wonach die Vortrittsregelung beim Knoten Dammstrasse – Römerstrasse zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen ist und die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus genehmigt wird, dem Antrag von Heinz Flück gegenüber, wonach lediglich die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus genehmigt wird.

Bevor es zu einer Abstimmung kommt, erkundigt sich **Jolanda Egger**, ob zwingend heute ein Entscheid gefällt werden. Die Stadtpräsidentin bestätigt, dass eine Verschiebung auf einen späteren Zeitpunkt grundsätzlich möglich ist.

Heinz Flück zieht seinen Antrag mit der vorliegenden Formulierung des Antrages von Jolanda Egger zurück.

Patrick Käppeli möchte am Knoten Dammstrasse – Römerstrasse explizit kein Rechtsvortritt haben und nicht lediglich die Prüfung desselben. **Er stellt deshalb den Antrag: Die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus wird genehmigt. Beim Knoten Dammstrasse – Römerstrasse ist kein Rechtsvortritt.**

Reto Stampfli fragt direkt den Leiter Stadtbauamt, ob bei der Vortrittsregelung die Sichtverhältnisse das Problem sind. **Yves Gaudens** bestätigt, dass die Problematik der Sichtverhältnisse in der Grafik unter Punkt 3.3.2. Betriebskonzept, Abschnitt Knoten Römerstrasse – Dammstrasse dargelegt ist. Im Rahmen des Ersatzes der SBB-Bahnbrücke besteht die Möglichkeit, dass es zu kleineren Verschiebungen kommen könnte.

Pirmin Bischof stellt fest, dass der Vorschlag von Patrick Käppeli eigentlich das heute bestehende Recht abbildet. Weshalb wäre das heutige Recht mit dem Zustand der Tempo 30 Zone rechtswidrig? Es handelt sich hier um eine gefährliche Kreuzung. Mit einem Rechtsvortritt sind Unfälle vorprogrammiert. Heute ist es eine Stoppstrasse. Kommt man von der Dammstrasse her, sieht man den Verkehrsteilnehmer von links nicht. Deshalb ist ein entsprechender Spiegel montiert. Der Spiegel löst die Problematik jedoch nur halbwegs. Der bestehende Zustand wäre somit ein praktikabler Zustand.

Yves Gaudens bezieht sich auf den Spiegel. Wird die Verkehrssituation an dieser Stelle neu geregelt, ist dieser nicht mehr erlaubt. Aufgrund der Unfallhäufigkeit, müssten an dieser Stelle Massnahmen ergriffen werden. Das Stadtbauamt hat die Pflicht, Massnahmen betreffend Sichtweiten zu ergreifen. Die Sichtweiten wurden untersucht. Die Variante 1 erfüllt die Anforderung vor allem deshalb, weil die Geschwindigkeit reduziert wird. Aber es besteht durchaus die Möglichkeit, dass es noch andere Lösungen gibt. Eventuell wären aber bauliche Massnahmen erforderlich.

Marianne Wyss sieht nicht ein, wieso der Rechtsvortritt in Ordnung ist aber die Aufhebung des Rechtsvortritts Sichtproblematiken hervorruft. Der Knoten weist doch nur Sichtproblematiken auf, wenn man von rechts in die Römerstrasse einbiegt und nicht wenn man von der Römerstrasse herkommt.

Yves Gaudens führt aus, dass es auf den Beobachtungspunkt ankommt. Dabei handelt es sich um eine technische Vorgabe, die genau definiert ist. Der Beobachtungspunkt ändert sich je nach Verkehrsteilnehmer. Das Vorgehen ist aus der Beilage von Transitec ersichtlich. Es handelt sich dabei um sehr technische Vorgaben.

Heinz Flück hält fest, dass er mit dem Vorschlag von Jolanda Egger, die Situation zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, einverstanden ist. Dabei müsste die BSU zum Rechtsvortritt befragt werden. Aus seiner Sicht kann an diesem Knoten mit der heutigen Geometrie keinesfalls ein Rechtsvortritt eingeführt werden kann. Er wird dem Antrag von Jolanda Egger zustimmen. **Heinz Flück zieht seinen Gegenantrag zu Antrag 7 zurück, da sein Antrag 2 abgelehnt wurde.**

Markus Schüpbach weist auf die Beilage zu den Unterlagen hin. In dieser Beilage wurde der Verkehr an verschiedensten Orten analysiert. Auf Seite 20 wird der Knoten Römerstrasse – Dammstrasse behandelt. Dort werden 4 Varianten aufgeführt. Je nach Sicht eines Verkehrsteilnehmers generiert dies eine unterschiedliche Bewertung von schlecht bis sehr gut. Die KPU hat schliesslich der «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus und dem Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse – Dammstrasse zugestimmt. Die KPU hat die Verkehrssituation zwei Mal diskutiert. In der vorliegenden Beilage wurden die Sichtweisen der verschiedenen

Verkehrsteilnehmer aufgezeigt. Die Thematik wurde in der KPU und im Ausschuss ausführlich diskutiert. Nun meint der Gemeinderat einfach so alles ändern zu müssen. Dabei erinnert er daran, dass die Stadt nur limitiert Geld zur Verfügung hat. Irgendwann sollte man den erhaltenen Unterlagen vertrauen. Der Ausschuss hat sich über eine Stunde mit der Thematik auseinandergesetzt. Schliesslich haben die Mitglieder den Anträgen zugestimmt.

Ladina Schaller stimmt Markus Schüpbach zu. Sie selber war zwei Mal in der KPU, im Ausschuss und in der Fraktion dabei. Verschiedenste Varianten wurden diskutiert. Jede Person hat seine eigene subjektive Einschätzung. Das hier vorliegende Konzept entspricht den gesetzlichen Normen.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, merkt an, dass durchaus auch ein Verkehrsregime wieder geändert werden kann, sollte es in der Praxis zu Problemen kommen. Zur Abstimmung kommt der Antrag von Patrick Käppeli, wonach beim Knoten Dammstrasse – Römerstrasse kein Rechtsvortritt eingeführt wird, gegenüber dem Antrag von Jolanda Egger, wonach der Entscheid ins Vorprojekt vertagt wird.

Dem Antrag von Patrick Käppeli: Die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus wird genehmigt. Beim Knoten Dammstrasse - Römerstrasse ist kein Rechtsvortritt. Stimmen 3 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag von Jolanda Egger: Die Vortrittsregelung beim Knoten Dammstrasse - Römerstrasse ist im Rahmen des Vorprojektes zu prüfen. Die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Ausfahrt Parkhaus wird genehmigt. Stimmen 14 Gemeinderatsmitglieder zu.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt mit 13 Enthaltungen.

Somit wird dem obsiegenden Antrag von Jolanda Egger der Originalantrag gegenübergestellt. Der Originalantrag lautet: Der Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse – Dammstrasse sowie die «Kein Vortritt-Regelung» bei der **Ausfahrt** Parkhaus wird genehmigt.

Dem Originalantrag, wonach der Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse -Dammstrasse sowie die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Zufahrt Parkhaus genehmigt werden, stimmen 18 Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag von Jolanda Egger, wonach die Vortrittsregelung beim Knoten Dammstrasse - Römerstrasse erst im Rahmen des Vorprojektes zu prüfen ist sowie die «Kein Vortritt-Regelung» bei der Ausfahrt Parkhaus genehmigt wird stimmen 9 Gemeinderatsmitglieder zu.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt mit 3 Enthaltungen.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, lässt zum Schluss über alle Anträge gemeinsam abstimmen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird

beschlossen:

29 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung

1. Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept «Dammstrasse» wird genehmigt.
2. Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Römerstrasse bis Zufahrt Parking resp. Dammplatz) und der Integration in die geplante Tempo 30 Zone Poststrasse – Römerstrasse wird genehmigt.
3. Die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf dem Dammplatz wird genehmigt.
4. Die Einführung von Tempo 30 auf der Dammstrasse (Abschnitt Dammplatz bis Segetzstrasse) mit Integration in die bestehende Tempo 30 Zone Segetz und dem zweiteiligen Fahrverbot «Dammplatz – Dammstrasse – Segetzstrasse (Zubringerdienst gestattet)» auf demselben Strassenabschnitt wird genehmigt.

Dieser Strassenabschnitt ist zum grössten Teil Privatareal. Die Einführung von Tempo 30 und das Fahrverbot müssen in einem nächsten Schritt definitiv mit der Grundeigentümerin (Segetz AG) abgestimmt werden.

5. Der Rechtsvortritt beim Knoten Römerstrasse – Dammstrasse sowie die «Kein Vortritt-Regelung» bei der **Ausfahrt** Parkhaus wird genehmigt.
6. Das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, basierend auf dem vorliegenden BGK «Dammstrasse» wird beauftragt, ein entsprechendes Vor- und Bauprojekt auszuarbeiten.
7. Die Einführung von Tempo 30 auf der Mutenstrasse Abschnitt Römerstrasse bis Hans Huber-Strasse gemäss Kapitel 4.1 wird genehmigt.
8. Die flankierende Massnahme Umgestaltung Knoten Römerstrasse – Mutenstrasse gemäss Kapitel 4.2 wird genehmigt.
9. Das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, wird beauftragt, ein entsprechendes Vor- und Bauprojekt für den Knotenumbau Römerstrasse – Mutenstrasse auszuarbeiten.

Verteiler

Stadtbauamt

Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

ad acta 793

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 21

7. Vorprojekt Strassenraumgestaltung Westbahnhofquartier

Referenten: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt
Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

Vorlagen: Umgebungsgestaltungsplan
Umgebungsgestaltungsplan Vision
Umgebungsgestaltungsplan Rückfallvariante
Baumkonzept
Konzept Schwammstadt
Konzept Veloabstellplätze
Konzept Kurzzeitparkplätze
Beleuchtungskonzept
Kostenzusammenstellung

1. Ausgangslage

1.1 BGK Westbahnhofquartier

Auf Grundlage des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Post-, Wengi-, Westring-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse sowie Postplatz, kurz «BGK Westbahnhofquartier» (vgl. Abbildung 1) wurde das vorliegende Vorprojekt erarbeitet. An seiner Sitzung vom 5. Mai 2020 nahm der Gemeinderat das BGK Westbahnhofquartier zur Kenntnis und beschloss daraus die folgenden wesentlichen Inhalte für die weitere Projektierung:

- Das Fahrverbotsregime „Altstadt“ wird für die Wengi-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse nicht umgesetzt
- Die Einführung von Tempo 30 auf der Poststrasse und der Westringstrasse
- Die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf dem Postplatz, der Wengi-, Lagerhaus-, Schanzen- und Westbahnhofstrasse
- Der Gestaltung der Strassenräume sowie den Querungen zwischen Fussverkehr und Tempo-30-Zonen ist im Bauprojekt vertiefte Beachtung zu schenken
- Der naturnahen Gestaltung / Begrünung soll mit folgenden Massnahmen besondere Beachtung geschenkt werden:
 - Artenvielfalt ermöglichen und fördern
 - Ökologisch wertvolle Strukturen schaffen
 - Wenn möglich einheimische Bäume, Sträucher und Stauden zur Bepflanzung verwenden
- Die Umgestaltung des Postplatzes und die damit verbundene Aufhebung von 18 Parkplätzen sowie die Verlängerung der Poststrasse
- Die Aufhebung von 46 öffentlichen, oberirdischen Parkplätzen in Koordination mit der Erstellung eines vierten Parkhauses beim Westbahnhof, erstellt durch die Parking AG oder durch einen anderen Investor
- Die Standorte von rund 27 überirdischen Kurzzeitparkplätzen werden im Zusammenhang mit der weiteren Projektierung festgelegt

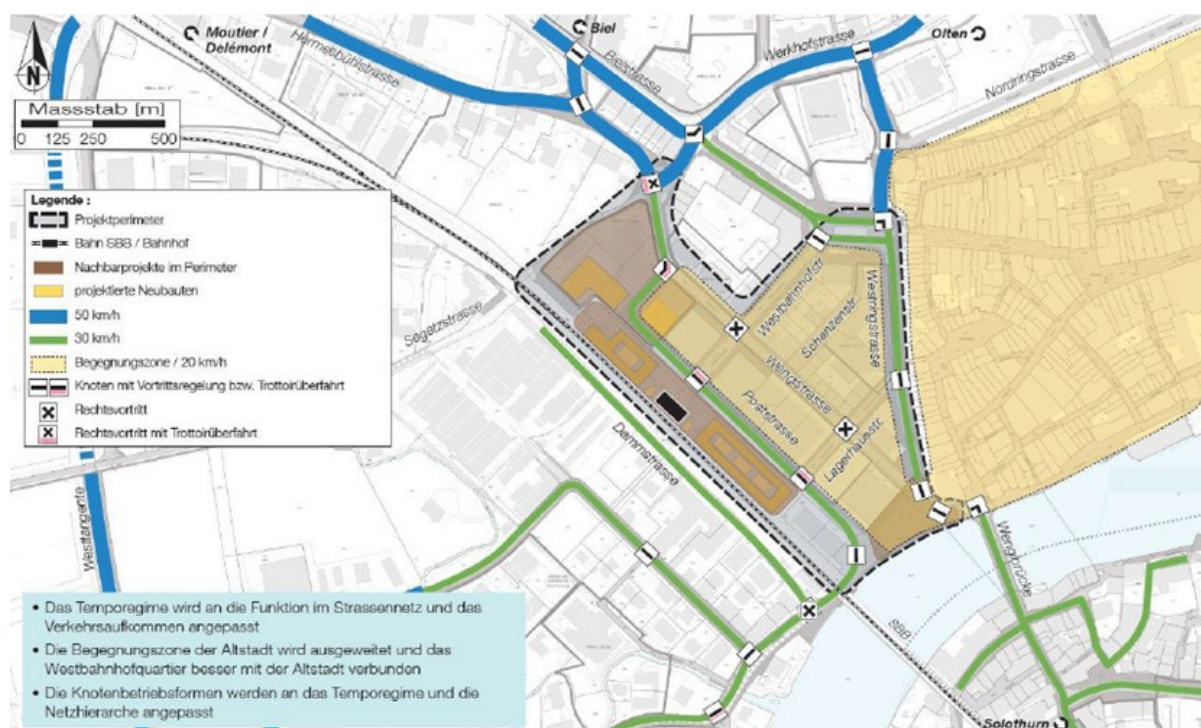


Abbildung 1: BGK Westbahnhofquartier: Temporegime und Vorrichtsregelungen bei den Knoten, Projektperimeter (schwarz gestrichelt)

Mit Ausnahme des Postplatzes, der bereits umgesetzt ist, schliesst das Vorprojekt alle Strassenzüge des BGK-Perimeters ein, namentlich die Westbahnhof-, Wengi-, Post-, Westring-, Lagerhaus- und Schanzenstrasse und definiert die Rahmenbedingungen für die in einem weiteren Schritt zu erarbeitenden Strassenbauprojekte.

Da die einzelnen Strassenbauprojekte zur Umgestaltung der verschiedenen Strassenzüge aus ressourcentechnischen und betrieblichen Gründen nicht zeitgleich ausgeführt werden – aufgrund der Kreditgenehmigung und allfälligen Einsprachen auch mit grösserer zeitlicher Verzögerung möglich – müssen neben den städtebaulichen, gestalterischen und ökologischen Grundprinzipien, die Parkierungsmöglichkeiten für Autos und Velos vorgängig in der Gesamtbetrachtung des Perimeters festgelegt werden. Die durch den Gemeinderat festgelegte Anzahl Kurzzeitparkplätze und die erforderliche Anzahl Veloabstellplätze sowie die Sammelstelle für Abfall und Recycling werden mit dem Vorprojekt daher in den jeweiligen Strassenzügen verortet.

Das Vorprojekt zur Strassenraumgestaltung des Westbahnhofquartiers wird dem Gemeinderat mit folgenden Konzeptplänen und -inhalten, die unter Ziffer 2 beschrieben sind, zur Genehmigung unterbreitet.

- Gestaltungs- und Oberflächenmaterialisierungskonzept (Umgebungsgestaltungsplan «Vorprojekt»)
- Baumkonzept
- Konzept Schwammstadt, inkl. Entsiegelung Parkplatz «Viehmarktplatz»
- Konzept Veloabstellplätze
- Konzept Kurzzeitparkplätze
- Beleuchtungskonzept

1.2 Planungen im Umfeld

Das Vorprojekt zur Strassenraumgestaltung des Westbahnhofquartiers liegt im Umfeld diverser Vorhaben, die derzeit in Planung, Ausführung oder bereits umgesetzt sind (siehe Abbildung 2):

- die umgesetzte Umgestaltung des Postplatzes (Verkehrsregime Begegnungszone mit Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Aufhebung von 18 Parkplätzen, Schwammstadtkonzept)
- der Gestaltungsplan «Westbahnhof SBB» für die Neugestaltung des Bahnhofareals
- das Plangenehmigungsverfahren für die Bahninfrastruktur, darunter auch die neue Personenunterführung und das öffentliche Parkhaus beim Westbahnhof
- das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dammstrasse
- die Überbauung «Segetzpark» (Gestaltungsplan «Westbahnhofquartier» RRB Nr. 2021/1831), wofür das Baugesuch eingereicht wurde, die Baubewilligung aber noch aussteht.

