

PROTOKOLL des Gemeinderates

GR

5. Sitzung 2024

Dienstag, 21. Mai 2024, 19:30 Uhr, Gemeinderatsaal im Landhaus

Vorsitzende: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin

Anwesend: 25 ordentliche Mitglieder
4 Ersatzmitglieder

Entschuldigt: Lisa Bay
Christian Herzog
Sibille Keune
Franco Supino

Ersatz: Verena Gügi
Martin Gygax
Andrea Stampfli
Regula Straumann

Stimmzählerin: Corinne Widmer

Referenten: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt
Thomas Kieliger, Kielger & Gregorini AG
Walter Lüdi, Polizeikommandant
Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Reto Notter, Finanzverwalter
Marcel Rindlisbacher, Direktor Region Energie Solothurn
Fabian Schmid Schmid, Direktor RBS

Referentinnen: Daniela Donatus, Leiterin Finanzen & Dienste Regio Energie Solothurn
Miriam Etter, Projektleiterin RBS

Protokoll: Denise Eschler

Traktanden:

1. Protokoll Nr. 4/2024
2. Gemeinderat und Ausschuss PKSS; Demission als Mitglied der SP und Neuwahlen
3. Gemeinderat und Bildungs- und Sozialausschuss; Demission als Ersatzmitglied der Grünen und Neuwahl
4. Kommission Dienst- und Gehaltsordnung; Demission als Ersatzmitglied der GLP und Neuwahl

5. Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen; Demission eines Mitglieds und eines Ersatzmitglieds der GLP und Neuwahlen
6. Museumskommission; Demission als Mitglied und Präsidentin
7. Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditantrag
8. Rechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn mit dem
 - 8.1 Sondertraktandum Verwendung des Rechnungsüberschusses
9. Verwendung Erbschaft Barbara Roth
10. Anpassung Reglement über das Taxiwesen
11. Ergänzung Polizeiordnung mit dem Artikel Feuerwerksverbot
12. Stellungnahme zur Motion bzw. zum Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion, EU Stefan Buchloh, vom 26.10.2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe; Weiterbehandlung
(auf nächste Sitzung verschoben)
13. Verschiedenes

Eingereichte Vorstösse

Postulat der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Angela Petiti, vom 14. Mai 2024, eingereicht am 21. Mai 2024, betreffend «Im Rahmen der Reorganisation der Verwaltung prüft die Stadt die Einführung einer Fachstelle Umwelt und Klima, wie diese in die Verwaltungsstruktur eingegliedert werden könne und welche Aufgabenbereich ihr zukommen würden.»; inkl. Begründung.

Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin, begrüsst die Anwesenden zur 5. Gemeinderatssitzung im 2024.

Die Stimmzählerin **Corinne Widmer** wird einstimmig gewählt.

Es bestehen keine Anmerkungen zur Traktandenliste. Die Traktanden werden genehmigt.

1. Protokoll Nr. 4/2024

Das Protokoll Nr. 4 vom 23. April 2024 wird genehmigt.

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 28

2. Gemeinderat und Ausschuss PKSS; Demission als Mitglied der SP und Neuwahlen

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug Gemeinderatskommission Nr. 39 vom 18.04.2024

Ausgangslage und Begründung

Mit Schreiben vom 22. März 2024 demissioniert Konrad Kocher per 31. Mai 2024 als Mitglied der SP des Gemeinderates. Dadurch kann er automatisch nicht mehr als Mitglied des Ausschusses PKSS tätig sein.

Konrad Kocher war von 2019 bis 2020 Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat, ab 2020 bis 2021 war er ordentliches Mitglied. Aufgrund der Gesamterneuerungswahlen 2021 war er wieder ein Jahr Ersatzmitglied und seit 2022 bis heute ordentliches Mitglied. Von 2021 bis 2022 war er Ersatzmitglied im Bildungs- und Sozialausschuss. Ab September 2022 war Konrad Kocher Ersatzmitglied und ab 2023 Mitglied im Ausschuss PKSS.

Da das erste Ersatzmitglied der SP des Gemeinderates Thomas Baumann verzichtet, rückt das bisherige zweite Ersatzmitglied Doris Schaeren als Mitglied der SP im Gemeinderat nach. Thomas Baumann bleibt erstes Ersatzmitglied der SP. Das bisherige dritte Ersatzmitglied Regula Straumann rückt als zweites und das bisherige vierte Ersatzmitglied Simon Mathys als neues drittes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.

Gestützt auf Paragraph 126 des Gesetzes über die politischen Rechte rückt Ulrich Steiner, Schmiedengasse 23, 4500 Solothurn, als neues viertes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.

Zu den Ausschüssen hat die SP-Fraktion der Stadtkanzlei Folgendes mitgeteilt:

Doris Schaeren wird als Mitglied der SP des Ausschusses PKSS nominiert.

Als Ersatzmitglied der SP des Ausschusses PKSS wird Ulrich Steiner nominiert (er übernimmt den Ersatzplatz von Doris Schaeren).

Antrag

Gestützt auf den Antrag der Stadtkanzlei hat die Gemeinderatskommission als Antrag an den Gemeinderat

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Konrad Kocher als Mitglied der SP des Gemeinderates per 31. Mai 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Da das erste Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat Thomas Baumann verzichtet, rückt das bisherige zweite Ersatzmitglied Doris Schaeren als neues Mitglied der SP im Gemeinderat nach. Thomas Baumann bleibt erstes Ersatzmitglied. Das bisherige dritte Ersatzmitglied Regula Straumann rückt als neues zweites Ersatzmitglied und das bisherige vierte

Ersatzmitglied Simon Mathys rückt als neues drittes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.

3. Gestützt auf Paragraph 126 des Gesetzes über die politischen Rechte rückt Ulrich Steiner als neues viertes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.
4. Doris Schaeren wird als Mitglied der SP des Ausschusses PKSS gewählt (bisher Ersatzmitglied).
5. Ulrich Steiner wird als Ersatzmitglied der SP des Ausschusses PKSS gewählt (er übernimmt den Platz von Doris Schaeren).

Antrag und Beratung

Es bestehen keine Wortmeldungen. Stefanie Ingold überreicht Konrad Kocher unter Verdankung seines Einsatzes ein kleines Präsent.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird bei 28 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Konrad Kocher als Mitglied der SP des Gemeinderates per 31. Mai 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Da das erste Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat Thomas Baumann verzichtet, rückt das bisherige zweite Ersatzmitglied Doris Schaeren als neues Mitglied der SP im Gemeinderat nach. Thomas Baumann bleibt erstes Ersatzmitglied. Das bisherige dritte Ersatzmitglied Regula Straumann rückt als neues zweites Ersatzmitglied und das bisherige vierte Ersatzmitglied Simon Mathys rückt als neues drittes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.
3. Gestützt auf Paragraph 126 des Gesetzes über die politischen Rechte rückt Ulrich Steiner als neues viertes Ersatzmitglied der SP im Gemeinderat nach.
4. Doris Schaeren wird als Mitglied der SP des Ausschusses PKSS gewählt (bisher Ersatzmitglied).
5. Ulrich Steiner wird als Ersatzmitglied der SP des Ausschusses PKSS gewählt (er übernimmt den Platz von Doris Schaeren).

Verteiler (elektronisch)

Herr Konrad Kocher, Surbeckstrasse 16, 4500 Solothurn
Herr Thomas Baumann, St.Niklausstrasse 12, 4500 Solothurn
Frau Doris Schaeren, Verenaweg 37, 4500 Solothurn
Frau Regula Straumann, Friedhofplatz 18, 4500 Solothurn
Herr Simon Mathys, Bergstrasse 20, 4500 Solothurn
Herr Ulrich Steiner, Schmiedengasse 23, 4500 Solothurn
Oberamt Region Solothurn
Parteien
Lohnbüro
Frau Irene Reiner, Protokollführerin Ausschuss PKSS
ad acta 012-0, 018-14

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 29

3. Gemeinderat und Bildungs- und Sozialausschuss; Demission als Ersatzmitglied der Grünen und Neuwahl

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug Gemeinderatskommission Nr. 40 vom 18.04.2024

Ausgangslage und Begründung

Mit Mail vom 1. April 2024 hat Verena Gügi aus gesundheitlichen Gründen per Ende Mai 2024 als erstes Ersatzmitglied der Grünen des Gemeinderates demissioniert. Dadurch kann sie automatisch nicht mehr als Ersatzmitglied des Bildungs- und Sozialausschusses tätig sein.

Verena Gügi ist seit 2018 Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat und seit 2021 Ersatzmitglied des Bildungs- und Sozialausschusses.

Ab Juni 2024 rückt als neues erstes Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat Marco Wyss nach.

Auf der Liste der Wahlen ist kein weiteres Mitglied mehr, welches nachrücken könnte.

Wird während der Amtsperiode ein nach dem Proporzwahlverfahren bestellter Sitz eines Ersatzmitgliedes frei, welches amtiert, wenn die ordentlichen Mitglieder verhindert sind oder Ausstandsgründe vorliegen, werden auf Antrag der betreffenden Liste oder der Gemeinde § 126 Absätze 1 und 3 GpR und § 127 Absätze 1-3 und 5 GpR sinngemäss angewendet. Kann ein Sitz nicht durch Nachrücken besetzt werden, hat die Eingabestelle die Listenvertretung aufzufordern, innert einer angemessenen Frist einen Wahlvorschlag einzureichen. War die Partei bei der Einreichung des Wahlvorschlags vom Beibringen der Unterschriften dispensiert (§ 38 Abs. 1 Satz 3 GpR), so kann der Vorstand der kantonalen Partei bzw. bei kommunalen Wahlen der Vorstand der Ortspartei, welche die betreffende Liste einreichte, einen Wahlvorschlag unterbreiten.

Die Grünen haben dem Stadtschreiber am 4. April 2024 das neue Ersatzmitglied mit dem offiziellen Wahlvorschlagsdokument gemeldet. Als neues zweites Ersatzmitglied der Grünen ab Juni 2024 wird Michael von Büren, Untere Sternengasse 17a, 4500 Solothurn, gemeldet.

Die Grünen haben dem Stadtschreiber nach der GRK-Sitzung vom 18. April 2024 gemeldet, dass Lisa Bay per sofort als ordentliches Gemeinderatsmitglied der Grünen demissioniert. Das erste Ersatzmitglied Marco Wyss rückt als neues ordentliches Mitglied der Grünen im Gemeinderat nach.