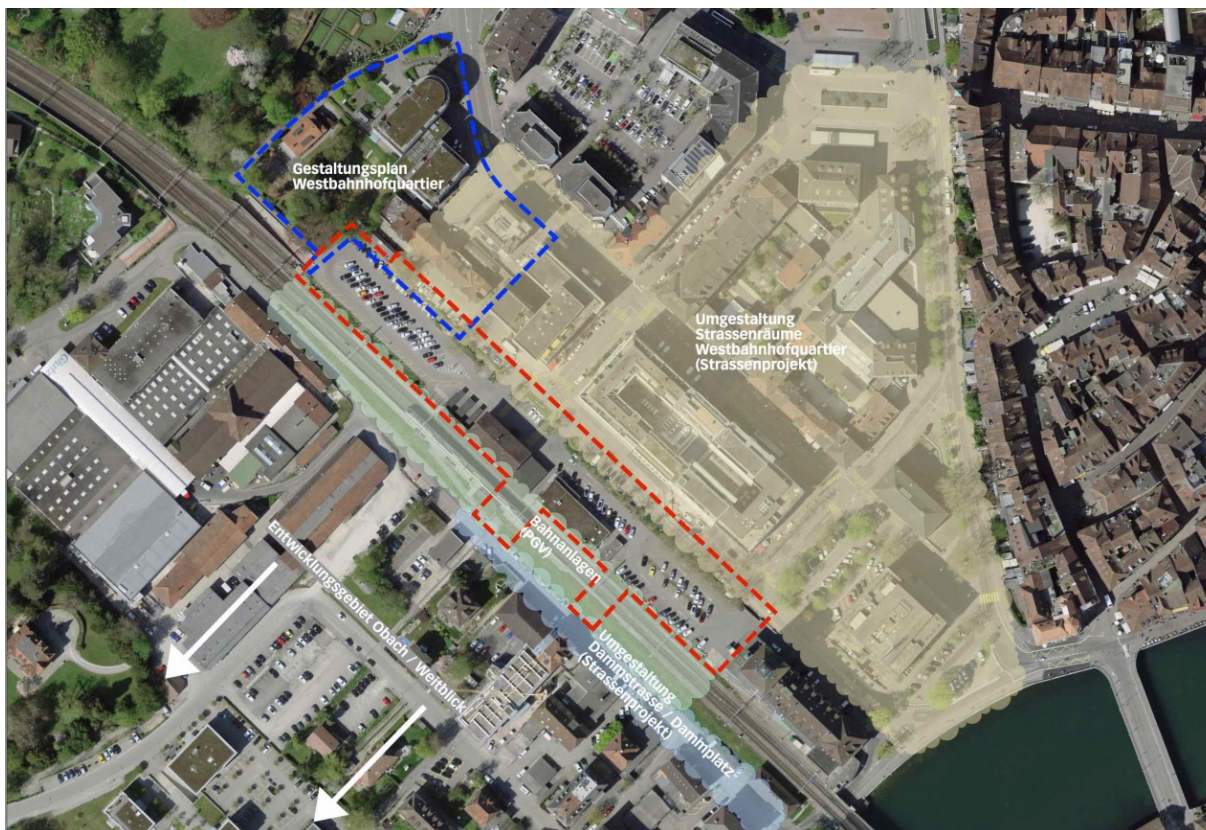


Abbildung 2: Überblick Planungen rund um den Westbahnhof: Perimeter Arealentwicklung «Westbahnhof SBB» (roter Perimeter), Gestaltungsplan «Westbahnhofquartier» RRB Nr. 2021/1831 (blauer Perimeter), Bahninfrastruktur (grüne Fläche), Dammstrasse (blaue Fläche), Strassenräume Westbahnhofquartier (gelbe Fläche) (Quelle Raumplanungsbericht GP Westbahnhof SBB vom 26.10.2022)

Die verschiedenen Planungen sind eng ineinander verwoben und tragen zu einer gesamtheitlichen Quartierentwicklung und besseren Anbindung des Stadtteils bei. Das gesamte Quartier um den Westbahnhof soll künftig zu einem dichten, städtischen Wohn- und Arbeitsquartier heranwachsen, dessen Strassenräume sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen.

Mit dem Vorprojekt wird die übergeordnete Abstimmung auf die umliegenden Planungen sichergestellt. Die Detailabstimmung erfolgt für alle Anknüpfungspunkte an die umliegenden Planungen auf Stufe Bauprojekt. Insbesondere bei der Poststrasse ist eine detaillierte Abstimmung auf die Arealentwicklung Westbahnhof SBB betreffend behindertengerechter Bushaltekante für den Schülerbus und die Bahnersatzbusse, Baumsetzungsstandorte, Kurzzeitparkplätze und Veloabstellplätze sowie Kiss + Ride-Haltemöglichkeiten sowie beide Platzgestaltungen (Westbahnhof- und Segetzplatz) nötig. Für die Überbauung wird derzeit und parallel zum Gestaltungsplanverfahren «Westbahnhof SBB» ein Wettbewerb durchgeführt, der die architektonische Gestaltung detaillierter definieren soll. Die Abstimmung des Strassenbauprojekts auf die Platzgestaltungen und Übergänge erfolgt gestützt auf die Wettbewerbsergebnisse (ein Projektierungsperimeter für das Strassenbauprojekt wurde definiert).

1.3 Umgebungsgestaltungsplan «Vision»

Dem Vorprojekt liegt eine gesamtheitliche Vision für das Quartier zugrunde, die auf das BGK Westbahnhofquartier aufbaut. Sie ist als Zukunftsbild zu verstehen, das sich nach und nach entwickeln soll und verfolgt das Grundziel, die jeweiligen Strassenräume den Bedürfnissen und Anforderungen der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der ansässigen Wohn- und Geschäftsstandorte anzupassen, auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden abzustimmen und ein feinjustiertes Zusammenspiel der verschiedenen Atmosphären der Strassenzüge sowie zukunftsgerichtete klimatische Bedingungen zu schaffen. Durch vermehrt entsiegelte Flächen (wo technisch möglich), die Anwendung des Schwammstadtprinzips und ein gegenüber heute erhöhten Baumbestand soll das Mikroklima verbessert werden. Die zusammenhängenden Substratkörper, die beim Schwammstadtprinzip zur Anwendung gelangen, setzen den Ersatz der bestehenden Bäume voraus, weswegen die Vision Neupflanzungen mit zukunftsgerichteten, klimatisch resistenten und grosskronigen Bäumen vorsieht (siehe Beilage und Abbildung 3).

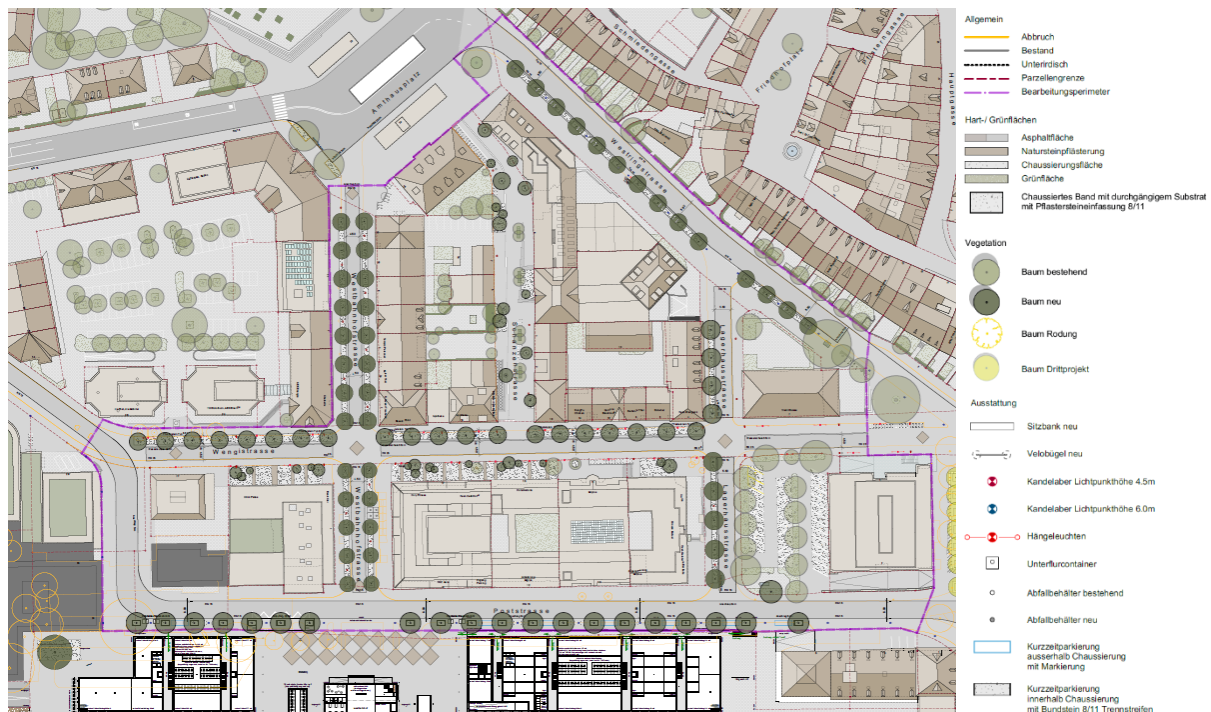


Abbildung 3: Zukunftsbild Westbahnhofquartier: Umgebungsgestaltungsplan Vision vom 26. September 2023

2. Antrag Vorprojekt Strassenraumgestaltung Westbahnhofquartier

Das Vorprojekt überführt die Vision in ein umsetzbares und in der Folge zu Bauprojekten vertiefbares Projekt. Die folgenden Kapitel beleuchten die konzeptuellen Grundsätze im Detail, die dem Gemeinderat als Grundlage für die Ausarbeitung der Strassenbauprojekte zur Genehmigung unterbreitet werden.

2.1 Gestaltungs- und Materialisierungskonzept

Die Strassenräume im Westbahnhofquartier wirken heute unbelebt und besitzen eine sehr geringe Aufenthaltsqualität. Das gesamte Quartier funktioniert in erster Linie als Durchgangsort und Parkieranlage und schöpft sein Potenzial an zentraler Lage bei weitem nicht aus. Zurückzuführen ist dies auf die schleichende Zerstörung der ursprünglichen städtebaulichen Qualitäten, die im Verlaufe der 1970er-Jahre durch die Priorisierung des motorisierten Verkehrs begann. Strassenraumprägende Themen wie Strassenquerschnitte, Gestaltung und Dimensionierung von Vorplätzen, Randabschlüsse oder Markierungen wurden allesamt auf den Verkehr ausgelegt und entwickelt. Das früher lebendige Miteinander und der rege Austausch innerhalb des Strassenraums gingen damit grösstenteils verloren. Das Gestaltungskonzept versucht an die Gestaltungsprinzipien der geometrisch streng angeordneten Strassenräume, die ihren Ursprung in den klaren gesellschaftlichen und baukünstlerischen Grundsätzen des Städtebaus des 19. Jahrhunderts haben, anzuknüpfen und die städtebaulichen Qualitäten wieder erlebbar zu machen.

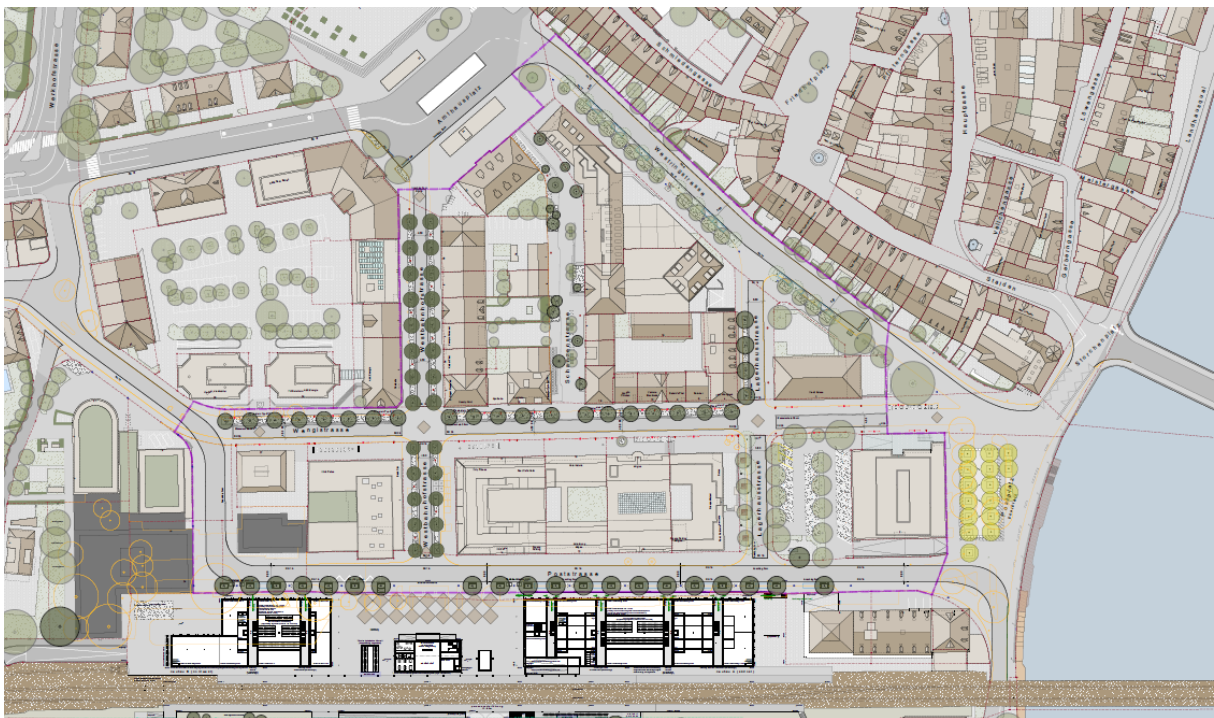


Abbildung 4: Umgebungsgestaltungsplan Vorprojekt vom 26. September 2023

Durch die beschlossene Anpassung des Temporegimes innerhalb des Quartiers können die Strassenquerschnitte zugunsten der Verkehrs- und Aufenthaltsfläche für Zufussgehende im gesamten Projektperimeter reduziert werden. Die Aufenthaltsqualität gewinnt durch die Entschleunigung.

Das Gestaltungskonzept versteht den Strassenraum dabei von Fassade zu Fassade: Entlang sämtlicher Strassenabschnitte, ausgenommen der Schanzenstrasse, wofür ein Fahrverbot (Zubringer ausgenommen) gilt, sollen Randsteine so gelegt werden, dass die Fahrbahn vom

übrigen Verkehrsraum getrennt wird, die Kreuzungspunkte werden dadurch zu Trottoirüberfahrten und verschwimmen mit dem Fussgängerinnenbereich. Die Randsteine werden dabei zwar taktil erfassbar ausgeführt, womit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt werden, jedoch wird der Anschlag auf nur 3 cm reduziert. Die einzelnen Funktionsbereiche bleiben dadurch ablesbar und ertastbar, ohne den Strassenraum zu stark zu gliedern, womit die Qualität einer Koexistenz zwischen MIV, öffentlichem sowie Fuss- und Veloverkehr gefördert wird. Auch das Queren der Fahrbahnen wird durch die Reduktion des Anschlages erleichtert und entspricht gestalterisch wie auch funktional dem neuen Temporegime.

Die Verkehrsflächen sollen in Asphalt erstellt werden, womit dem Charakter des Ortes entsprochen und die funktionalen und verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt werden. Lösungen mit Drainasphalt, der versickerungsfähig ist, wurden aufgrund der raschen Verstopfung der Poren und der hohen Erstellungskosten verworfen. Asphalt findet nur dort Anwendung, wo er technisch nötig und gestalterisch gewollt ist. Daneben werden grossflächige Bereiche innerhalb des Eingriffperimeters entsiegelt und mit Chaussierung materialisiert, womit zur Verbesserung des Mikroklimas beigetragen wird. Chaussierte Flächen ermöglichen zudem die Umsetzung des Schwammstadtprinzips (siehe Kapitel 2.3 des Antrags). Durch aktives Einsäen oder natürlichen Eintrag können die chaussierten Flächen begrünt werden. Bei weniger stark benutzten Flächen wird sich die Begrünung natürlich etablieren, bei stärker genutzten Bereichen bleibt sie aus. Damit werden ökologisch wertvolle Strukturen geschaffen und ein wichtiger Beitrag zur Artenvielfalt im Stadtzentrum geleistet.

Die historische und städtebauliche Hauptachse ist die Westbahnhofstrasse, die den Amthausplatz mit dem Westbahnhof verbindet. Die Wengistrasse soll, mit dem auf der Nordostseite deutlich verbreiterten Strassenvorraum, der den ansässigen Geschäften die Möglichkeit gibt, den Strassenraum zu bespielen und zur Belebung des Quartiers beizutragen, zur lebendigen Ader des Quartiers werden. Die südwestseitig zur Wengistrasse angeordneten Vorplätze befinden sich hauptsächlich auf privatem Grund, ausgenommen davon sind die seitlich zum Kreuzungspunkt mit der Westbahnhofstrasse auslaufenden Strassenvorräume. Die Zukunftsvision (Abbildung 3) zeigt für den südwestlichen Strassenvorraum entsiegelte und begrünte Flächen. Diese sollen künftig aus Eigeninitiative der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bespielt und bepflanzt werden können. Das Vorprojekt (Abbildung 4) nimmt diese Grundstücke von den Entsiegelungsmassnahmen aus, da es sich um private Grundstücke handelt (vgl. auch Kapitel 2.8). Die privaten Grundeigentümerschaften treten mit konkreten Bauvorhaben in Kontakt mit der Abteilung Tiefbau. Die Koordination des Strassenbauprojektes zu den privaten Vorhaben erfolgt in diesem Rahmen, da eine Enteignung nicht möglich ist. Die Bereitschaft zur Beteiligung, die Bedürfnisse und die Möglichkeiten der privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer werden in der folgenden Bauprojektierungsphase abgeholt.

Wichtige Kreuzungspunkte der Strassenzüge sollen einen gestalterischen Bezug zum neuen Westbahnhofplatz schaffen und damit die Orientierung verbessern sowie zur gestalterischen Einheit des Quartiers beitragen. Die Gestaltung des Platzes ist Teil des Projektwettbewerbs, der parallel zum Gestaltungsplanverfahren Westbahnhof SBB durchgeführt wird. In den weiteren Phasen (Ausarbeitung Bauprojekte) werden die Gestaltung des Bahnhofplatzes und der erwähnten Kreuzungspunkte aufeinander abgestimmt.

2.2 Baumkonzept

Das Baumkonzept verfolgt, mit Ausnahme der Westbahnhof- und Postrasse, den Grundsatz, die bestehenden Bäume bis zu deren Ableben zu erhalten und erst danach zu ersetzen. Daneben sind entlang der Wengi-, Lagerhaus- und Schanzenstrasse Neupflanzungen vorgesehen, wodurch der Baumbestand gegenüber dem heutigen Zustand deutlich erhöht wird. Dabei

sollen Bäume zum Einsatz gelangen, die den künftigen klimatischen Gegebenheiten standhalten können. Sämtliche Neupflanzungen werden genutzt, um das Schwammstadtprinzip (siehe Kapitel 2.3) anzuwenden und den Bäumen mit den, die Wurzelräume verbindenden, Substratkörpern als Wasserspeichervolumen nachhaltige Wuchsbedingungen bereitzustellen. Durch die Verdunstung des Wassers auf der Oberfläche werden die chaussierten Flächen klimaregulierend und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas und damit zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen bei.