Lisa Bay wird als erstes Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat nominiert.

Zum Bildungs- und Sozialausschuss haben die Grünen dem Stadtschreiber Folgendes mitgeteilt:

Marco Wyss wird neu ordentliches Mitglied (bisher Ersatz), Lisa Bay Ersatzmitglied (bisher ordentliches Mitglied) und Michael von Büren wird neu Ersatzmitglied der Grünen im Bildungs- und Sozialausschuss (für Verena Gügi).

Antrag

Dem Gemeinderat wird in Ergänzung zum Antrag der Gemeinderatskommission

beantragt:

1. Die Demission von Verena Gügi als Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat per Ende Mai 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Das bisherige zweite Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat Marco Wyss rückt als erstes Ersatzmitglied nach.
3. Die Demission von Lisa Bay als Mitglied der Grünen im Gemeinderat per sofort wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
4. Als neues Mitglied der Grünen im Gemeinderat rückt das erste Ersatzmitglied Marco Wyss nach.
5. Als neues erstes Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat wird Lisa Bay gewählt.
6. Als neues zweites Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat ab Juni 2024 wird Michael von Büren gewählt.
7. Im Bildungs- und Sozialausschuss wird Marco Wyss neu ordentliches Mitglied (bisher Ersatz), Lisa Bay Ersatzmitglied (bisher ordentliches Mitglied) und Michael von Büren wird neu Ersatzmitglied der Grünen im Bildungs- und Sozialausschuss (für Verena Gügi).

Antrag und Beratung

Urs Unterlerchner verweist ergänzend auf die Änderungen und Mitteilungen durch die Fraktion der Grünen im Nachgang an die GRK-Sitzung hin. Diese sind im obigen Antrag bereits enthalten. Die vorliegende Konstellation ist insofern speziell, als ein ordentliches Mitglied auf die Wahl verzichtet, damit ein Ersatzmitglied nachrücken und das ordentliche Mitglied sogleich wieder als Ersatzmitglied nominiert werden kann. Ein solches Vorgehen ist gemäss Amt für Gemeinden zulässig, sofern eine formelle Demission des ordentlichen Gemeinderatsmitglieds vorliegt.

Charlie Schmid erachtet dieses Vorgehen als demokratiepolitisch fragwürdig.

Verena Gügi wird für die Mitarbeit im Gemeinderat gedankt und ein kleines Präsent überreicht.

Gestützt auf den Antrag der Stadtkanzlei hat der Gemeinderat bei 28 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Verena Gügi als Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat per Ende Mai 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Das bisherige zweite Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat Marco Wyss rückt als erstes Ersatzmitglied nach.

3. Die Demission von Lisa Bay als Mitglied der Grünen im Gemeinderat per sofort wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
4. Als neues Mitglied der Grünen im Gemeinderat rückt das erste Ersatzmitglied Marco Wyss nach.
5. Als neues erstes Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat wird Lisa Bay gewählt.
6. Als neues zweites Ersatzmitglied der Grünen im Gemeinderat ab Juni 2024 wird Michael von Büren gewählt.
7. Im Bildungs- und Sozialausschuss wird Marco Wyss neu ordentliches Mitglied (bisher Ersatz), Lisa Bay Ersatzmitglied (bisher ordentliches Mitglied) und Michael von Büren wird neu Ersatzmitglied der Grünen im Bildungs- und Sozialausschuss (für Verena Gügi).

Verteiler (elektronisch)

Frau Verena Gügi, Römerstrasse 12, 4500 Solothurn

Herr Marco Wyss, Berthastrasse 6, 4500 Solothurn

Frau Lisa Bay, Amanz-Gressli-Strasse 13, 4500 Solothurn

Herr Michael von Büren, Untere Sternengasse 17a, 4500 Solothurn

Oberamt Region Solothurn

Parteien

Lohnbüro

Frau Irene Reiner, Protokollführerin Bildungs- und Sozialausschuss

ad acta 012-0, 018-11

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 30

4. Kommission Dienst- und Gehaltsordnung; Demission als Ersatzmitglied der GLP und Neuwahl

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug Gemeinderatskommission Nr. 41 vom 18.04.2024

Ausgangslage und Begründung

Armin Egger demissioniert mit Mail vom 3. April 2024 per Ende April 2024 als Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen der GLP, da er aus Solothurn wegzieht. Er ist seit 2021 Ersatzmitglied dieser Kommission.

Die GLP-Fraktion schlägt als neues Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen Pascal Wälti, Barfüssergasse 13, 4500 Solothurn, vor.

Antrag

Gestützt auf den Antrag der Stadtkanzlei hat die Gemeinderatskommission als Antrag an den Gemeinderat

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Armin Egger als Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen der GLP wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Als neues Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen der GLP wird Pascal Wälti gewählt.

Antrag und Beratung

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird bei 28 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Armin Egger als Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen der GLP wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Als neues Ersatzmitglied der Kommission für Dienst- und Gehaltsfragen der GLP wird Pascal Wälti gewählt.