Die Baumart und die Anordnungsart der Bäume (siehe Abbildung 5) widerspiegeln die Funktion und die historische Bedeutung der einzelnen Strassenzüge sowie deren Hierarchie untereinander. Die Baumreihen strukturieren und gliedern die Strassenräume, stiften Identität und sorgen für eine wohltuende Kontinuität im gesamten Projektperimeter. Die Zwischenräume sind nutzbar: sie eignen sich als Standorte für Kurzzeitparkplätze, Veloabstellplätze, Aufenthaltsbereiche oder als beispielbare Flächen für das angesiedelte Gewerbe. Das Konzept unterscheidet und gestaltet die einzelnen Strassenzüge wie folgt:



Abbildung 5: Konzept Baumpflanzungen. Die Linden markieren die Verbindung Amthausplatz und Altstadt in Richtung Westbahnhof. Die lebendige mittige Ader Wengistrasse wird durch farbenprächtige Tupelobäume gezeichnet. Vereinzelte Kobusmagnolien in losen Ständen lassen die Schanzenstrasse als Begegnungszone erkennen.

Westbahnhofstrasse

Das Vorprojekt sieht den Ersatz der Kirschbäume durch eine Allee aus Linden vor. Die Westbahnhofstrasse wird entsprechend ihrer Bedeutung als wichtigstes städtebauliches Rückgrat zwischen Bahnhof- und Amthausplatz damit als einziger Strassenzug beidseitig durch Baumreihen akzentuiert.

Der vorgesehene Bauersatz ist sorgfältig abzuwägen. Die Baumgruben der bestehenden Kirschbäume sind klein gefasst, was ihre Wuchsbedingungen beschränkt. Um ihr klimatisches und ökologisches Potenzial zu entfalten, fehlen ihnen heute die nötigen Voraussetzungen. In den kommenden Jahrzehnten wird das Stadtklima durch extremere Hitzeperioden gekennzeichnet sein, die Kleinbäume werden dem voraussichtlich nicht mehr standhalten können. Nur durch einen Bauersatz wird die Möglichkeit geschaffen, das Schwammstadtprinzip (siehe Kapitel 2.3) anwenden zu können und durch die Wasserspeichervolumen optimale und auf das künftige Klima ausgerichtete Wuchsbedingungen zu schaffen. Das Prinzip bietet neben dem Wasserspeichervolumen den Vorteil, dass durch die entstehende Kälte bei Verdunstung des Wassers auf den chaussierten Flächen das Mikroklima positiv beeinflusst wird. Chaussierte Flächen leisten durch eine mögliche natürliche oder eingetragene Begrünung zudem einen wichtigen ökologischen Beitrag.

Mit dem Verzicht auf den Bauersatz im Rahmen der Strassenumgestaltung würde die Chance verpasst, den Baumbestand bereits heute für die Zukunft zu rüsten und gedeihen zu lassen. Denn Neupflanzungen brauchen eine gewisse Zeit um ihr ökologisches Potenzial zu erreichen und durch ihr Volumen auch einen klimatischen Mehrwert bieten zu können. Die vorgesehenen Linden vermögen durch ihre Beschaffenheit, die sich durch eine höhere Wuchshöhe und grössere Baumkronen als die bestehenden Bäume auszeichnet und ihre Klimaresistenz, das Stadtklima im Sommer gegenüber dem heutigen Zustand positiv zu beeinflussen.

Für den Ersatz spricht weiter, dass damit eine gesamtheitliche Quartierentwicklung ermöglicht und ein stadträumlicher Mehrwert geschaffen wird: In der unteren Strassenhälfte zum Westbahnhof ist die bestehende Baumreihe aufgrund der Unterflurrecyclingstation hin zur Häuserzeile versetzt. Dadurch wird die bedeutende Axialität von Amthausplatz und Westbahnhof gestört respektive nicht genügend akzentuiert. Die heutige Bepflanzung wird in ihrer Grösse, Art und Zustand der wichtigsten historischen Achse im Perimeter nicht gerecht.

Bei der Rückfallvariante (siehe Beilage), die bei einem negativen Entscheid zur Anwendung gelangen würde, würde die Fahrbahnbreite ebenfalls auf das neue Verkehrsregime angepasst und reduziert, die bestehenden Bäume und die Unterflursammelstelle aber an Ort und Stelle erhalten bleiben. Dies führt dazu, dass diese Elemente sehr zentral im Fussgängerbereich zu stehen kommen. Von der Rückfallvariante wird aufgrund des erläuterten, klimatischen, ökologischen und stadträumlichen Potenzials, das von den Neupflanzungen ausgeht, deutlich abgeraten. Dem Gemeinderat wird empfohlen, dem Bauersatz entlang der Westbahnhofstrasse zuzustimmen.

Poststrasse

Die Poststrasse stellt künftig die wichtigste Quermöglichkeit von Nordwesten nach Südosten durch das Westbahnhofquartier dar und dient als Zufahrt zum Bahnhof sowie beherbergt sie eine behindertengerechte Busstation mit Haltemöglichkeit für die Schulbuslinie und den Bahnersatz. Im Zusammenhang mit der Arealentwicklung des Westbahnhofs wird die bestehende Baumreihe wegfallen. Mit dem zusammenhängenden Substratkörper soll das klimatische und ökologische Potenzial durch den Umstand der Neupflanzungen genutzt werden. Für die südwestliche Säumung der Fahrbahn sind Platanen vorgesehen, womit die bestehende Begrünung im neu gestalteten Strassenzug wiederaufgenommen wird. Mit den nur einseitig vorgesehenen, grossgewachsenen und hochaufgeasteten Strassenbäumen wird auch das Gegenüber von Neu- und Bestandesbauten entlang der Poststrasse unterstrichen.

Wengistrasse

Entlang der Wengistrasse, welche zur Begegnungszone wird und sich zu einer lebendigen Achse entwickeln soll, sollen sonnseitig Tupelobäume gepflanzt werden – heute ist der Strassenzug mehrheitlich unbegrünt. Tupelobäume sind nicht einheimisch, dafür aber eine standortangepasste Art, die sich durch ihre Klimaresistenz als Zukunftsbaum erweist. Durch den knorrigen Wuchs, das lichte Blattwerk und ihre intensive Herbstfärbung besitzt sie einen eigenen Charakter, der die gewollte Lebendigkeit des Strassenzugs gestalterisch unterstreicht. Die Baumpflanzung ist bewusst nur einseitig, auf der Sonnseite vorgesehen, da mit der Baumsetzung die Westbahnhofstrasse als Hauptachse zum Bahnhof nicht konkurrenziert werden soll. Zudem lässt der Strassenquerschnitt, der sich auf öffentlichem Grund befindet, eine beidseitige Baumreihe nicht zu. Die Neupflanzungen werden in einen Substratkörper (Schwammkörper) gesetzt, worauf Nutzungen wie Aussenbestuhlung, Sitzgelegenheiten oder Veloabstellplätze angeordnet werden können und sollen.

Schanzenstrasse

Die bestehenden Bäume in der Schanzenstrasse werden durch Neupflanzungen in losen Ständen ergänzt – der Baumbestand also erhöht. Die vorgesehene Baumsetzungskomposition entspricht dem Charakter eines Aufenthaltsbereiches und erinnert im Vergleich zur heutigen Setzung nicht an einen Verkehrsraum, womit dem neuen Verkehrsregime einer Begegnungszone entsprochen und die Aufenthaltsqualität erhöht wird. Die neuen Bäume werden in frei angeordnete chaussierte Flächen gepflanzt. Diese Entsiegelung sorgt für ein besseres Mikroklima und ermöglicht gleichzeitig das Anordnen von zusätzlichen Substratspeichervolumen unter den platzartigen Bereichen. Die Zufahrt zu den privaten Parkieranlagen bleibt mit der neuen Baumsetzungskomposition gewährleistet.

Westringstrasse und Lagerhausstrasse

Bei beiden Strassenzügen ist der Baumbestand in einem guten Zustand. Das Vorprojekt sieht daher entgegen des Zukunftsbildes (Umgebungsgestaltungsplan Vision, Abbildung 3) vorerst keinen Baumersatz vor. Die bestehenden Linden sollen erst im Falle ihres Abgangs durch Platanen entlang der Westringstrasse und Linden entlang der Lagerhausstrasse ersetzt sowie an ihre stadträumlich optimalen Standorte gesetzt werden. Im nördlichen Bereich der Lagerhausstrasse, der heute nicht begrünt ist, werden fünf neue Linden bereits räumlich optimal positioniert. Dies führt zu einem zwischenzeitlichen Versatz der beiden Baumreihen. Wie bei den übrigen Neupflanzungen sollen die Bäume stadtklimatisch nachhaltig in einen grosszügigen zusammenhängenden Substratkörper gesetzt werden.

2.3 Konzept Schwammstadt

Der Grundgedanke der Schwammstadt ist es, das Oberflächenwasser vor Ort zurückbehalten und anschliessend versickern und verdunsten zu lassen, um damit das Mikroklima zu begünstigen und den sich häufenden Starkregenereignissen entgegenzuwirken, die immer öfter zur Überlastung der Kanalisationen führen. Das Prinzip setzt einerseits eine Entsiegelung der Oberflächen voraus, andererseits ein Schaffen von unterirdischen oder oberirdischen Speichervolumen, welche das anfallende Regenwasser wie ein Schwamm aufsaugen und den Bäumen und Grünflächen wieder zur Verfügung stellen können.

Die nachfolgende Übersicht (Abbildung 6), zeigt die Verteilung der grossflächigen, zusammenhängenden Substratkörper, die die neu gepflanzten Baumreihen unterirdisch verbinden sollen. Dieses Volumen bietet den Bäumen optimale Wuchsbedingungen und stellt ein grosses Speichervolumen für Regenwasser dar (Schwammkörper). Das Regenwasser steht den Bäumen dadurch über längeren Zeitraum zur Verfügung, durch die Verdunstung wird zusätzlich der umliegende Stadtraum gekühlt.

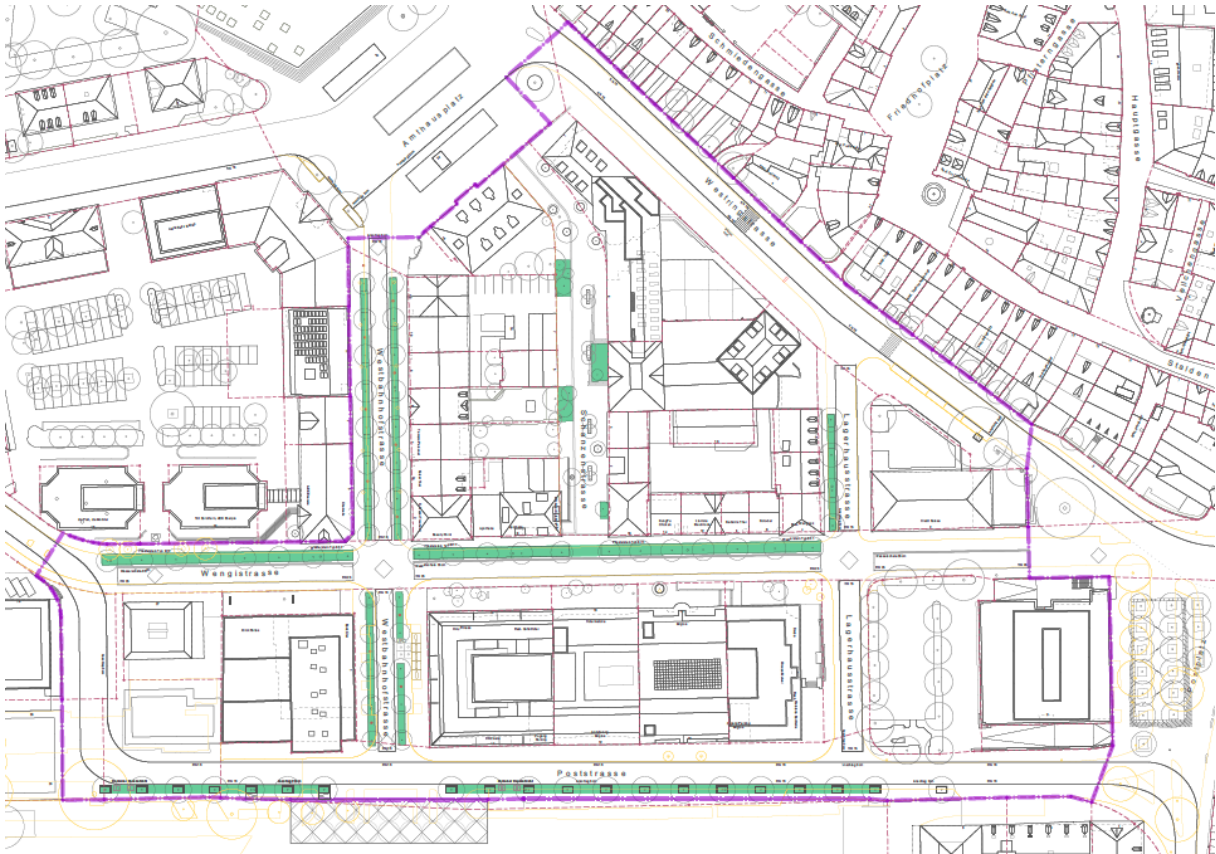


Abbildung 6: Konzept Schwammstadt, verbindende Substratkörper (grüne Flächen)

Das Speichervolumen wird einerseits über den natürlichen Weg der Versickerung mit Regenwasser aus den Vorplätzen, Gehwegbereichen und Parkierungsflächen gespiesen, andererseits gelangt das Regenabwasser via Absorberschächte und -rinnen in das Substratvolumen (siehe Abbildung 7). Bei Starkregenereignissen oder Sättigung des Substratkörpers wird durch einen geregelten Überlauf sichergestellt, dass das System nicht versagt. Im Substratkörper sind dazu in regelmässigen Abständen Sickerschächte vorgesehen. Mit Hilfe dieser Sickerschächte wird das vorgereinigte Regenabwasser bei einer Übersättigung des Substratkörpers per Überlaufleitung entlastet. Zusätzlich dienen sie zur Kontrolle des Wasserstandes und ermöglichen die Kontrolle der Wasserqualität im Substratkörper. Das so angewendete System ermöglicht es, neben der Versickerung eine beträchtliche Wassermenge, die über Abläufe am Strassenrand direkt abgeleitet würde, zurückzubehalten und in die Schwammkörper zu leiten.

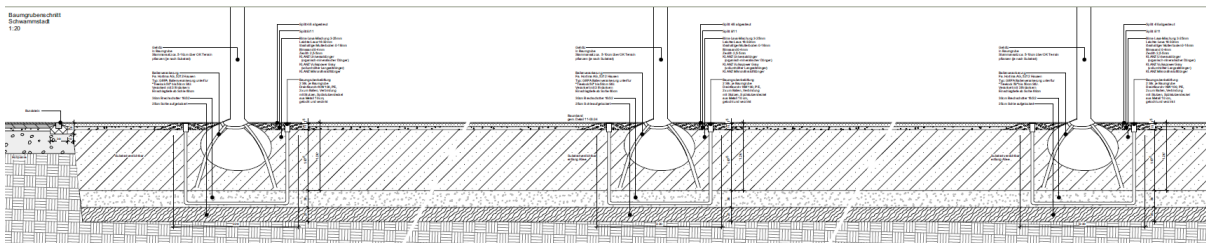


Abbildung 7: Konzeptschnitt Baumgruben Schwammstadt

Entsiegelung Viehmarktplatz

Der Viehmarktplatz, der heute wie künftig zur Parkierung genutzt wird, liegt innerhalb des Projektierungsperimeters. Die Vision zeigt eine Entsiegelung auf (siehe nachfolgende Abbildung 8). Im Quervergleich zu den übrigen Flächen, die im Rahmen der Strassenraumgestaltung für die Klimaregulierung zur Verfügung stehen, handelt es sich hierbei um eine relativ

grosse Fläche im Besitz der Stadt, mit einem Potenzial, das nicht ungenutzt bleiben soll. Durch die Entsiegelung und das Chaussieren der Parkierungsfläche wird die Oberfläche klimaregulierend, durch die Versickerung des Regenwassers die Kanalisation und der Baumbestand, der erhalten bleiben würde, entlastet. Die Fahrgassen würden dabei weiterhin asphaltiert ausgeführt. Die Kosten für die Entsiegelungsmassnahmen sind nicht eingerechnet. Der Aufwand kann über das Budget unter der Rubrik Unterhalt Strassen / Verkehrswege 1.6150.3141.01 eingestellt werden. Die Kommission für Planung und Umwelt empfiehlt dem Umwelt- und Bauausschuss zuhanden des Gemeinderates, diese Massnahme als Zusatz zu genehmigen, das Stadtbauamt mit der Ausarbeitung eines Entsiegelungsprojekts zu beauftragen und die Kosten ins Budget 2025 aufzunehmen.