Verteiler (elektronisch)

Herr Armin Egger, Schmiedenmattstrasse 9, 4562 Biberist

Herr Pascal Wälti, Barfüssergasse 13, 4500 Solothurn

Parteien

Rechts- und Personaldienst

Lohnbüro

ad acta 028-0, 018-01

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 31

5. Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen; Demission eines Mitglieds und eines Ersatzmitglieds der GLP und Neuwahlen

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug Gemeinderatskommission Nr. 42 vom 18.04.2024

Ausgangslage und Begründung

Mattias Ruchti hat mit Mail vom 3. April 2024 auf Ende April 2024 als Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen demissioniert. Er ist seit 2021 Mitglied dieser Kommission.

Die GLP-Fraktion schlägt als neues Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen Daniela Ebner, Baselstrasse 51b, 4500 Solothurn, vor.

Gleichentags hat Oliver Hug als Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen ebenfalls auf Ende April 2024 demissioniert. Auch er ist seit 2021 als Ersatzmitglied in dieser Kommission

Als neues Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen schlägt die GLP-Fraktion Stephan Hartmann, Blumensteinweg 27, 4500 Solothurn, vor.

Antrag

Gestützt auf den Antrag der Stadtkanzlei hat die Gemeinderatskommission als Antrag an den Gemeinderat

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Mattias Ruchti als Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen per Ende April 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Als neues Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen wird Daniela Ebner gewählt.
3. Die Demission von Oliver Hug als Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen per Ende April 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
4. Als neues Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen wird Stephan Hartmann gewählt.

Antrag und Beratung

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Mattias Ruchti als Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen per Ende April 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Als neues Mitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen wird Daniela Ebner gewählt.
3. Die Demission von Oliver Hug als Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen per Ende April 2024 wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
4. Als neues Ersatzmitglied der GLP der Kommission für Altstadt- und Denkmalfragen wird Stephan Hartmann gewählt.

Verteiler (elektronisch)

Herr Mattias Ruchti, Frank Buchser-Strasse 4, 4500 Solothurn

Frau Daniela Ebner, Baselstrasse 51b, 4500 Solothurn

Herr Oliver Hug, Wengisteinstrasse 11, 4500 Solothurn

Herr Stephan Hartmann, Blumensteinweg 27, 4500 Solothurn

Parteien

Gemeinderat

Lohnbüro

ad acta 318, 018-1

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 32

6. Museumskommission; Demission als Mitglied und Präsidentin

Referent: Urs Unterlerchner, Stadtschreiber

Vorlage: Protokollauszug Gemeinderatskommission Nr. 43 vom 18.04.2024

Ausgangslage und Begründung

Miryam Abebe hat mit Mail vom 2. April 2024 als Mitglied und Präsidentin der SP der Museumskommission demissioniert. Sie ist seit 2021 Mitglied der Museumskommission.

Die Stadtkanzlei hat die Parteipräsidiien angeschrieben, um eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger zu finden.

Antrag

Gestützt auf den Antrag der Stadtkanzlei hat die Gemeinderatskommission als Antrag an den Gemeinderat

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Miryam Abebe als Mitglied und Präsidentin der SP der Museumskommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Die Parteipräsidiien werden gebeten, dem Stadtschreiber so rasch als möglich ein Mitglied für die Museumskommission zu melden.

Antrag und Beratung

Corinne Widmer stellt folgenden Änderungsantrag zu Ziffer 2: «Die SP-Fraktion wird ersucht, dem Stadtschreiber so rasch als möglich ein Mitglied für die Museumskommission zu melden.» Sie begründet den Änderungsantrag damit, dass diejenige Partei um eine Neumeldung zu ersuchen ist, von der das Mitglied zurückgetreten ist. Dies entspricht dem Vorgehen in den Jahren 2011 und 2018 und ebenso demjenigen in anderen Kommissionen.

Stephanie Ingold präzisiert, den Parteipräsidiien sei ein Schreiben zugestellt worden, da die Sitzzuteilung nicht nach Parteiproporz erfolgte. Daher sollten auch wieder die Parteien entscheiden, welche Partei den Ersatz stellt. Der Anspruch der SP scheint unbestritten. Dieses Vorgehen ist von keiner Partei moniert worden. Sie betont indessen, dass für diese Kommission in erster Linie die Fachkompetenz massgeblich ist.

Pascal Walter betrachtet den Gegenantrag als legitim, wird aber weiterhin der ursprünglichen Ziffer 2 des Antrages zustimmen. Er verweist auf den Mailverkehr von Anfang April, als alle Parteipräsidiien angeschrieben wurden und dieses Vorgehen von keiner Partei in Frage gestellt wurde. Es handelt sich um eine spezielle Kommission, bei der mit gutem Grund nie definiert wurde, wie die parteipolitische Zusammensetzung auszusehen hat. Das Stadtpräsidium hat

deshalb folgerichtig alle Parteien angeschrieben. Selbst wenn im Antrag die SP-Fraktion konkret ausgeführt wird, wird bei einer allfälligen Gegenkandidatur im Gemeinderat auch über diesen abgestimmt.