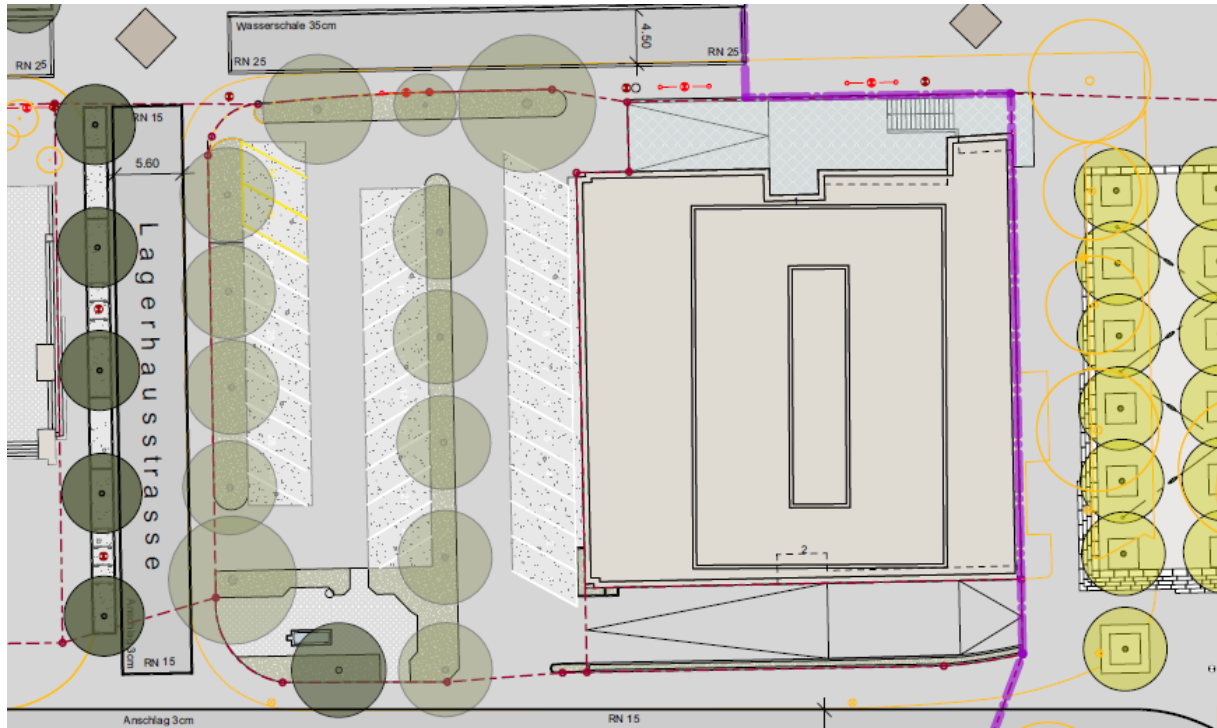


Abbildung 8: Ausschnitt Viehmarktplatz Umgebungsgestaltungsplan Vorprojekt, Fahrgasse asphaltiert, Chaussierung Parkfelder.

2.4 Konzept Veloabstellplätze

Heute werden im Betrachtungsperimeter Abstellmöglichkeiten für rund 300 Velos angeboten. Durch die Umgestaltung der Strassen sowie die Bereinigung der oberirdischen Parkierungssituation werden ca. 140 Abstellplätze aufgehoben bzw. an besser geeignete Stellen verschoben. Zusätzlich werden ca. 280 Abstellplätze für Velos neu geschaffen. Das künftige Angebot wird somit auf ca. 440 Veloabstellplätze ausgebaut.

Das Vorprojekt verortet die Abstellplätze in der Nähe der publikumsorientierten Nutzungen und an den Verkehrsknoten des ÖV (vgl. Abbildung 9). Die Anlehnbügel sollen auf den entsiegelten Flächen der Schwammkörper und zwischen den Bäumen angeordnet werden. Bereits heute werden solche Veloabstellplätze an der Westringstrasse angeboten. Die Erfahrung zeigt, dass diese Plätze sehr gut angenommen und rege genutzt werden. Die gewählten Anlehnbügel bieten den Vorteil, dass damit rasch auf die wechselnde Nachfrage reagiert werden kann: Sind Abstellflächen stark überbelegt, kann das Angebot schnell und kostengünstig erweitert werden. Die Abstellplätze werden mit dem Vorprojekt konzeptuell verortet und in der Anzahl festgelegt, die detaillierte Anordnung der Veloabstellplätze kann im Bauprojekt noch optimiert werden.

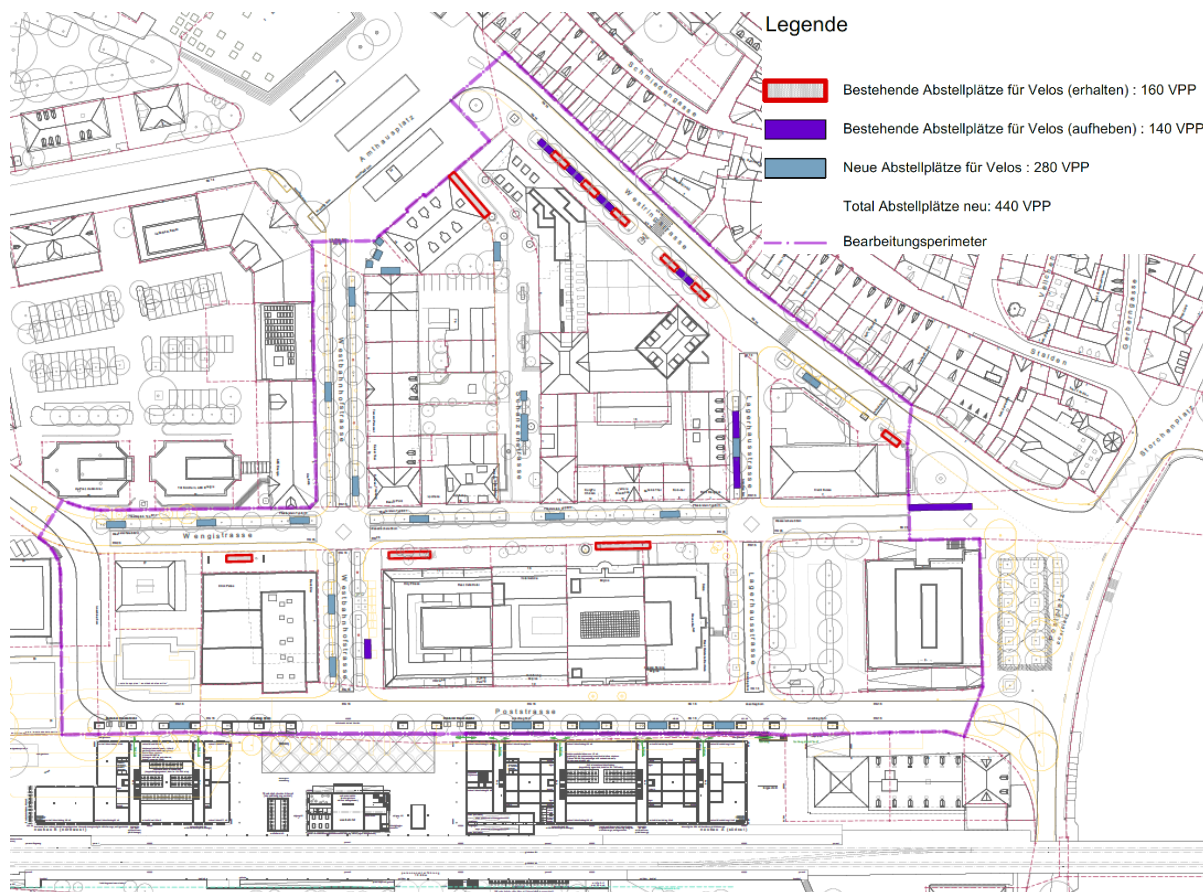


Abbildung 9: Konzept Veloabstellplätze mit Legende

2.5 Konzept Kurzzeitparkplätze

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2020 der Aufhebung von 46 öffentlichen, oberirdischen Parkplätzen in Koordination mit der Erstellung eines vierten Parkhauses zugestimmt. Weiter wurde beschlossen, dass die Standorte von rund 27 überirdischen Kurzzeitparkplätzen (KPP) im Zusammenhang mit der weiteren Projektierung festgelegt werden. Gegenüber dem BGK erhöht sich die Gesamtzahl an KPP, da die Kiss + Ride-Parkplätze sowie Taxis nicht mehr eingerechnet werden (vgl. nachfolgende Tabelle). Die Kiss + Ride-Parkplätze werden als Teil des Platzes auf Stufe Bauprojekt und in Abstimmung auf die Arealentwicklung des Westbahnhofs entlang der Poststrasse als durchgehende Abstellfläche geplant. Je nachdem, wie die Fahrzeuge abgestellt werden, kann Platz für bis zu sieben Autos geschaffen werden.

Das Vorprojekt überträgt die geforderte Anzahl von 27 KPP auf die jeweilige Funktion der Strassenräume: So sind entlang der Wengistrasse und der Schanzenstrasse, die als Begegnungszonen ausgestaltet werden und die Hauptverbindungen für den Fussverkehr darstellen, keine KPP vorgesehen. Diese finden sich an wichtigen Anknüpfungspunkten zur Altstadt und zum ansässigen Gewerbe (entlang der Westringstrasse und Lagerhausstrasse), zum Bahnhof (Poststrasse) sowie an der zentralen Achse des Quartiers (Westbahnhofstrasse). Im vorliegenden Vorprojekt sind die 27 Kurzzeitparkplätze (KPP) definiert und ihre Machbarkeit nachgewiesen. (Abbildung 10: 27 überirdische Kurzzeitparkplätze (gelbe Rechtecke)).

Strassenzug	Stand BGK	Stand Vorprojekt
Anzahl Kurzzeitparkplätze (KPP)	(Stand 5. Mai 2020)	(Stand 19. November 2021)
Poststrasse	ca. 7	7
Wengistrasse	ca. 2	0
Westringstrasse	ca. 3	8
Lagerhausstrasse	ca. 0	2
Schanzenstrasse	0	0
Westbahnhofstrasse	ca. 8	10
Postplatz	0	0
Westbahnhofplatz Kiss&Ride	ca. 7	Projekt Westbahnhofplatz
Summe	ca. 27	27

Tabelle: Anzahl künftige Kurzzeitparkplätze pro Strassenzug

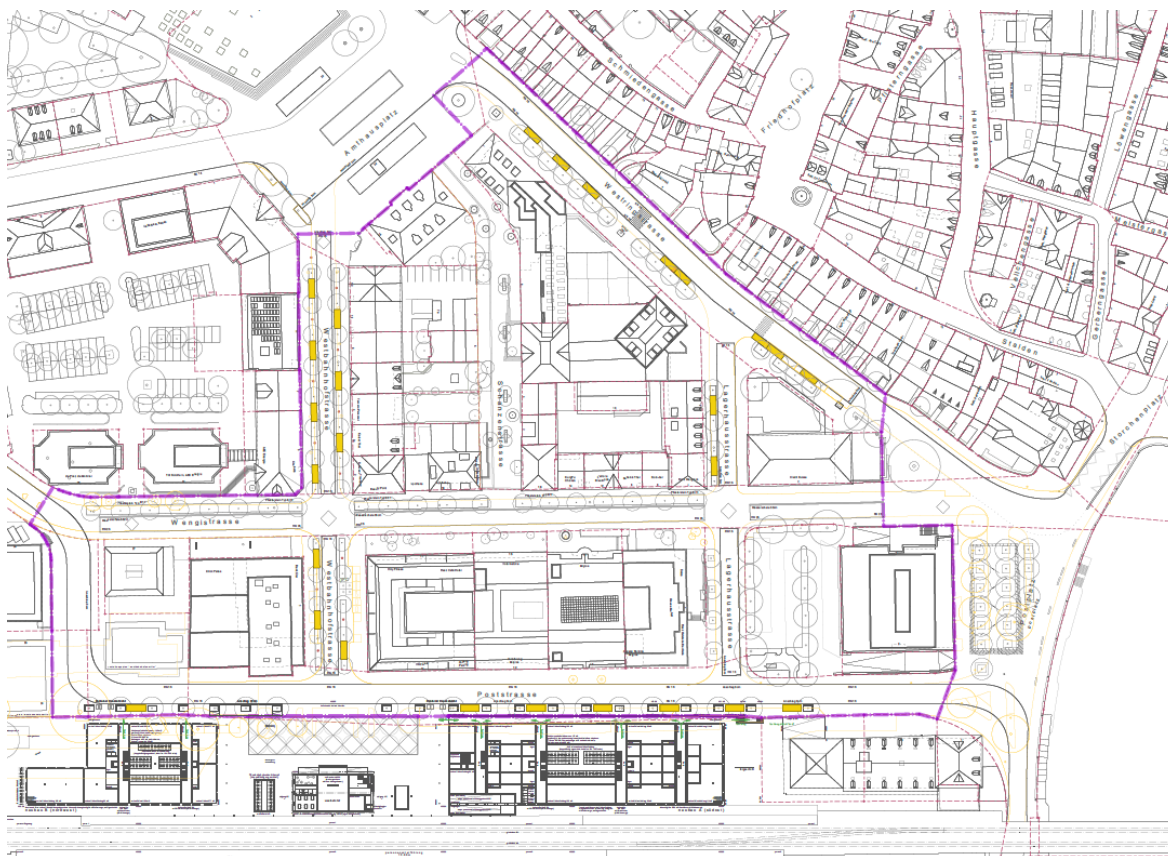


Abbildung 10: 27 überirdische Kurzzeitparkplätze (gelbe Rechtecke), Langzeitparkplätze und Kiss + Ride werden nicht abgebildet.

2.6 Ausstattung

Innerhalb der Strassenräume wird auf Stufe Bauprojekt versucht, die infrastrukturellen Elemente auf ein Minimum zu reduzieren. Verwendete Ausstattungselemente wie Velobügel, Sitzbänke oder Abfallbehälter werden mit Standardprodukten der Stadt Solothurn geplant.

2.7 Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept wurde nach dem neusten Stand der Technik und den entsprechenden gängigen Regeln sowie den Anforderungen gegen Lichtverschmutzung erstellt. Das Zusammenspiel zwischen der Gestaltung, den technischen Anforderungen und dem Produktdesign ist dabei elementar. Die Wengistrasse wird mittels Pendelleuchten mit Seilabspannung ausgeleuchtet. Für alle anderen Strassenzüge im BGK-Perimeter sind Kandelaber mit Einzel-leuchten vorgesehen.

Ab Bauprojekt ist eine enge Zusammenarbeit mit der Regio Energie Solothurn erforderlich, welche als örtlicher Betreiber für die öffentliche Beleuchtung zuständig ist. Auch die Koordination mit dem Drittprojekt Westbahnhof und Westbahnhofplatz muss im Bauprojekt in Bezug auf Leuchtentyp und Anordnung der Leuchtpunkte vorangetrieben werden. Zudem erarbeitet die Stadt derzeit ein Beleuchtungskonzept für das gesamte Gemeindegebiet – die Korrelation zwischen dem Strassenbauprojekt und dem Beleuchtungskonzept ist sicherzustellen.

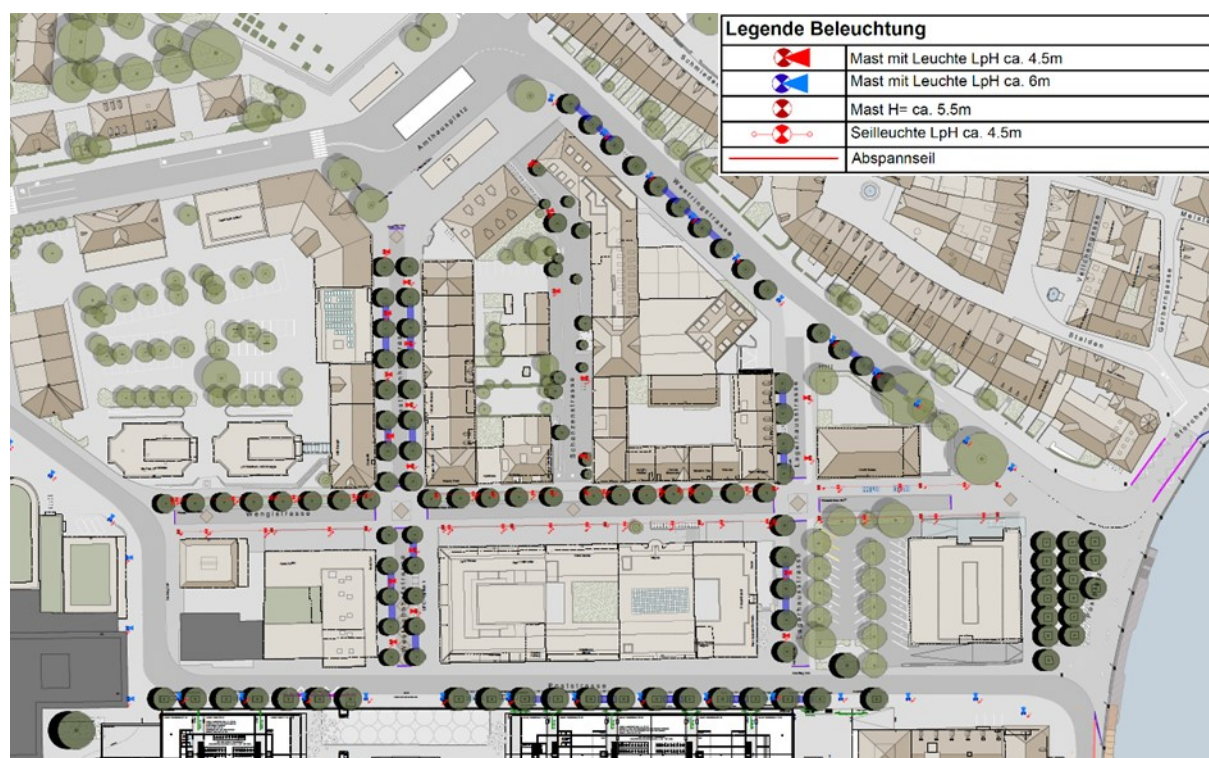


Abbildung 10: Beleuchtungskonzept mit Legende

2.8 Landerwerb

Sämtliche baulichen Massnahmen sind auf Parzellen vorgesehen, welche sich im Besitz der Stadt Solothurn befinden. Einzig die Anordnung der Kandelaber entlang der südlichen Strassenseite der Wengistrasse erfolgt auf der Parzellengrenze. Im Rahmen des Bauprojekts ist abzuklären, ob die Kandelaber ca. 15 cm Richtung Nordosten geschoben werden können,

damit keine Dienstbarkeiten für die Anordnung der Kandelaber notwendig werden. Landerwerbe sind gemäss vorliegendem Vorprojekt keine erforderlich.