Urs Unterlerchner verweist nochmals auf die Ausgangslage. In allen anderen Kommissionen wird nach Parteiproporz oder expliziten Abmachungen gewählt. Seitens Stadtkanzlei wurde versucht herauszufinden, aus welchem Grund bei der Museumskommission davon abgewichen wurde. Es besteht jedoch keine schriftliche Vereinbarung und auch in den Protokollen lässt sich nichts finden, was auf die eindeutige Zuordnung dieses Kommissionssitzes zu einer Partei schliessen lässt. Deshalb wurden auch alle Parteipräsidien angeschrieben. In Zukunft wird zu Beginn der Legislatur darauf verzichtet, bei einzelnen Kommissionen ohne explizite Protokollierung vom Parteiproporz abzuweichen. Es soll inskünftig bei jeder Kommission dokumentiert sein, wie und aus welchem Grund die jeweilige Zusammensetzung zustande gekommen ist.

Es folgt die Gegenüberstellung des Antrages der Gemeinderatskommission und des Antrages der SP-Fraktion:

Dem Antrag von Corinne Widmer, Ziffer 2 dahingehend zu ändern, dass die SP-Fraktion aufgefordert wird, dem Stadtschreiber ein Mitglied für die Museumskommission zu melden, stimmen 7 Gemeinderatsmitglieder bei 29 anwesenden Gemeinderatsmitglieder zu.

Dem Antrag der Stadtkanzlei, Ziffer 2 unverändert zu belassen und alle Parteipräsidien zur Rückmeldung eines Mitglieds für die Museumskommission zu ersuchen, stimmen 21 Gemeinderatsmitglieder bei 29 anwesenden Gemeinderatsmitglieder zu.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird bei 29 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Demission von Miryam Abebe als Mitglied und Präsidentin der SP der Museumskommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Die Parteipräsidien werden gebeten, dem Stadtschreiber so rasch als möglich ein Mitglied für die Museumskommission zu melden.

Verteiler (elektronisch)

Frau Miryam Abebe, Weissensteinstrasse 53, 4500 Solothurn
Museumskommission
Parteien
Lohnbüro
ad acta 305-8, 018-1

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 33

7. Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditantrag

Referenten: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt
Thomas Kieliger, Projektleiter Kieliger & Gregorini AG
Fabian Schmid Schmid, Direktor RBS
Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

Referentin: Miriam Etter, Projektleiterin RBS

Vorlagen: Protokollauszug Umwelt- und Bauausschuss Nr. 8 vom 18.04.2024
Kostenvoranschlag vom 18.12.2023
4 Visualisierungen
Stellungnahme Stadtbauamt zu den Prüfaufträgen des Ausschusses vom 22.02.2024
Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm 4. Generation
Massnahmenbeschrieb Agglomerationsprogramm
Potentialanalyse Personenunterführung West vom 30.04.2020
Rahmenplan Mobilität vom 29.05.2020
Umfeldanalyse Personenunterführung West im Entwurf vom 09.02.2020
Prüfauftrag 2

Vorbemerkung

Die Stadt Solothurn ersucht den Gemeinderat und die Bevölkerung mit dem vorliegenden Kreditantrag um einen Kostenbeitrag an das Infrastrukturprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd». Der vorliegende Antrag erläutert das Infrastrukturprojekt und die damit verbundenen Kosten bzw. Kostenbeiträge durch die Stadt Solothurn.

Auslöser für das Projekt ist der neue Tiefbahnhof der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) in Bern und die damit verbundene Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial mit längeren Zugkompositionen (185 m). Damit die neuen Züge den Bahnhof in Solothurn bedienen können ist eine umfassende Neugestaltung der ganzen RBS Perron- und Gleisanlage notwendig. Diese umfassenden Anpassungen nahm die Stadt und der Kanton Solothurn zum Anlass die heute unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof RBS, den Zugang sowie die verkehrstechnische Anbindung aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern, den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und neu zu gestalten. Zusätzlich und im Schatten der durch den RBS ausgelösten Massnahmen sollen unter Kostenbeteiligung der Stadt, des Kantons und der SBB eine neue Personenunterführung West (kombinierte Personen- / Velounterführung) und eine neue Velostation Süd realisiert sowie der Bahnhofplatz Süd umfassend umgestaltet werden.

Das Bahninfrastrukturprojekt des RBS erfordert ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV), das durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt wird. Im Zusammenhang mit der geplanten Inbetriebnahme der neuen RBS Perron- und Gleisanlage auf den Fahrplanwechsel 2030 hat der RBS den Start des PGV auf Anfang 2025 terminiert. Der Kreditbeschluss für die zeitgleiche Realisierung der Personenunterführung West, der Velostation Süd und der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd muss somit spätestens im Sommer an der Gemeindeversammlung und im Herbst 2024 an der Urne erfolgen. Die koordinierten

Auflagen für das PGV beim Bund sowie für die kommunalen und kantonalen Verfahren beginnen zeitgleich Anfang 2025.

Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» (BSS) umfasst weiter auch umfangreiche Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung (PU-Mitte) inkl. Rampen und Treppenaufgängen auf die neue Perronanlage und an die Passage Zuchwilerstrasse 41/43 sowie Anpassungen rund um die Liegenschaften am Holunderweg und an der Zuchwilerstrasse / Güggelkreisel.

Das Projekt ist in einzelne Module aufgeteilt, die Stadt Solothurn beteiligt sich finanziell an folgenden Modulen:

- Modul A1: «RBS Perronanlage / Anpassungen PU-Mitte»
- Modul A3 / B2: «Bahnhofplatz Süd»
- Modul B1: «Personenunterführung West» (PU-West)
- Modul B3: «Velostation Süd»
- Modul E: «Rückbau ENTER»
- Modul G: «Anpassungen um Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/42»

Im vorliegenden Antrag werden vollständigshalber auch die weiteren Projektteile beschrieben, die ebenfalls zentraler Bestandteil der Entwicklung rund um den Bahnhof Solothurn Süd sind, teilweise gleichzeitig realisiert werden, aber aufgrund anderer Bauherrschaften nicht mit dem beantragten Kredit finanziert werden.

Da zum Zeitpunkt der Ortsplanungsrevision die Auswirkungen des Projektes «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» auf die Zonierung und die Erschliessungsplanung noch nicht gefestigt waren, wurde entschieden, das Gebiet rund um den Bahnhof Solothurn Süd aus der laufenden Ortsplanungsrevision auszuschneiden. Parallel zur Erarbeitung des Bauprojektes konnte nun nachgelagert zur Ortsplanungsrevision die erforderliche Nutzungsplanung mit Teilzonen / Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan sowie der Teil-Netzplan als Grundlage für den Gestaltungs- und Erschliessungsplan erarbeitet werden, die vom Gemeinderat genehmigt und schliesslich nach dem Auflageverfahren durch den Regierungsrat beschlossen werden muss. Der Start für das öffentliche Mitwirkungsverfahren ist mit der Infoveranstaltung am 9. Januar 2024 erfolgt.

Sollte die Stadt die Finanzierung der städtischen Projektinhalte ablehnen, wird der RBS die Neuordnung der RBS Perron- und Gleisanlagen inkl. Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung (PU-Mitte) im Bereich unter der neuen Perron- und Gleisanlage inkl. Rampen und Treppenaufgängen an den Bestand und damit die minimalen Anforderungen an einen reibungslosen Bahnbetrieb umsetzen.

Die längst überfällige und dringend notwendige Aufwertung des gesamten Areals um den Bahnhof Solothurn Süd und die damit verbundene einmalige Chance zur Realisierung der städtischen Projektteile würde verpasst bzw. praktisch verunmöglicht und der heutige, mehr als unbefriedigende Zustand auf Jahre hinaus zementiert. Der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes von ca. 11.0 Mio. Franken exkl. MWST (Anteil Stadt Solothurn) und der vom BAV in Aussicht gestellte Beitrag an die PU-West von 5.0 Mio. Franken exkl. MWST (Anteil Stadt Solothurn) würden verfallen und folgende Projektteile könnten bei einer Ablehnung der Finanzierung nicht realisiert werden:

- Verbesserung verkehrstechnische Anbindung aller Verkehrsteilnehmer

- Aufwertung / Umgestaltung Bahnhofplatz Süd inkl. Umfeld
- Direkte Anbindung Bahnhof Solothurn Süd an die Altstadt mit der Personenunterführung West (kombinierte Personen- / Velounterführung)
- Velostation Süd

Die umfassende Projektdokumentation des ausgearbeiteten Bauprojektes kann beim Stadtbauamt eingesehen werden.

1. Ausgangslage

1.1 Standort



Abb. 1.1; Projektperimeter, Blick Richtung Osten

Der Projektperimeter (rot) ist in Abbildung 1 dargestellt und umfasst die heutige sowie die zukünftig erweiterte Perronanlage des RBS beim Hauptbahnhof Solothurn. Die RBS Perronanlage befindet sich südlich des SBB Hauptbahnhofs Solothurn mit dem dazugehörigen SBB Gleisfeld, das aufgrund des neuen RBS - Bahnhofs teilweise auch angepasst werden muss.

Der nördliche Abschluss des Projektperimeters bildet das bestehende SBB Gleisfeld. Die neue Personenunterführung verläuft rechtwinklig unter den SBB Gleisen durch bis zum Anschluss an die bestehende Velostation unter dem Bahnhofplatz Nord (zwischen Liegenschaft Perron 1 und Hauptgebäude Bahnhof SBB).

Der Projektperimeter beinhaltet zudem auch den gesamten Platzbereich südlich der RBS-Perronanlage bis und mit Zuchwilerstrasse / Güggelkreisel. Der Platzbereich wird unter anderem für die Integration von Bushaltestellen respektive der Anbindung der Bahnanlagen (RBS und SBB) an den örtlichen Nah- und den Fernverkehr genutzt. Die neue Platzgestaltung bildet zudem ein sehr wichtiges Element hinsichtlich der Aufwertung des Umfelds des Hauptbahnhofs Süd sowie der angrenzenden Gebäude.

1.2 Bedeutung und Zustand Gebiet RBS Bahnhof Süd heute

Das Gebiet RBS Bahnhof Süd bildet den räumlichen Auftakt und südlichen Zugang zum Bahnhof Solothurn. Es umfasst die Grundstücke des RBS mit den Gleis- und Perronanlagen und dem bestehenden Depot sowie die angrenzenden Liegenschaften verschiedener privater Grundeigentümer.