2.9 Kosten

Die Kosten wurden bei sämtlichen Strassen jeweils bis zur Parzellengrenze gerechnet. Die Beläge werden neu erstellt. Die vorhandene Foundationsschicht kann aus heutiger Annahme grösstenteils belassen werden. Im Rahmen des Bauprojekts ist abzuklären, wo die bestehende Kofferung ersetzt bzw. verstärkt werden muss (Abklärungen betreffend Tragfähigkeit und Frostsicherheit).

In der Bauprojektphase werden die Strassenbauprojekte durch das Stadtbauamt koordiniert, um die Bedürfnisse der einzelnen Werke abzuholen und mitzuplanen. Die Kostenanteile der Werkeigentümer am Strassenbau werden im Bauprojekt definiert. Auch die Kostenanteile der angrenzenden privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer werden im Bauprojekt festgelegt. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein grosser Teil der privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer ihre angrenzenden Flächen nicht sofort mit den Strassenprojekten zusammen umgestalten wollen oder können. In der Bauprojektphase werden die Bereitschaft, die Bedürfnisse und Möglichkeiten der privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer abgeholt. Auch hier wird der komplette Einbezug aller Flächen von Fassade zu Fassade als Vision verstanden. Es ist möglich, dass sich die privaten Grundeigentümerschaften erst zu einem späteren Zeitpunkt am Gesamtkonzept beteiligen.

Die Gesamtkosten umfassen die Bauarbeiten, Lieferungen, Honorare und Nebenkosten. Die Genauigkeit der Kostenschätzung beträgt +/-20%. Die Kostenschätzung basiert auf Richtpreisen, Kostenbasis ist September 2023. Der Mehrwertsteuersatz von 8.1% (ab 2024) wurde berücksichtigt.

Der Anteil der «Schwammstadtelemente» beläuft sich auf ca. Fr. 1.85 Mio. (inkl. 8.1% MWST) über den gesamten Projektperimeter.

Strassenzug	Betrag in Fr.
Poststrasse	2'802'000.00
Wengistrasse	2'829'000.00
Westringstrasse	1'053'500.00
Lagerhausstrasse	864'000.00
Schanzenstrasse	405'000.00
Westbahnhofstrasse	1'508'000.00
Zwischentotal exkl. MWST.	9'461'500.00
MWST. 8.1% (inklusive Rundung)	773'500.00
Gesamtkosten "Umgestaltung Westbahnhofquartier"	10'235'000.00

Tabelle Kostenzusammenstellung

3. Weiteres Vorgehen

- Beratung Umwelt- und Bauausschuss (UmBa) 25.01.2024
- Genehmigung in Gemeinderat 26.02.2024

Bei einer positiven Entscheidung des Gemeinderates werden die einzelnen Strassenbauprojekte ausgearbeitet. Die Realisierung erfolgt etappiert. Dabei kann sich die Reihenfolge der Realisierung der fünf Strassenzüge noch ändern. Die Verkehrsmassnahmen (Verkehrsregime, Aufhebung Parkplätze) müssen gemäss Strassenverkehrsgesetz (StVG) rechtzeitig ausgeschrieben werden. Die Umsetzung des neuen Temporegimes kann bereits ab 2024/2025 erfolgen. Die Kosten für die Entsiegelung des Viehmarktplatzes sollen ins Budget 2025 aufgenommen werden (vgl. Kapitel 2.3).

Die Realisierungen der Strassen ist wie folgt vorgesehen und im Finanzplan 2024-2027 abgebildet:

- | | |
|---|-----------|
| - Verlängerung Poststrasse (Abhängigkeit Überbauung «Segetzpark») | 2027/2028 |
| - Umgestaltung bestehende Poststrasse (Abhängigkeit Westbahnhof) | 2027/2028 |
| - Umgestaltung Wengistrasse | 2028/2030 |
| - Umgestaltung Westringstrasse | 2029/2031 |
| - Umgestaltung Westbahnhofstrasse | 2031/2032 |
| - Umgestaltung Lagerhausstrasse Schanzenstrasse | 2032/2033 |

4. Schlussbemerkungen

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen liegt ein Gesamtkonzept zur Steigerung der Attraktivität des Gebietes sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr vor. Dies entspricht den flankierenden Massnahmen (FLAMA) zur neuen Westtangente. Die bestehenden Strassen wurden jahrzehntelang durch starken Verkehr belastet. Sowohl die Asphaltbeläge als auch die Strassenunterbauten haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen in den kommenden Jahren ersetzt oder saniert werden. Es muss heute auch davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Werkleitungen im Untergrund ebenfalls ihre Gebrauchsdauer erreicht haben, das bestehende Netz den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht und neue Technologien zusätzliche Leitungen erfordern. Es stehen somit in den kommenden Jahren umfangreiche Investitionen in die Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur an. Mit dem vorliegenden Projekt wird dieser Umstand genutzt, um einen deutlichen ökologischen, klimatischen und stadträumlichen Mehrwert zu schaffen. Für die im BGK «Westbahnhofquartier» definierten Vorgaben zu Gestaltung, Verkehr und Parkierung konnte mit dem Vorprojekt die Machbarkeit nachgewiesen werden.

Durch das Gestaltungs-, Materialisierungs- und Baumkonzept werden die Strassenräume ihrer Funktion entsprechend gestaltet und akzentuiert, die Orientierung verbessert sowie gestalterische und funktionale Bezüge zur Arealentwicklung des Westbahnhofs und der Dammstrasse hergestellt. Die Gestaltung und Materialisierung der Strassenräume sowie die Parkierungskonzepte für Velo und Kurzzeitparkplätze fördern dabei die Qualität einer Koexistenz zwischen MIV, öffentlichem sowie Fuss- und Veloverkehr, auch für Menschen mit Beeinträchtigung. Damit wurde der Forderung des Gemeinderats nach einer vertieften Beachtung der Gestaltung der Strassenräume sowie der Querungen zwischen Fussverkehr und Tempo-30-Zonen nachgekommen. Durch das neue Parkhaus können die oberirdischen Parkplätze aufgehoben und in den Untergrund verschoben werden. Oberirdisch sind im Vorprojekt die geforderten 27

Kurzzeitparkplätze verortet und deren Machbarkeit nachgewiesen, womit auch in diesem Fall die Bedingungen des Gemeinderates erfüllt sind.

Werden Bäume mittel- und langfristig an Vitalität verlieren und müssen ersetzt werden, sind die bestehenden Standorte und Arten zu hinterfragen. Zukünftig sollen sowohl die Baumstandorte als auch die Baumarten in den künftigen klimatischen Bedingungen bestehen können und auch den betrieblichen und gestalterischen Anforderungen genügen. Mit dem Verzicht auf den Baumersatz entlang der Westbahnhofstrasse würde die Chance verpasst, eine gesamtheitliche und qualitative Quartierentwicklung zu ermöglichen und den Baumbestand bereits vor dem Absterben der bestehenden Bäume für die Zukunft zu rüsten und gedeihen zu lassen. Die Standorte für Neupflanzungen werden über den gesamten Projektperimeter genutzt, um das Schwammstadtprinzip anzuwenden und damit nachhaltige Wuchsbedingungen bereitzustellen und das Stadtklima positiv zu beeinflussen. Der Forderung des Gemeinderats nach einer naturnahen Gestaltung und Begrünung, durch die Förderung der Artenvielfalt und dem Schaffen von ökologisch wertvollen Strukturen wird mit dem Baumkonzept, den entsiegelten Flächen und der Anwendung des Schwammstadtprinzips nachgekommen. Das Vorprojekt nutzt neben den städtebaulichen Aspekten die Gelegenheit, einen Beitrag gegen die Klimaveränderungen und der damit einhergehenden Hitzeproblematik zu leisten. Das Westbahnhofquartier wird sich betreffend Aufenthaltsqualität und Nutzung positiv verändern. Dies ist ein wichtiger Beitrag auch für die kommenden Generationen.

5. Empfehlung der Kommission für Planung und Umwelt

Die Kommission für Planung und Umwelt stützt das vorliegende Vorprojekt mit seinen konzeptuellen Inhalten und die Entsiegelung des Viehmarkplatzes. Sie empfiehlt darauf gestützt die Ausarbeitung der Strassenbauprojekte.

Die einzelnen Planungsverfahren im Westbahnhofquartier und an der Schnittstelle zum Obachquartier sind eng ineinander verwoben und sind in einer Gesamtbetrachtung zu beurteilen. Die gesamte Quartierentwicklung trägt zur Verdichtung und Anbindung des Stadtteils bei sowie verhilft sie ihm zu einem neuen Charakter – weg von der Verkehrsorientierung hin zu einem dichten, städtischen Wohn- und Arbeitsquartier. Neben diesem städtebaulichen Potenzial, das von der einheitlichen Quartierentwicklung ausgeht, wird das ökologische und klimatische Potenzial der Umgestaltung der Strassenräume anerkannt. Durch die Anwendung des Schwammstadtprinzips und die vermehrt entsiegelten Flächen sowie die Erhöhung des Baumbestandes wird ein wichtiger Beitrag zum Stadtklima geleistet. Ausgehend vom Potenzial des Schwammstadtprinzips und der Möglichkeit, den Baumbestand bereits heute für die in den kommenden Jahrzehnten erschwerten klimatischen Bedingungen zu rüsten, wird dem Gemeinderat der Baumersatz entlang der Westbahnhofstrasse empfohlen.

6. Antrag

Dem Umwelt- und Bauausschuss wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

1. Das vorliegende Vorprojekt mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept wird genehmigt.
2. Der Ersatz des Baumbestandes entlang der Westbahnhofstrasse gemäss Kapitel 2.2 wird genehmigt.

3. Die Verortung der Veloabstellplätze gemäss Kapitel 2.4 und Plan Konzept «Veloabstellplätze» wird genehmigt.
4. Die Verortung der 27 Kurzzeitparkplätze gemäss Kapitel 2.5 und Plan Konzept «Kurzzeitparkplätze» wird genehmigt.
5. Das Beleuchtungskonzept gemäss Kapitel 2.7, unter der Bedingung, dass es auf das sich in Erarbeitung befindliche städtische Beleuchtungskonzept abgestimmt wird, wird genehmigt.
6. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung der separaten Bauprojekte für die Strassenzüge Poststrasse, Wengistrasse, Westringstrasse, Westbahnhofstrasse, Lagerhausstrasse und Schanzenstrasse beauftragt.
7. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung des Entsiegelungsprojekts für den Parkplatz «Viehmarktplatz» und der Budgetierung im Budget 2025 beauftragt.

Der Umwelt- und Bauausschuss hat zuhanden des Gemeinderates bei 6 Anwesenden

beschlossen:

Einstimmig

1. Das vorliegende Vorprojekt mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept wird genehmigt.

4 Ja-Stimmen zu 1 Nein-Stimme bei 1-Enthaltung

2. Der Ersatz des Baumbestandes entlang der Westbahnhofstrasse gemäss Kapitel 2.2 wird genehmigt.

Einstimmig

3. Die Verortung der Veloabstellplätze gemäss Kapitel 2.4 und Plan Konzept «Veloabstellplätze» wird genehmigt.
4. Die Verortung der 27 Kurzzeitparkplätze gemäss Kapitel 2.5 und Plan Konzept «Kurzzeitparkplätze» wird genehmigt.
5. Das Beleuchtungskonzept gemäss Kapitel 2.7, unter der Bedingung, dass es auf das sich in Erarbeitung befindliche städtische Beleuchtungskonzept abgestimmt wird, wird genehmigt.
6. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung der separaten Bauprojekte für die Strassenzüge Poststrasse, Wengistrasse, Westringstrasse, Westbahnhofstrasse, Lagerhausstrasse und Schanzenstrasse beauftragt.
7. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung des Entsiegelungsprojekts für den Parkplatz «Viehmarktplatz» und der Budgetierung im Budget 2025 beauftragt.

Erläuterungen zum Antrag

Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt, führt aus, dass es hier um den letzten Teil der in Abbildung 2 aufgeführten drei Teilbereichen geht. Es handelt sich um den gelb hinterlegten Strassenraum. Das Vorprojekt wurde aufbauend auf den Beschluss des Gemeinderates vom Mai 2020 ausgearbeitet. Wichtig festzuhalten ist, dass in diesem Bereich nicht alle Strassen auf ein Mal realisiert werden. Die Umsetzung beginnt mit der Poststrasse und endet im Jahr 2033 mit der Lagerhausstrasse. Jeder Strassenzug wird in einem Bauprojekt erneut im Gemeinderat behandelt. Innerhalb dieser Bauprojekte werden zu den Kosten «exakte» Zahlen geliefert. Auch für die vorliegenden Anträge gilt, es gibt rechtliche und geometrische Rahmenbedingungen.

Markus Schüpbach teilt mit, dass der Umwelt- und Bauausschuss das vorliegende Vorprojekt Strassenraumgestaltung Westbahnhofquartier in der Sitzung vom 15. Februar 2024 detailliert beraten hat. Das Vorprojekt wurde als Auftrag aus der Gemeinderatssitzung vom 5. Mai 2020 zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Westbahnhofquartier ausgearbeitet und beinhaltet die geforderten und damals im Gemeinderat beschlossenen Inhalte wie Fahrverbots- sowie Temporegime, Begegnungszonen, Begrünung anhand eines Baumkonzeptes und Parkplatzgestaltung etc. Zudem wurde im Vorprojekt das durch den Gemeinderat beschlossene Schwammstadtkonzept berücksichtigt. Im Ausschuss wurde dann primär über die beantragte Kirschbaumfällung entlang der Westbahnhofstrasse wegen diskutiert. Eine Minderheit der Ausschussmitglieder hat mit der im Antrag erwähnten Rückfallvariante geliebäugelt und stellte den Gegenantrag auf diese Fällung und die Realisierung der Schwammstadt auf dem Strassenzug der Westbahnhofstrasse zu verzichten. So könnte ein Teil der prognostizierten 1.5 Mio. Franken Investitionskosten eingespart werden. Die detaillierte Einsparung wäre dann im Bauprojekt ersichtlich. Geschätzt werden die Einsparungen auf 0,5 Mio. Franken. Zudem gilt es zu betonen, dass schweizweit entsprechende Resultate aus effektiv realisierten Schwammstadtkonzepten fehlen. Somit stehen wenig Praxisbeispiele oder Erfahrungen von anderen Städten zur Verfügung und Messungen zum Kühlungseffekt oder Wasserrückhalt fehlen gänzlich. Dem stehen die Vorteile der vorliegenden Variante (einer vollständigen Umsetzung der Schwammstadt im Westbahnhofquartier) gegenüber. Eine spätere Realisierung des Schwammstadtkonzeptes in der Westbahnhofstrasse wäre nur noch mit erheblichen Mehrkosten möglich. Gemäss dem vorliegenden Vorprojekt und Antwort des Stadtbauamts müssen zur Realisierung des vorliegenden Vorprojektes Westbahnhofquartier 49 Bäume gefällt und 105 Bäume neu gepflanzt werden. Die Neupflanzungen würden sich den künftigen klimatischen Bedingungen anpassen können. Somit werden nach der vollständigen Umsetzung des vorliegenden Projektes über mehrere Jahre zusätzlich 56 Bäume helfen, ein verbessertes Stadtklima zu erzeugen. Diese Baumbilanz beinhaltet auch die Bäume entlang der Poststrasse, die im Rahmen der Arealentwicklung mit Neupflanzungen ersetzt werden. Aufgrund der Erfahrungen aus der Postplatz-Baumfällung ist allen Ausschussmitgliedern ausgesprochen wichtig zu betonen, (der Vorsitzende bittet darum, die folgenden Worte in fetter Schrift hervorzuheben), **dass mit genügendem zeitlichen Vorlauf die Fällung und Neubepflanzung, insbesondere entlang der Westbahnhofstrasse, die komplette Neugestaltung zusammen mit der Realisierung des Schwammstadtkonzeptes breit und ausführlich begründet und kommuniziert wird.** Ein Fall «Postplatz 2.0» gilt es zu vermeiden. Sekundär hat der Ausschuss die neu zu pflanzenden Baumarten teilweise kritisch bewertet. An dieser Stelle wird unter Verweis auf den Protokollauszug nicht auf jeden einzelnen Punkt eingegangen. Der Ausschuss erwartet, dass die Baumarten im Rahmen der separaten Bauprojekte nochmals überprüft, ausgearbeitet und dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt werden. Der Umwelt- und Bauausschuss empfiehlt dem Gemeinderat den Antrag 1 zu genehmigen. Der Antrag 2 betreffend den Ersatz des Baumbestandes entlang der Westbahnhofstrasse gemäss Kapitel 2.2 wird zur Genehmigung empfohlen. Weiter werden die Anträge 3 bis 7 vom Ausschuss dem Gemeinderat zur Genehmigung empfohlen.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Angela Petiti bedankt sich für die Ausführungen und für die gut ausgeführten und umfangreichen Unterlagen. Es freut die SP-Fraktion, dass der Umgestaltungsplan und die Vision sich nach und nach entwickeln sollen. Die Strassenräume den Bedürfnissen und den Anforderungen von den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie ansässigen Wohn- und Geschäftsstandorten angepasst und zukunftsgerichtete klimatische Bedingungen geschaffen werden. Dass die Aufenthaltsqualität verbessert werden soll und dadurch eine Entschleunigung erfolgt, wird begrüsst. Die SP-Fraktion kann deshalb hinter dieser Vision stehen. Auch dass die Anzahl Veloabstellplätze von insgesamt 300 auf 440 steigen wird freut die SP-Fraktion. Das Schwammstadtprinzip und der erhöhte Baumbestand sollen das Klima verbessern – das klingt gut. Das Schwammstadtprinzip setzt voraus, dass die bestehenden Bäume gefällt werden. Es handelt sich um 50 zu fällenden Bäumen, die ersetzt werden. Die Bäume an der Westbahnhofstrasse und an der Poststrasse sind direkt durch die Schwammstadt betroffen. Aber später auch diejenigen Bäume an der Westringstrasse. Die Opfer sind gross. Die Frage stellt sich hier, ob bis 2050 die neuen Bäume, wie es so schön steht, klimatisch resistent und grosskronig erstrahlen. Es ist eine Tatsache, dass neu gepflanzte Bäume es schwer haben, im heutigen Stadtklima gut zu gedeihen. Die künftigen klimatischen Verschärfungen machen dies nicht einfacher. An dieser Stelle stellt sich bereits die erste Frage. Es wurde immer über die Westbahnhofstrasse gesprochen. An der Westring- und Lagerhausstrasse ist im Vorprojekt zunächst kein Baumersatz vorgesehen. In der Vision jedoch schon. Hier hat sich die SP-Fraktion gefragt, weil die Westringstrasse nicht konkret zu diesem Teil der Schwammstadt gehört, ob da nicht die Möglichkeit besteht, wie im Vorprojekt vorgesehen ist, diese Bäume erst zu fällen, wenn sie ihr Alter erreicht haben. Aus klimatechnischen Gründen würde es mehr Sinn machen, den Baumersatz nicht zur gleichen Zeit vorzunehmen. Die Kirschbäume an der Westbahnhofstrasse müssen weichen. An dieser Stelle muss gesagt werden: Das Schwammstadtprinzip kann nur ausgeführt werden, wenn die Baumgruben umgebaut werden. Dies bedingt aber nicht zwingend einen Baumersatz. Andere Städte haben dies mit Wurzelfreilegungen erreicht. Aber diese Variante ist sehr teuer. Trotzdem wollte man diese Möglichkeit erwähnen. Die SP-Fraktion bedauert es sehr, dass die Bäume an der Westbahnhofstrasse gefällt werden. Wenn die Schwammstadt vollständig realisiert werden soll, hat man hier keine andere Wahl. Dies wurde mehrmals betont. Zu den Bäumen an der Poststrasse: Diese wurden bereits an der letzten Gemeinderatssitzung lange diskutiert. Dazu wird festgehalten: Es steht schwarz auf weiss, dass Platanen gepflanzt werden sollen. Bitte nicht! Die Neupflanzung soll bitte noch einmal geprüft werden. Die Platanen ergeben keinen ökologischen Mehrwert. Dafür gäbe es viele andere Bäume, die wertvoller wären. Das Krähen Thema wurde beim letzten Mal bereits angesprochen. Das Stadtbauamt wird gebeten, diese Thematik noch einmal zu prüfen. Noch ein Wort zu einem der Punkte, die an der Gemeinderatssitzung vom 5. Mai 2020 beschlossen wurden: «Wenn möglich, einheimische Bäume, Sträucher und Stauden zur Bepflanzung verwenden.» Von den fünf vorgeschlagenen Bäumen, sind drei nicht heimisch. Somit ist dieser erwähnte Punkt nicht erfüllt. Es ist schade, dass bei der Auswahl nicht auf die Eingabe der Mitwirkung eingegangen wurde. Dort wurden von Umweltverbänden, einheimische, klimaresistente Bäume vorgeschlagen. Es wird gebeten, auch bei diesem Punkt noch einmal hinzuschauen. **Die SP-Fraktion wird grösstenteils allen Anträgen zustimmen. In der Fraktion ist man sich in einigen Punkten nicht ganz einig.**

Markus Jäggi teilt mit, dass die FDP-Fraktion das Vorprojekt Strassenraumgestaltung Westbahnhofquartier eingehend studiert und diskutiert hat. An dieser Stelle wird ein Dank an das Stadtbauamt und die involvierten Planer ausgesprochen. Wie bereits im Jahr 2020, erachtet die FDP-Fraktion eine Umgestaltung des Quartiers (insbesondere der Wengistrasse) als sinnvoll. Nach Erstellung der Westtangente und des Wegfalls eines grossen Teils des

Transitverkehrs ist es richtig, diese verkehrsorientierten Strassen entsprechend der heutigen Nutzung in siedlungsorientierte Strassen umzugestalten. Die geplanten Klimamassnahmen werden als grösstenteils richtig erachtet, da Bäume Schatten spenden und dazugehörige unversiegelte Flächen die Umgebung abkühlen. Im Bereich der Wengistrasse hat sich die FDP-Fraktion gefragt, ob es allenfalls möglich wäre, die angedachten Baumreihen bis zum Postplatz zu verlängern. Dies wäre im Bauprojekt noch abzuklären. An dieser Stelle wird erwähnt, dass die Zustimmung der FDP-Fraktion im 2020 zum BGK damals ganz klar damit verbunden war, dass die wegfallenden Parkplätze im neuen Parkhaus Westbahnhof ersetzt werden. Das war bereits vor 4 Jahren ein Thema und eine klare Bedingung und nicht wie fälschlicherweise in der letzten Sitzung behauptet wurde, nur eine vage Idee. Wie bereits vorgängig zur heutigen Sitzung kommuniziert, liegt der FDP-Fraktion das Thema Bäume am Herzen. Es erschliesst sich der FDP-Fraktion nicht, warum man die Baumreihe in der Westbahnhofstrasse und diejenige in der Lagerhaus- und Westringstrasse lediglich für die Umsetzung des Schwammstadtkonzeptes rodet. Es ist der FDP-Fraktion bewusst, dass die Motion Schwammstadt von der Gemeindeversammlung überwiesen wurde. Nichts desto trotz erachtet es die FDP-Fraktion als unverhältnismässig, alle diese Bäume aufgrund eines Konzeptes, das in der Schweiz bis anhin noch nie konkret umgesetzt wurde, zu fällen. Hier wird nur von gesunden Bäumen gesprochen. Es ist klar, dass kranke Bäume ersetzt werden müssen. Natürlich kann man nun einwenden, dass es um diese kleinen und kurzen Bäume nicht schade ist. Teilweise sind die Bäume von einem Pilz befallen. Aber fährt man durch die Westbahnhofstrasse, sieht man, die Bäume stehen in voller Blüte. **Die FDP-Fraktion stellt den Antrag, dass die Variante 2 weiterverfolgt wird.** Sollte sich aufgrund der zeitlichen Staffelung ergeben, dass der eine oder andere Baum bei der konkreten Realisierung abstirbt, soll dieser ins Projekt übernommen werden. Zusätzlich ergibt sich daraus eine gewisse finanzielle Einsparung. Man kann, wie Angela Petiti ausgeführt hat, Klimamassnahmen ergreifen. Mit durchsickernden Flächen, zwischen den Bäumen könnte der Belag ersetzt werden. Es bestehen Möglichkeiten, dies ohne einen Kahlschlag zu machen. Es geht hier nicht darum, dass Baumerhalt aktuell populär ist. Es geht hier um Realpolitik, bei der mit einer möglichen Projektanpassung Bäume erhalten werden können. Beim Gestaltungsplan Westbahnhof, wo Bäume neben einer 20m tiefen Baugrube erhalten werden sollten, ist dies schlichtweg nicht möglich und umsetzbar. Hier ist dies möglich. Er möchte daran erinnern, dass sich die FDP-Fraktion bereits bei der Schöngrünstrasse für den Erhalt der bestehenden Bäume eingesetzt hat. Leider unterlag die FDP-Fraktion damals im Gemeinderat. Das Zitat von Charlie Schmid betreffend die «Schöngraustrasse» wurde bereits nach der letzten Gemeinderatssitzung in der Zeitung noch einmal aufgenommen. Ebenfalls ist es unserem ehemaligen Gemeinderat Beat Käch und der FDP-Fraktion zu verdanken, dass die grossen, schönen Bäume bei der Umgestaltung des Kreuzackerparks nicht gefällt wurden. Damals wollte man die Bäume zugunsten der Weiterführung der Allee der Westbahnhofstrasse fällen. Wie gesagt, setzt sich die FDP-Fraktion für den Baumerhalt ein und bittet, dem Antrag zuzustimmen. Angesichts der finanziellen Entwicklung der Stadt wird sich die FDP-Fraktion vorbehalten, die jeweiligen Bauprojekte genau zu prüfen und allfällig auf der finanziellen Zeitachse zu optimieren. **Der Antrag der FDP lautet wie folgt: Das vorliegende Vorprojekt (Variante 2) mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept, sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept wird genehmigt. Der Antrag 2 würde dann obsolet.**

Laura Gantenbein bedankt sich als erstes im Namen der Fraktion der Grünen für die Ausarbeitung des vorliegenden Geschäfts. Ebenso wird für die Beantwortung der Fragen, die im Umwelt- und Bauausschuss gestellt wurden, gedankt. Die Antworten konnten für die Fraktionssitzungen genutzt werden. Die Fraktion der Grünen sehen den Effort, diesen Planungssperimeter grüner zu gestalten. Gerade mit einer langfristigen Vision soll man die Stadt Solothurn in eine schattigere und grünere Zukunft führen. So kann man diesen Perimeter, der stark asphaltiert sowie mit grossen Gebäuden gesäumt ist, abzukühlen. Der Perimeter scheint eine Hitzeinsel zu sein und es macht deshalb Sinn, gerade dort mehr Baumbepflanzungen zu

planen und dann auch zu setzen. Man will keine zweite Europa-Allee, wie dies in Zürich geschah. Es wird begrüsst, dass mit allen Varianten mehr Biodiversität ermöglicht und gefördert wird. Ökologisch wertvolle Strukturen sollen geschaffen werden, wo möglich einheimische Bäume, Sträucher und Stauden zur Bepflanzung verwendet und teilweise Flächen mit Chaussierungen entsiegelt werden. Die Fraktion der Grünen begrüsst diese Massnahmen sehr. Man steht jetzt vor der Wahl zwischen der schnelleren Umsetzung der Schwammstadt mit der Variante 1 oder mit der Variante 2 die bestehenden, gesunden Bäume teilweise stehen zu lassen z.B. in der Westringstrasse und dafür das Schwammstadtkonzept nur teilweise bzw. noch nicht umzusetzen. Mit dem vorliegenden Projekt sollen insgesamt 56 Bäume mehr im Perimeter gepflanzt werden. Es ist schwierig abzuwägen, denn mit der Umsetzung vom Schwammstadtkonzept wird nachhaltig dazu beigetragen, dass Bäume in einem «natürlichen» Umfeld wachsen und das Regenwasser besser genutzt werden kann. Wie man sieht, funktioniert dies, auch wenn erst wenige Projekte in der Schweiz realisiert wurden. Aber in Solothurn gedeihen die Bäume am Postplatz. Die Stadt braucht mehr Bäume. Bäume für mehr kühle Tage im Sommer, Bäume für mehr Schatten, Bäume für mehr Biodiversität, denn Bäume sind auch Lebensraum. Zudem ist sichtbar, dass die Kirschbäume einen Pilzbefall aufweisen. Der Mix in der Variante 1, in der bestehende, gesunde Bäume nicht gefällt werden und andere aufgrund von Alter und Krankheit schon, findet die Fraktion der Grünen zielführend. Es ist schade um die schönen, pink blühenden Kirschbäume. Aber man sieht, dass andere klimaresistente Bäume geplant sind und das wird als nachhaltiger empfunden. Eine Frage stellt sich: Weshalb sind einige Bäume so geplant, dass sie den Autos und nicht den Menschen Schatten spenden in einem fussgängerfreundlichen Perimeter? Es ist auffallend, dass an vielen Orten neue Parkplätze unter den schattenspendenden Bäumen geplant sind. Das Konzept wird in der Wengistrasse in der Vision besser umgesetzt. Dort sind auf beiden Strassenseiten Bepflanzungen geplant. Zunächst wird eine Strassenseite bepflanzt und anschliessend die andere Strassenseite. Es werden auch zusätzliche Bepflanzungen mit Stauden oder Büschen möglich sein. Vor ein paar Jahren wurde in der Wengistrasse eine Allee gewünscht. Die durchmischte Bepflanzung auf beiden Strassenseiten ist eine schöne Alternative zu einer Allee. Aber warum ist das in der Poststrasse nicht auch möglich? Wieso ist an der Poststrasse nicht auch eine Bepflanzung auf beiden Seiten der Strasse geplant? Die ganze Gestaltung wirkt sehr stilistisch und strikt. Aus diesem Grund möchte sie anregen, die Bepflanzungen zu mischen und auch Gruppierungen zu ermöglichen. Monokulturen sind zwar schön, aber nicht unbedingt gut, da sie die gleiche Krankheit oder den gleichen Befall von einem Schädling haben können und sich dieser schneller verbreiten kann. Nun sind Platanen geplant, obwohl sie den Krähen Nistplätze bieten. Das sieht die Fraktion der Grünen sehr kritisch. Zudem wird angeregt, dass unter den Bäumen weniger Parkplätze geplant werden sollen, sondern eher «Bänkli». Gerade vor einem Coop, in dem alle Altersgruppen einkaufen. Solothurn ist eine Velostadt. Wie viele Gemeinderäte und Gemeinderätinnen sind nur schon heute Abend mit dem Velo an die Sitzung gekommen? Viele. In der Stadt liegt alles in einer guten Geh- oder Velodistanz. Deshalb will die Fraktion der Grünen auf keinen Fall, dass Veloparkplätze in der Nähe des Bieltors aufgehoben oder verschoben werden. Diese sind essentiell und zwar nicht nur am Samstagmorgen für den Besuch des Marktes, sondern auch für den Einkauf im Coop. Zum Thema Fahrzeuge stellt sich noch die Frage, ob ab sofort das Temporegime eingeführt werden könnte, also nicht erst mit der Umgestaltung dieses Perimeters. Könnte somit bspw. die Tempo 20 bzw. die Tempo 30 Zone nicht schon ab diesem Sommer umgesetzt werden? Es wird angeregt, zu prüfen, ob ein heller Belag geeignet wäre und wie die Kosten dazu ausfallen würden. Der helle Belag wurde bereits beim Postplatz angeregt. Eine der letzten Fragen stellt sich zum Viehmarkt. Ab wann ist dort ein Projekt geplant? Die Fraktion der Grünen geht davon aus, dass mit dem Bau vom Parkhaus Westbahnhof die Parkplätze bei der alten Post aufgehoben werden. Die Entsiegelung wird selbstverständlich begrüsst. Aber was ist auf diesem Platz weiter geplant? Es wird begrüsst, dass das Beleuchtungskonzept, als Grundlage für das Quartier Westbahnhof berücksichtigt wird. Die neuen Leuchten am Postplatz wirken auf Laura Gantenbein sehr hell. Sie möchte deshalb beliebt machen, dass jeweils auch

Sensorlampen in diesem Perimeter geprüft werden, da nicht immer überall Licht benötigt wird. Die Fraktion der Grünen dankt noch einmal für die Erarbeitung des Antrages und die Beantwortung der neu gestellten Fragen.

Pascal Walter kann mitteilen, dass mittlerweile alles schon erwähnt wurde und alle votanten der gleichen Meinung sind. Die Fraktion Die Mitte dankt dem Stadtbauamt für die ausführlichen Dokumente und die frühzeitige Besprechung im Gemeinderat. Es wurde immer wieder bemängelt, dass der Gemeinderat bei vielen Projekten erst am Schluss Ja oder Nein zu einem Kredit sagen konnte und vorher nicht mitdiskutieren konnte. Jetzt können wir dies. Es wird spannend sein, wie oft der Gemeinderat seine Meinung in den nächsten 10 Jahren (bis zum Ende der Umsetzung) ändern wird. Die Fraktion Die Mitte hofft, dass dies nicht allzu oft der Fall sein wird. Die vorliegende Gesamtschau über den ganzen Perimeter wird als Vorteil gewertet und sehr begrüsst. Viel zu diskutieren gab auch in der Fraktion Die Mitte die Umsetzung der Schwammstadt. Erst recht, wenn aufgrund dessen bestehende Bäume ersetzt werden bzw. gefällt werden müssen. Die Fraktion Die Mitte hat das Gefühl, dass an der Gemeindeversammlung nicht allen bewusst war, dass bei der Einführung des Schwammstadtkonzepts zuerst bestehende Bäume gefällt werden müssen, damit das Projekt Schwammstadtelement umgesetzt werden kann. Ein Grossteil der Fraktion Die Mitte wusste dies jedenfalls nicht. Aber man soll ja bekanntlich nicht von sich auf andere schliessen. Würde die Bevölkerung heute gefragt, ob sie es eine gute Idee finden würden, die bestehenden Bäume zu fällen, damit es neue geben kann, ist die Fraktion Die Mitte der Meinung, dass die Antwort sehr klar ausfallen würde. Deshalb muss eine gute Kommunikation erfolgen. Denn grundsätzlich versteht die Bevölkerung nicht, wenn die Stadt Bäume wegen einem Projekt fällen. Erst recht nicht, wenn es sich um einen gesunden Baum handelt. Das Projekt wurde kritisch besprochen. Auf Rückfrage wurde bestätigt, dass die jetzigen Bäume nur einen kleinen ökologischen Nutzen haben und in Zukunft dieser Nutzen nicht noch kleiner aber auch nicht grösser wird. Gleichzeitig werden die Temperaturen eher ansteigen. Müssen die Strassen so oder so in den nächsten 10 Jahren saniert werden, was der Auslöser für das vorliegende Projekt ist, macht es zumindest für eine Mehrheit der Fraktion Die Mitte Sinn, dass das Konzept Schwammstadt umgesetzt wird. Die Fraktion Die Mitte plädiert sehr dafür, dass eine gute Kommunikation angestrebt wird. Zum einen, werden die Bäume nicht morgen gefällt, sondern in einem Zeitraum von 10 – 15 Jahren. Und das aus einem guten Grund, weil die Gemeindeversammlung dem Schwammstadtkonzept zugestimmt hat. Da aber genügend Zeit vorhanden ist und die Stadt Solothurn eine Pilotstadt im Bereich Schwammstadt ist, würde der Austausch mit anderen Gemeinden begrüsst. Plötzlich könnte es bspw. heissen, man dürfe verschmutztes Regenwasser von der Strasse nicht mehr für die Bäume nutzen. Eine Mehrheit der Fraktion Die Mitte ist der Meinung, dass es Sinn macht, jetzt die Entscheide zu fällen. In einer Zeit, in der noch einigermaßen erträgliche Temperaturen herrschen. Auch wenn es schade ist um jeden Baum der gefällt wird. Die Bevölkerung muss gut über die Pläne der Stadt orientiert werden. Sofern die Fraktion Die Mitte das Projekt richtig verstanden hat, werden die Bäume von Zeit zu Zeit ersetzt, was ein wichtiger Auftrag ist. Die weiteren Themen (wie die 27 Parkplätze) waren unbestritten. Veloabstellplätze wurden auch besprochen, dort macht es Sinn, die Anzahl zu erhöhen, was gemacht wird. Wo genau Veloabstellplätze aufgehoben werden, wird vertrauensvoll den Planern überlassen. **Die Fraktion Die Mitte wird grossmehrheitliche den Anträgen zustimmen** und bedankt sich für die Ausarbeitung dieser Projekte.