Das Gebiet präsentiert sich heute in einem schlechten Zustand und weist verschiedene Defizite auf:

- Die städtebauliche Situation ist insgesamt unbefriedigend. Sowohl die Architektur als auch die Umgebungsgestaltung im Umfeld des Hauptbahnhofs Süd sind mangelhaft, was zu Leerständen in den Gebäuden der Espace Real Estate AG beim südlichen Bahnhofszugang führt.
- Der Zugang zum Bahnhof mit dem motorisierten Verkehr ist unbefriedigend. Dies betrifft sowohl die verkehrstechnische Zugangssituation als auch den ruhenden Verkehr.
- Die Situation für zu Fussgehende und Velofahrende ist mangelhaft und eines Zugangs zum Hauptbahnhof nicht würdig.
- Insgesamt wird das Potenzial einer Adressbildung «RBS Bahnhof Süd» nicht genutzt. Diese Missstände sind seit der letzten Ortsplanung aus dem Jahre 1996 bekannt. Das Gebiet wurde als «instabiles Gebiet mit planerischem Handlungsbedarf» bezeichnet. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Nord ist vor etlichen Jahren erfolgt, auf der Südseite ist nichts Wesentliches geschehen.

1.3 Räumliches Leitbild der Stadt Solothurn



Abb. 1.2 Mögliche Umsetzung des räumlichen Leitbilds südlich und nördlich des Bahnhofs
(Quelle: Räumliches Leitbild, Stadt Solothurn, 2017)

Die Ziele des STEK 2030 wurden im räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn konkretisiert. Der Hauptbahnhof ist eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten und umfasst sowohl die an den Hauptbahnhof angrenzenden Gebiete auf der Nord- als auch der Südseite.

Die Zugangspunkte zum Bahnhof sind von grosser Bedeutung. Die Zugänglichkeit soll folglich sowohl von Norden her als auch von Süden her so weit wie möglich gestärkt werden. Die Querung der angrenzenden Strassenräume gilt es zu verbessern.

Das Gleisfeld soll durch eine angrenzende Bebauung räumlich gefasst werden, sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofes.

Die konkreten Ziele für die Südseite (Holunderweg, Bahnhof RBS) sind:

- Auf der Südseite des Hauptbahnhofes können eine neue, prägnante, dichte und punktuell erhöhte Bebauung entlang des Gleisfeldes sowie die bauliche Ergänzung beidseits des Holunderweges einen starken inneren Stadtraum erzeugen.
- So entsteht ein Bahnhofplatz Süd, der den Bahnhof RBS direkt in den Stadtraum integriert.
- Neue Bauten, ergänzende Dienstleistungsangebote sowie eine Aufwertung des Aussenraumes können die Attraktivität dieses Ortes als Ankunfts- und Aufenthaltsort bedeutend steigern und einen positiven Einfluss auf das gesamte Stadtgebiet südlich der Bahnlinie ausüben.

Für die Querung Gleisfeld und Anbindung Zuchwil werden folgende Ziele definiert:

- Eine Stärkung der bestehenden Stadtachse Rötibrücke – Bahnhofplatz – Personenunterführung – Bahnhofplatz Süd wird angestrebt. Eine bessere Querung des Gleisfeldes für den Fuss- und Veloverkehr ist notwendig.

- Eine Verbindungsachse zwischen Gleisfeld und Zuchwilerstrasse könnte die Verknüpfung mit Zuchwil unterstützen, als attraktive Alternative zur stark befahrenen Zuchwilerstrasse. So könnten gegenseitige Entwicklungsimpulse vom Riverside-Areal in Zuchwil und von den Entwicklungsgebieten in Solothurn entstehen.

2. Grundlagen

2.1 Studienauftrag

Von November 2016 bis April 2017 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Dieser Studienauftrag wurde getragen von der Stadt Solothurn unter Beteiligung des Kantons Solothurn, der Gemeinde Zuchwil, den Grundstückeigentümern Espace Real Estate AG, dem Museum ENTER und dem Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS).

Unter anderem führten die unten aufgelisteten Auslöser dazu, die Aufwertung und Adressbildung im Gebiet RBS Bahnhof Süd als qualitätssicherndes Verfahren im Rahmen eines Studienauftrags aktiv an die Hand zu nehmen:

- Die notwendige Verlängerung der RBS-Perronanlage von heute 130 m auf neu 192 m Konstruktionslänge.
- Die Absichten der Mehrheitseigentümerin Espace Real Estate AG, die im Projektperimeter liegenden Liegenschaften und deren Umfeld aufzuwerten.
- Die Gesamtrevision der Ortsplanung, in deren Rahmen parallel zum qualitätssichernden Verfahren das Räumliche Leitbild erarbeitet wurde. Das Gebiet Hauptbahnhof Süd / RBS wurde darin als eines der drei prioritären Entwicklungsgebiete festgelegt.
- Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, in dem die Aufwertung des RBS Bahnhof Süd als B-Massnahme für den Zeithorizont 2023 – 2026 vorgesehen ist.

2.2 Masterplanung

Die komplexe Ausgangslage erforderte im Anschluss an den Studienauftrag ein Verfahren im Sinne einer «Masterplanung». Mit dieser wurden die Ergebnisse des Studienauftrags und der weiteren Prozessschritte zusammengeführt.

Die Masterplanung erfolgte von 2017 bis Juli 2020 und bildete die Grundlage für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts.

3. Vorgehen / Ausgangslage für die Ausarbeitung Vor-/ und Bauprojekt

3.1 Neuorganisation der Bauherrengemeinschaft für die Phase Vorprojekt / Bauprojekt

Die Espace Real Estate AG hat noch vor Beginn der Phase Vorprojekt entschieden aus dem Projekt auszusteigen.