Patrick Käppeli dankt im Namen der SVP-Fraktion für die Bereitstellung der Dokumente. Insbesondere dem Stadtbauamt für die Pläne, die in einer sehr guten Qualität vorliegen. **Auch der SVP-Fraktion liegen die Bäume am Herzen, weshalb der Antrag der FDP unterstützt wird.** Die SVP-Fraktion hat etwas Mühe mit der Entsiegelung des Parkplatzes Viehmarkt. Da stellt sich die Frage, welche Kosten dafür anfallen werden. Die SVP-Fraktion wird der Entsiegelung nicht zustimmen, da es sich um keine Priorität handelt. Das ist ein Punkt, der auch später noch realisiert werden könnte. Man muss sich bewusst sein, dass das Schwammstadtkonzept sehr verlockend ist und angenommen wurde. Aber es gilt zu betonen, dass das

Konzept die Stadt 1,8 Mio. Franken kostet, was knapp 20 Prozent der Gesamtkosten entspricht (ohne Berücksichtigung des Viehmarktplatzes). Die Kosten für die Entsiegelung des Parkplatzes Viehmarkt war aus den Unterlagen nicht ersichtlich. **Die SVP-Fraktion wird den Anträgen 1 bis 6 zustimmen. Antrag 7 wird sie ablehnen.** Aus diesem Grund bittet die SVP-Fraktion über die Anträge einzeln abstimmen zu lassen.

Beantwortung der Fragen

Wolfgang Wagmann äussert seine Mühe zur Baumthematik, denn schliesslich befindet man sich hier nicht im Wald, sondern in einem urbanen Raum mit gegebenen Strukturen. Zu den Platanen hält er fest, dass 90 Prozent der Platanen in der Stadt Solothurn geschnitten werden. In diesen Platanen nisten keine Krähen. Lässt man Platanen ungehindert wachsen, würden nur die Hälfte der Bäume benötigt und erst in etwa 50 Jahren würde darin eine Krähe nisten. Es heisst, dass in der Westbahnhofstrasse grosskronige Bäume gepflanzt werden sollen. Was versteht man unter grosskronig und wo liegen die gesetzlichen Grenzen. Denn links und rechts befinden sich Gebäudefassaden. Die Geschäfte sind eventuell nicht begeistert von diesen Ideen. Der Platz des Strassenraumes ist sehr begrenzt.

Angela Petiti erläutert, dass die Westringstrasse nicht zu den Strängen des Schwammstadt-konzeptes gehört. Zumindest ist dies so eingezeichnet. Jetzt stellt sich für die SP-Fraktion die Frage, warum das Projekt nicht so realisiert wird, wie im Vorprojekt angedacht.

Yves Gaudens erklärt, dass in der Variante 1 vorgeschlagen wird, dass die Bäume an der Westringstrasse so belassen werden. Die Vision zeigt auf, wohin sich das Quartier entwickeln könnte, sollten die Bäume ihr Lebensende erreicht haben. Dann kommen die Schwammstad-telemente zum Zug. Die Westringstrasse befindet sich peripher zum Projekt, weshalb die Bäume in der Variante 1 bestehen bleiben können.

Laura Gantenbein erkundigt sich: Sollten die Bäume an der Westringstrasse ersetzt werden, wird dann das Konzept Schwammstadt umgesetzt oder nicht? **Yves Gaudens** bestätigt, dass Schwammstadtelemente vorgesehen sind. Für die Umsetzung müssen die Bäume ersetzt werden. Grundsätzlich wäre ein Versetzen möglich. Aber die Bäume finden das nicht toll und das Vorgehen ist mit hohen Kosten verbunden. Werden die Bäume ersetzt, werden Schwammstadtelemente eingesetzt.

Barbara Feldges erkundigt sich, ob es möglich wäre auch an der Westbahnhofstrasse, die Bäume nach und nach schwammstadtgerecht zu pflanzen? Wieso muss der ganze Strassenzug auf einmal erledigt werden und so gesunde Bäume gefällt werden? **Yves Gaudens** bestätigt, dass alles möglich ist. Es könnten jeweils einzelne Elemente eingebaut werden. Das macht aber aus Kostengründen keinen Sinn. Jedes Mal müsste der eingebaute Belag entfernt, eine Baustelle eingerichtet und die Baumgrube ausgehoben werden.

Stefanie Ingold führt zurück zu den Fragen. Eine war, ob das Temporegime bereits ab diesem Sommer eingeführt werden könnte. **Yves Gaudens** ist der Meinung, dass dies aus rechtlicher Sicht wahrscheinlich möglich wäre. Aber es handelt sich nicht nur um einen Wechsel der Signalisation, sondern es müsste auch die Strassenraumgestaltung angepasst werden. Deshalb würde er die Umsetzung per Sommer nicht empfehlen.

Zur Frage Projekt Viehmarktplatz hält **Stefanie Ingold**, Stadtpräsidentin, fest, dass das Vorgehen im Zeitplan erwähnt ist. Der Parkplatz Viehmarkt wird auch künftig als Parkplatz genutzt.

Er wird lediglich entsiegelt. **Yves Gaudens** ergänzt, dass er zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen kann, ob ein weiteres Projekt auf diesem Viehmarktplatz geplant ist.

Heinz Flück erläutert, dass gemäss dem neuen Zonenplan der Viehmarktplatz ein Baugrundstück in der Kernzone des Westbahnhofes ist. Es handelt sich um das einzige Grundstück an dieser Lage, das im Besitz der Stadt ist. Aus Sicht des Wirtschafts- und Finanzausschusses sollte das Grundstück irgendwie in Wert gesetzt werden und nicht der SBB überlassen werden. Deshalb kann er den Antrag von Patrick Käppeli nachvollziehen, dass nicht einfach in eine Entsiegelung investiert wird. Der Grundsatz ist gut, dass versucht wird möglichst viele Flächen zu entsiegeln. Aber der Aufwand steht nicht im Verhältnis zum Nutzen.

Markus Jäggi stellte die Frage, ob die Verlängerung der Allee von der Wengistrasse in Richtung der Poststrasse ein Thema sein könnte. **Yves Gaudens** ist im Moment nicht bekannt, weshalb die Bäume nicht durchgezogen wurden. Er nimmt die Thematik zur Prüfung mit.

Wolfgang Wagmann kommt auf seine Frage zurück, ob es eine gesetzliche Regelung zur Grösse der Krone von Bäumen gibt. **Yves Gaudens** bestätigt, dass grundsätzlich alles gesetzlich geregelt ist. Aber zum jetzigen Zeitpunkt kann kein Gesetzesartikel zitiert werden. Das Stadtbauamt hat den Auftrag die Bäume zu pflegen und die Kronen so zu halten, dass keine Äste in Fenster hineinwachsen. Es müssen Sichtfreihalteflächen unter den Bäumen eingehalten werden und die Pflege muss so erfolgen, dass Nachbarn nicht gestört werden. Yves Gaudens nimmt das Thema mit und wird entsprechende Abklärungen vornehmen.

Philipp Jenni ergänzt, dass sich der Ausschuss mehrheitlich für die Variante 1 ausgesprochen hat. Aus dem Grund, dass es sinnvoll ist, die Schwammstadtelemente in einem Strassenzug ganzheitlich umzusetzen. Es wurde lange über die Westbahnhofstrasse diskutiert. Schon als Laie sieht man, dass die Bäume unterschiedlich dick sind und teilweise bereits ersetzt worden sind. Es fällt auf, je dicker die Bäume sind, desto mehr Pilzbefall ist sichtbar. Aus eigener Ingenieursicht macht es Sinn, wenn die Strasse komplett saniert wird. Müssten aufgrund einer Analyse bspw. 70 Prozent der Bäume sowieso ersetzt werden, würde es Sinn machen, gleich die ganze Strasse neu zu gestalten. Eine weitere Überlegung war, dies wurde auch dem Stadtbauamt so weitergegeben, die Strassensanierungen so weit wie möglich in die Zukunft zu verschieben, damit besser ersichtlich ist, wie der Zustand der Bäume ist. Sieht man in 10 Jahren, dass der Zustand der meisten Bäume schlecht ist, dann wäre es ehrlicher den ganzen Strassenzug auf einmal zu sanieren.

Laura Gantenbein weist auf ihre Frage hin, weshalb die Poststrasse und die Wengistrasse nicht beidseitig bepflanzt werden. Sowie die zweite Frage, wieso in der Planung zwischen Veloabstellplätzen und Autoparkplätzen abgewechselt wird. **Yves Gaudens** nimmt zunächst Stellung zur Frage der beidseitigen Bepflanzung. Er geht davon aus, dass dies aufgrund von Zufahrten nicht möglich ist. Auf der Poststrasse befinden sich auf Seite Bieltor relativ viele Zufahrten. Diese Begründung gilt sowohl für die Poststrasse als auch für die Westringstrasse. Zu den Veloabstellplätzen und Autoparkplätzen erläutert Yves Gaudens, dass diese aus rein geometrischer Sicht so angeordnet wurden. Anstelle von bisher vier stehen neu fünf Abstellplätze zwischen den Bäumen zur Verfügung.

Patrick Käppeli stellt eine Frage zum Viehmarktplatz. Weiss man, was die Entsiegelung kosten wird oder sind erst in der Projektausarbeitung die Kosten bekannt. **Yves Gaudens** kann dazu keine genaue Zahl nennen. Es wäre auch nicht korrekt, wenn er hier einen Betrag nennen würde. Er geht aber nicht davon aus, dass es sich hier um einen riesigen Betrag handeln wird.

Ladina Schaller hält fest, dass Laura Gantenbein betreffend der Einführung des Temporegimes die Frage nach der Umsetzbarkeit per Sommer 2024 stellte. Unter Punkt 3 Weiteres

Vorgehen wird im Antrag festgehalten: Die Umsetzung des neuen Temporegimes kann bereits ab 2024/2025 erfolgen. Die Strassenprojekte sind anschliessend ab 2027 bis 2033 vorgesehen. **Ladina Schaller stellt den Zusatzantrag: Die Umsetzung des neuen Temporegimes erfolgt bereits ab 2024/2025.** Das Temporegime kann auch ohne die Umgestaltung eingeführt werden. Die Umgestaltung kann nachfolgend erfolgen. Ausserdem wird diese Möglichkeit bereits im Antrag ausgeführt.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, stellt zunächst den Antrag von Markus Jäggi betreffend die Variante 2 dem Originalantrag (Variante 1) gegenüber.

Dem Originalantrag, wonach das vorliegende Vorprojekt mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept dem Gemeinderat zur Annahme empfohlen wird stimmen 17 Mitglieder zu.

Dem Gegenantrag von Markus Jäggi, wonach das vorliegende Vorprojekt (Variante 2) mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept dem Gemeinderat zur Annahme empfohlen wird stimmen 12 Mitglieder zu.

Das Abstimmungsergebnis erfolgt bei 1 Enthaltung.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, leitet zu den Anträgen 1 bis 7 und dem zusätzlichen Antrag 8 von Ladina Schaller über. Die Anträge werden einzeln beschlossen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird

beschlossen:

Einstimmig

1. Das vorliegende Vorprojekt mit seinen Konzeptinhalten, namentlich das Baumkonzept, das Schwammstadtkonzept sowie das Gestaltungs- und Materialisierungskonzept wird genehmigt.

18 Ja-Stimmen zu 11 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung

2. Der Ersatz des Baumbestandes entlang der Westbahnhofstrasse gemäss Kapitel 2.2 wird genehmigt.

24 Ja-Stimmen zu 3 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen

3. Die Verortung der Veloabstellplätze gemäss Kapitel 2.4 und Plan Konzept «Veloabstellplätze» wird genehmigt.

19 Ja-Stimmen zu 5 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen

4. Die Verortung der 27 Kurzzeitparkplätze gemäss Kapitel 2.5 und Plan Konzept «Kurzzeitparkplätze» wird genehmigt.

Einstimmig

5. Das Beleuchtungskonzept gemäss Kapitel 2.7, unter der Bedingung, dass es auf das sich in Erarbeitung befindliche städtische Beleuchtungskonzept abgestimmt wird, wird genehmigt.

6. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung der separaten Bauprojekte für die Strassenzüge Poststrasse, Wengistrasse, Westringstrasse, Westbahnhofstrasse, Lagerhausstrasse und Schanzenstrasse beauftragt.

22 Ja-Stimmen zu 4 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen

7. Das Stadtbauamt wird mit der Ausarbeitung des Entsiegelungsprojekts für den Parkplatz «Viehmarktplatz» und der Budgetierung im Budget 2025 beauftragt.

10 Ja-Stimmen zu 20 Nein-Stimmen

8. Die Umsetzung des neuen Temporegimes erfolgt bereits ab 2024/25.

Verteiler

Stadtbauamt

Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

ad acta 793

19. März 2024

Geschäfts-Nr. 22

8. Hängige und pendente Vorstösse

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Liste hängiger und im Berichtsjahr abgeschriebener Motionen und Postulate

Ausgangslage und Begründung

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 21. März 2023 wurde festgehalten, dass aus den Vorjahren 22 erheblich erklärte Vorstösse - 11 Motionen und 11 Postulate - noch nicht von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden konnten und dass über deren Umsetzung im Verwaltungsbericht 2023 erneut zu informieren ist. Zu diesen 22 Geschäften kamen im Verlauf des Jahres 2023 weitere 11 erheblich erklärte Vorstösse hinzu, 7 Motionen und 4 Postulate.

Damit die Stadtkanzlei auftragsgemäss eine Liste sämtlicher hängigen (d.h. erheblich erklärten, noch nicht abgeschriebenen) und im Berichtsjahr abgeschriebenen Motionen und Postulate mit einer stichwortartigen Kurzbegründung über den Bearbeitungsstatus, bzw. den Grund der Abschreibung, im Verwaltungsbericht 2023 veröffentlichen kann, ist diese Liste vorgängig durch den Gemeinderat zu genehmigen.

Anträge

Die Berichterstattung umfasst insgesamt 33 erheblich erklärte Vorstösse (18 Motionen und 15 Postulate). Wie aus der im Verwaltungsbericht zu veröffentlichenden Tabelle über die hängigen und die im Berichtsjahr abgeschriebenen Motionen und Postulate hervorgeht, wurden zwei Postulate («Kraftplatz», «Laubbläserei») und eine Motion («Kinderfreundliche Spielräume der Stadt Solothurn») infolge Umsetzung von der Geschäftskontrolle abgeschrieben. Das Postulat «Familienfreundliche Anstellungsbedingungen» wurde gleichzeitig mit der Erheblicherklärung von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

Das Stadtpräsidium stellt den Antrag, die folgenden Vorstösse gemäss den Begründungen in der mitgelieferten Tabelle von der Geschäftskontrolle abzuschreiben:

- Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten
- Vereinfachung der Sammlung von Haushalts-Kunststoffen
- Bedürfnisabklärung und Suche nach geeignetem Platz für Skaterinnen und Skater
- Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erstellung eines Reglements über die Abwasserbeseitigung
- Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erneuerung des Generellen Entwässerungsplanes (GEP)
- Mediterrane Nächte in Solothurn
- Aufgabenüberprüfung und Benchmarking
- Totalrevision der Dienst- und Gehaltsordnung

Damit verbleiben von den in früheren Jahren erheblich erklärten Vorstössen noch deren 20 pendent («Energiekonzept Weitblick», «Tempo 30 Loretoquartier», «Umsetzung der Energie-

Strategie 2050», «Mehrweggeschirr-Konzept», «Ein Musikpavillon für Solothurn», «Aufwertung und Umgestaltung roter Platz Baloise Bank SoBa», «Aufwertung des Klosterplatzes», «Solothurn blüht auf – Biodiversität im Siedlungsraum», «Fahrradstrassen in Solothurn», «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten», «Anleuchtungskonzept für die Stadt Solothurn», «Musikschule», «Integrierte Ganztageschule», «Umsetzung flankierende Massnahmen 'Westtagente'», «Reform unserer Verwaltungsstrukturen prüfen», «Haus des Films und der Literatur für Solothurn», «Vereinfachung der Sammlung von Haushalts-Kunststoffen», «Bedürfnisabklärung und Suche Skaterplatz», «Berichterstattung und Präsenzkontrolle der städtischen Vertretungen» und «Gemeinsames Verwaltungsgebäude Stadt, Kanton und Regio Energie».

Von den im Berichtsjahr erheblich erklärten Vorstössen konnten sieben Motionen («Cybersicherheit», «Fremdwasserreduktion durch Reglement», «Fremdwasserreduktion durch GEP», «Aufgabenüberprüfung und Benchmarking», «Förderung lokale Wirtschaft», «Totalrevision der DGO» und «Tempo 30 Obere Steingrubenstrasse») sowie zwei Postulate («Mediterrane Nächte in Solothurn» und «Überprüfung LED-Beleuchtungsersatz der bestehenden öffentlichen Beleuchtung») noch nicht umgesetzt werden.

Der Gemeinderatskommission wird zuhanden des Gemeinderates folgendes

beantragt:

1. Folgende Motionen und Postulate werden als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben:
 - Motion «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten»
 - Motion «Vereinfachung der Sammlung von Haushalts-Kunststoffen»
 - Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erstellung eines Reglements über die Abwasserbeseitigung»
 - Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erneuerung des Generellen Entwässerungsplanes (GEP)»
 - Motion «Aufgabenüberprüfung und Benchmarking»
 - Motion «Totalrevision der Dienst- und Gehaltsordnung»
 - Postulat «Bedürfnisabklärung und Suche nach geeignetem Platz für Skaterinnen und Skater»
 - Postulat «Mediterrane Nächte in Solothurn»
2. Über die 21 noch pendenten Geschäfte wird im Verwaltungsbericht 2024 erneut informiert.
3. Die Tabelle «Berichterstattung über hängige und im Berichtsjahr abgeschriebene Motionen und Postulate» wird genehmigt.

Als Antrag an den Gemeinderat hat die Gemeinderatskommission einstimmig

beschlossen:

1. Folgende Motionen und Postulate werden als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben:
 - Motion «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten»

- Motion «Vereinfachung der Sammlung von Haushalts-Kunststoffen»
 - Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erstellung eines Reglements über die Abwasserbeseitigung»
 - Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erneuerung des Generellen Entwässerungsplanes (GEP)»
 - Motion «Aufgabenüberprüfung und Benchmarking»
 - Motion «Totalrevision der Dienst- und Gehaltsordnung»
 - Postulat «Bedürfnisabklärung und Suche nach geeignetem Platz für Skaterinnen und Skater»
 - Postulat «Mediterrane Nächte in Solothurn»
 - Motion «Förderung der lokalen Wirtschaft»
2. Über die 21 noch pendenten Geschäfte wird im Verwaltungsbericht 2024 erneut informiert.
3. Die Tabelle «Berichterstattung über hängige und im Berichtsjahr abgeschriebene Motionen und Postulate» wird genehmigt.

Wolfgang Wagmann stellt den Ordnungsantrag das Traktandum hängige und pendente Vorstösse zu verschieben. Dies aus dem Grund, weil bereits in der Fraktion festgestellt werden musste, dass ein ziemlicher Diskussionsbedarf besteht. Er geht davon aus, dass die Behandlung des Geschäfts mindestens noch eine Stunde dauern wird.

Urs Unterlerchner ist anderer Meinung und geht nicht davon aus, dass es zu längeren Diskussionen kommen wird. Ist eine Erstunterzeichnerin bzw. Erstunterzeichner mit der Abschreibung nicht einverstanden, wird der Vorstoss nicht abgeschrieben und verbleibt auf der Liste. Aus diesem Grund ist die Diskussion schnell erledigt. Er geht von etwa einer Viertelstunde Zeitbedarf aus.

Corinne Widmer merkt an, dass in der SP-Fraktion besprochen wurde, dass nur diejenigen Vorstösse thematisiert werden müssen, die hier beantragt werden abzuschreiben. Ob die Abschreibung vorgenommen werden kann oder nicht, müssen die Verfasser der Vorstösse entscheiden. Es gibt ein Verfasser der mal Gemeinderat war und jetzt Stadtschreiber ist aber alle anderen sind als Gemeinderat oder Gemeinderätin anwesend.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, lässt über den Ordnungsantrag für die Verschiebung des Traktandums abstimmen.

Der Ordnungsantrag wird mit 5 Ja-Stimmen zu 20 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt.

Erläuterungen zum Antrag

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin weist darauf hin, dass eine ganze Reihe Vorstösse existieren, die noch gar nicht behandelt wurden. Diejenigen erscheinen hier in der vorliegenden Liste nicht. Die Stadtverwaltung hat sich in Absprache mit Yves Gaudens das Ziel gesetzt, im April eine zeitliche Planung vorzunehmen, wann welcher Vorstoss im Gemeinderat behandelt werden kann. Die Stadtpräsidentin ist sich bewusst, dass die aktuelle Situation unbefriedigend ist, aber die Stadtverwaltung versucht mit dem Zeitplan eine Verbesserung zu bewirken.

Urs Unterlerchner, Stadtschreiber, ergänzt, dass viele Vorstösse bereits im Gemeinderat behandelt wurden, aber noch nicht umgesetzt sind und deshalb noch nicht abgeschrieben werden konnten. Diese Liste wird ebenfalls offengelegt. Im versandten Antrag sind 8 Vorstösse aufgelistet, die abgeschrieben werden sollen. Eine Motion muss in der Liste ergänzt werden. Es handelt sich um die Motion «Förderung der lokalen Wirtschaft». In der Beilage ist die Motion aufgeführt, lediglich im Antrag nicht. Es wird gebeten, auch über den genannten Vorstoss abzustimmen. Er schlägt vor, Vorstoss um Vorstoss zu besprechen.

Heinz Flück erkundigt sich, was denn nun der Unterschied zwischen hängig und pendent ist. **Urs Unterlerchner** erklärt, dass pendent diejenigen Vorstösse sind, die bereits im Gemeinderat behandelt wurden, aber noch nicht umgesetzt und abgeschrieben sind. Hängig sind diejenigen, die noch nicht im Gemeinderat beschlossen wurden.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Beratung und Diskussion

Jörg Aebischer ist der Meinung, dass ein Grundsatz festgelegt werden sollte, damit eine einheitliche Behandlung der Vorstösse möglich ist. Wann wird ein Vorstoss abgeschrieben? Wenn der Vorstoss erledigt ist oder wenn mit der Umsetzung begonnen wurde. Bestimmt der Motionär oder der Postulant, dann erhält das Vorgehen einen zufälligen Charakter.

Urs Unterlerchner hält fest, dass in der Vergangenheit kein einheitliches Vorgehen praktiziert wurde. Er versteht das Anliegen aber die Handhabung erfolgte bis anhin sehr unterschiedlich. Der Verfasser des Vorstosses hat bisher über die Abschreibung entschieden.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, lässt jeden Vorstoss einzeln diskutieren. Gleichzeitig erkundigt sie sich, welche Vorstösse noch nicht abgeschrieben werden können.

- Motion «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten»

Keine Wortmeldungen.

- Motion «Vereinfachung der Sammlung von Haushalts-Kunststoffen»

Sibille Keune ist der Meinung, dass dieser Vorstoss noch nicht abgeschrieben werden sollte. Sie sieht, dass das Thema auf nationaler Ebene geprüft wird. Ihr Vorstoss geht jedoch in eine etwas andere Richtung als «nur» die Abgabe von Material im Werkhof. Dem widerspricht kein anderes Gemeinderatsmitglied.

- Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erstellung eines Reglements über die Abwasserbeseitigung»

Barbara Feldges schlägt vor, das Abwasserreglement für eine definitive Abschreibung abzuwarten.

- Motion «Nachhaltige Fremdwasserreduktion in der Stadt Solothurn durch die Erneuerung des Generellen Entwässerungsplanes (GEP)»

Barbara Feldges schlägt auch hier vor, das Abwasserreglement für eine definitive Abschreibung abzuwarten.

- Motion «Aufgabenüberprüfung und Benchmarking»

Jörg Aebischer ist der Meinung, dass ein Vorstoss erst dann abgeschrieben werden kann, wenn der Auftrag erledigt ist. Zu diesem Zeitpunkt soll mit der Motion geprüft werden, ob der Auftrag erfüllt ist. Aus diesem Grund beantragt er, die Motion «Aufgabenüberprüfung und Benchmarking» nicht abzuschreiben.

- Motion «Totalrevision der Dienst- und Gehaltsordnung»

Jörg Aebischer macht auch hier beliebt die Motion erst abzuschreiben, wenn der Auftrag erledigt ist.

- Postulat «Bedürfnisabklärung und Suche nach geeignetem Platz für Skaterinnen und Skater»

Barbara Feldges hält fest, dass zwar drei Vorschläge vorgestellt wurden, aber noch keine konkrete Lösung vorliegt.

- Postulat «Mediterrane Nächte in Solothurn»

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, hält fest, dass das Postulat erledigt ist.

- Motion «Förderung der lokalen Wirtschaft»

Charlie Schmid möchte auch diesen Vorstoss noch nicht abschreiben, da die neue GO noch nicht vorliegt.

Somit gelangen noch die beiden folgenden Vorstösse zur Abstimmung:

- Motion «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten»
- Postulat «Mediterrane Nächte in Solothurn»

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

1. Folgende Motion und Postulat werden als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben:
 - Motion «Erarbeitung zeitgemässer Richtlinien für den Zugriff und die Bearbeitung von Personendaten»
 - Postulat «Mediterrane Nächte in Solothurn»
2. Über die restlichen noch pendenten Geschäfte wird im Verwaltungsbericht 2024 erneut informiert.
3. Die Tabelle «Berichterstattung über hängige und im Berichtsjahr abgeschriebene Motionen und Postulate» wird genehmigt.

Verteiler

Stadtschreiber
ad acta 012-1

Motion der SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, vom 19. März 2024, betreffend «Namentliche Nennung der Personen in den Protokollen»; inkl. Begründung

Die SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, hat am 19. März 2024 folgende Motion mit Begründung eingereicht:

«Namentliche Nennung der Personen in den Protokollen

Um die Transparenz der Politik zu erhöhen, sollen in den Protokollen die jeweiligen Personen beim Namen genannt werden und Formulierungen wie «ein Mitglied...» sollen nicht mehr verwendet werden

Begründung:

Durch die Nennung der Namen der beteiligten Mitglieder in den Protokollen wird deutlich, welche Person welche Haltung zu einem Thema einnimmt. Auf diese Weise können sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch Mitglieder anderer politischer Gremien die Standpunkte und Argumente ihrer gewählten Vertreter bzw. Ratskollegen besser nachvollziehen.

Andere Gemeinden, wie zum Beispiel Luterbach, veröffentlichen die Protokolle der Gemeinderatskommissionen auf ihrer offiziellen Webseite und nennen dabei die entsprechenden Namen der Mitglieder sowie deren Aussagen.

Patrick Käppeli

Marianne Wyss»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Motion)

Zur Stellungnahme:

Stadtschreiber

ad acta 012-5, 004-1

Motion der SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, vom 19. März 2024, betreffend «GRK-Protokolle gemäss Öffentlichkeitsgesetz allen zugänglich machen»; inkl. Begründung

Die SVP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Patrick Käppeli, hat am 19. März 2024 folgende Motion mit Begründung eingereicht:

«GRK-Protokolle gemäss Öffentlichkeitsgesetz allen zugänglich machen

Um die Transparenz der Politik gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den GR-Mitgliedern zu erhöhen, sollen die Protokolle der GRK gem. Öffentlichkeitsgesetz allen zugänglich gemacht werden.

Begründung:

Durch die öffentliche Verfügbarkeit der GRK-Protokolle erhalten Bürgerinnen und Bürger Einblick in die Diskussionen und Entscheidungsfindungen der GRK. Auch haben alle GR Mitglieder den gleichen Wissensstand und nicht nur ein paar wenige, welche in der GRK vertreten sind.

Andere Gemeinden wie z.B. Luterbach veröffentlichen die GRK-Protokolle auf ihrer Gemeindegewebseite.

GRK-Protokolle sollen auch bei uns auf unserer Website der Stadt Solothurn veröffentlicht werden, unter Beachtung der geltenden Datenschutzbestimmungen und unter Berücksichtigung von möglichen Ausnahmen gemäss dem Öffentlichkeitsgesetz.

Patrick Käppeli

Marianne Wyss»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Motion)

Zur Stellungnahme:

Stadtschreiber

ad acta 012-5, 004-1

9. Verschiedenes

- **Urs Unterlerchner** orientiert, dass auf vielfältigen Wunsch hin an der heutigen Gemeinderatssitzung **die Anträge zu den Abstimmungen an die Wand projiziert** werden. Da es sich um die erste Sitzung der neuen Protokollführerin Sibylle Beck handelt, unterstützt Irene Reiner die Protokollführerin und bedient die Projektion der Anträge. Es wird bei diesem Testlauf um etwas Geduld gebeten, gerade bei Gegenüberstellungen kann es zu Verzögerungen kommen. Am Schluss können Rückmeldungen an den Stadtschreiber gemacht werden, ob das Vorgehen beibehalten werden soll oder nicht.
- **Urs Unterlerchner** bestätigt auf das Votum von Charlie Schmid unter dem Traktandum 2 hin, dass es bis anhin nicht üblich war, einen **Lebenslauf bei Wahlgeschäften** von Kommissionsmitgliedern zu veröffentlichen. Der Stadtschreiber schlägt vor, das neue Vorgehen auf die neue Legislatur hin einzuführen. Es wäre seltsam, am Ende der Legislatur einen Systemwechsel vorzunehmen. Die neuen Kandidaten müssten einen Lebenslauf vorlegen – obwohl da keine Gegenwehr zu erwarten wäre - aber von den bisher gewählten Kommissionsmitgliedern würde kein Lebenslauf vorliegen. Der Stadtschreiber bittet die Fraktionspräsidien um Mitteilung, ab wann das neue Vorgehen eingeführt werden soll.

Urs Unterlerchner nutzt die Gelegenheit und teilt dem Gemeinderat mit, dass von Bürgerinnen und Bürgern immer wieder die Rückmeldung eingeht, dass die Exekutivmitglieder auf der Homepage der Stadt Solothurn nicht auffindbar sind. Werden nun von Kommissionsmitgliedern Lebensläufe öffentlich aufgeschaltet, da sie Bestandteil des Protokolls sind, dann wäre es wichtig, dass die Exekutivmitglieder wenigstens auf der Homepage ersichtlich sind. Er schlägt vor, eine Abstimmung darüber durchzuführen, ob Adresse und E-Mail oder nur eine E-Mail Adresse auf der Homepage über die Exekutivmitglieder veröffentlicht wird. Welche E-Mail Adresse veröffentlicht werden kann, müsste von jedem Gemeinderatsmitglied der Stadtverwaltung mitgeteilt werden.

Corinne Widmer hält fest, dass wohl alle Anwesenden ohne publizierten Lebenslauf gewählt wurden. Die Frage stellt sich, was man unter «Lebenslauf» versteht. Sind Angaben zu Alter, Anzahl Kinder, berufliche Tätigkeit und Freizeitaktivitäten ausreichend? Darunter versteht Corinne Widmer kein CV (Curriculum Vitae). Sie erachtet es nicht als sinnvoll von Kommissionsmitgliedern einen Lebenslauf einzufordern, aber von einem Gemeinderat oder einer Gemeinderätin nicht. Aber dies muss jeder für sich selber entscheiden. Sie selber erachtet die Thematik als schwierig.

Wolfgang Wagmann schlägt im Sinne einer schnellen Übergangslösung vor, das Alter und den Beruf anzugeben. Somit kann festgestellt werden, ob der berufliche Hintergrund im Kontext zur Kommission steht oder nicht. Könnte man dies einführen, wäre es ein kleiner aber wichtiger Schritt.

Christian Riggenbach ergänzt, dass der Gemeinderat anhand von Beruf und Alter gewählt wird, da diese Angaben auf den Wahllisten vorhanden sind.

Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, fasst zusammen, dass es sich um eine Praxisänderung handelt, da bis anhin von Kommissionsmitgliedern keine Lebensläufe eingefordert wurden. Das Stadtpräsidium nimmt das Anliegen mit. Die Fraktionspräsidien sind aufgefordert ihre Meinungen kundzutun. Ein Antrag liegt nicht vor.

Urs Unterlerchner nimmt die **Thematik der Veröffentlichung der E-Mail Adressen** der Exekutivmitglieder auf der Homepage der Stadt Solothurn erneut auf. Er möchte die Gelegenheit nutzen, die Meinung der 30 anwesenden Gemeinderatsmitglieder zu diesem Thema zu hören, damit die Stadtverwaltung weitere Schritte einleiten kann. Die

Handhabung der unterschiedlichen Rückmeldungen ist zeitintensiv. Eine einheitliche Lösung ist anzustreben.

Stefanie Ingold, würde eine einheitliche Regelung begrüßen, sieht aber die unterschiedlich vorherrschenden Meinungen dazu. Aufgrund der Rückmeldungen wird die Stadtkanzlei einen Vorschlag erarbeiten.

- **Stefanie Ingold**, Stadtpräsidentin, teilt mit, dass am 23. März 2024 die Earth Hour stattfindet von 20:30 Uhr bis 21:30 Uhr. Die Stadt Solothurn wird sich wie letztes Jahr auch daran beteiligen.
- Weiter informiert **Stefanie Ingold**, Stadtpräsidentin, dass am 27. März 2024 die Zertifizierung der Stadt Solothurn mit dem Unicef-Label auf dem Guggi Spielplatz stattfindet.
- Am Freitag feiert die Classionata Premiere ihres Jubiläumskonzerts 25 Jahre. Die Stadtpräsidentin, **Stefanie Ingold**, kann aus bekannten Gründen nicht teilnehmen. Es sind zwei Tickets abzugeben. Es wäre schön, wenn ein Vertreter der Stadt Solothurn das Sinfoniekonzert im Konzertsaal besuchen könnte. Interessierte sollen sich bis morgen in der Stadtverwaltung melden.
- **Markus Jäggi** weist darauf hin, dass in der Onlineausgabe der Solothurner gelesen werden konnte, dass sich die Feuerwehr Solothurn bei der Gemeinde Biberist um Arbeit bemüht. Im Gemeinderat wurde besprochen, dass die Feuerwehr Solothurn Dienstleistungen für andere Gemeinden erbringen kann. Im Gemeinderat Biberist wurde das Angebot nun diskutiert. Markus Jäggi war jedoch der Ansicht, dass der Gemeinderat beschlossen hat, dass die Gemeinden auf die Stadt Solothurn zukommen sollten und nicht die Feuerwehr der Stadt Solothurn offensiv in anderen Gemeinden wirbt. Er hätte gerne gewusst, wie es zu diesem Zeitungsbericht gekommen ist.

Stefanie Ingold hält fest, dass das eingereichte Postulat von Patrick Käppeli klar verlangt, dass in den umliegenden Gemeinden abgeklärt wird, ob ein Bedarf für eine Zusammenarbeit besteht. Diesen Auftrag hat die Stadtpräsidentin erfüllt. Es hat Gemeinden gegeben, welche die Thematik im Gemeinderat traktandieren, um den politischen Entscheid abzuholen. Über diesen Weg ist die Angelegenheit wohl an die Medien gelangt.

- **Heinz Flück** spricht die Terminierung der Zustellung der Mitwirkungsberichte an. Beim Westbahnhof wurde die Mitwirkung am 7. März 2024 den Organisationen und Einzelpersonen gesendet. Einen Monat vorher wurde das Vorgehen im Gemeinderat besprochen. Diejenigen, die mitwirken fühlen sich nicht ernst genommen, wenn sie den Mitwirkungsbericht und die Reaktion auf viele der Eingaben noch nicht lesen konnten. Aber bereits über die Auflage beschlossen wird. Das Vorgehen sollte anders terminiert werden.

Schluss der Sitzung: 22:50 Uhr

Die Stadtpräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