Die im Masterplan vorgeschlagene direkte Fuss- und Veloverbindung unter den Gleisen durch zum Areal «Depot RBS» und weiter nach Zuchwil wurde durch den Gemeinderat Zuchwil nach Abschluss der Phase «Masterplan» geprüft und als unverhältnismässig beurteilt. Demensprechend hat die Gemeinde Zuchwil die weitere Projektbeteiligung eingestellt und sich aus der Bauherrengemeinschaft zurückgezogen.

Noch vor dem Start der Phase Vorprojekt hat die Stiftung ENTER einen alternativen Standort für ihr Museumsprojekt in Derendingen evaluiert, anschliessend realisiert und ist deshalb nicht mehr weiter im Projekt involviert. Die durch den Wegzug frei werdende Parzelle wurde durch den RBS übernommen.

Für die Phase Vorprojekt / Bauprojekt wurde die Bauherrengemeinschaft aus vorgenannten Gründen neu organisiert und eine Projektierungsvereinbarung «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» (BSS) unter den folgenden Partnern abgeschlossen:

- Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS AG
- Stadt Solothurn
- Kanton Solothurn
- Schweizerische Bundesbahnen SBB

Das Projekt wurde durch einen Steuerungs- und einen Lenkungsausschuss unter Beteiligung aller Bauherren überwacht, das Erreichen der Projektziele laufend überprüft und damit sichergestellt.

3.2 Vorprojekt und Bauprojekt

Ab September 2020 bis März 2022 wurde das Vorprojekt erarbeitet. Im Anschluss ab April 2022 bis Oktober 2023 wurden die Projektinhalte in der nächsten Projektierungsphase Bauprojekt konkretisiert, detailliert und vertieft.

Grundsätzlich bildeten die Resultate der vorangegangenen Masterplanung sowie die darin festgehaltenen Beschriebe der verschiedenen Module die Basis für die weiteren Arbeiten.

3.3 Aufnahme Projekt im Agglomerationsprogramm 4. Generation, A-Horizont

Im Februar 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Agglomerationsprogramm 4. Generation zuhanden des Parlaments verabschiedet. Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist unter dem Titel «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» wie beantragt im A-Horizont enthalten und wird mit einer Kostenbeteiligung von 22.06 Mio. Franken exkl. MWST (Anteil Stadt Solothurn 11.03 Mio. Franken exkl. MWST) durch den Bund unterstützt. Die Verabschiedung durch das Bundesparlament ist nach der letzten Differenzbereinigung im Ständerat am 4. Dezember 2023 erfolgt.

4. Projektziele

Der Bahnhof Solothurn stellt eine zentrale Drehscheibe des öffentlichen wie auch des Fuss- und Veloverkehrs der Stadt und für die Region dar. Die Nordseite des Bahnhofs Süd wurde mit dem Umbau bereits aufgewertet. Mit dem Gesamtprojekt «Bahnhof Solothurn Süd» soll nun auch die Südseite die dringend notwendige Aufwertung erfahren. Im Rahmen des Projekts erhält der RBS-Bahnhof den notwendigen Ausbau – Perronverlängerung und Nachtabschluss – und eine wichtige Aufwertung. Die bestehende Personenunterführung Mitte sowie die Perrons und ihre Zugänge werden vergrössert. Mit einer neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (PU-West) wird eine direkte Anbindung an die Innenstadt ermöglicht. Die Buslinien werden besser an den Regional- und Fernverkehr angebunden. Der Fuss- und Veloverkehr wird komfortabler und attraktiver, unter anderem mit einer unterirdischen Velostation Süd, wovon auch der Autoverkehr profitiert. Auf dem Areal südlich der Gleise entsteht ein neuer

städtischer Platz mit viel Aufenthaltsqualität. Im Einzelnen werden mit dem Gesamtprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» folgende Ziele verfolgt:

- bessere Verknüpfung der Stadtgebiete nördlich und südlich des Bahnhofs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Süd
- Aufwertung und Belebung Südseite Bahnhof Solothurn
- Aufwertung Langsamverkehrsnetz
- komfortablere und sichere Fussgänger- und Veloverbindung in die Stadt
- Schaffung von mehr Kapazitäten (Züge RBS, Personenunterführung, Velo, Bus)
- gesicherte Nachtabstellung Züge RBS
- Entwicklung des Bahnhofs zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe im Sinne des Agglomerationsprogramms
- Modernisierungsschub für angrenzende Liegenschaften durch urbane Raumgestaltung

Mit dem Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit Sonderbauvorschriften und mit Teil- Zonenplan 1, Teil-Zonenplan 2: Lärmempfindlichkeitsstufen, Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan und Teil-Netzplan mit Strassenkategorien werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Ziele im Geltungsbereich der kommunalen Nutzungs- und Sondernutzungsplanung geschaffen.

5. Projektbeschreibung

5.1 Übersicht Module

Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Süd» ist auf Grund der verschiedenen involvierten Bauherrschaften und der Komplexität der Massnahmen in verschiedene Module aufgeteilt, an denen die Stadt Solothurn sich wie folgt finanziell beteiligt:

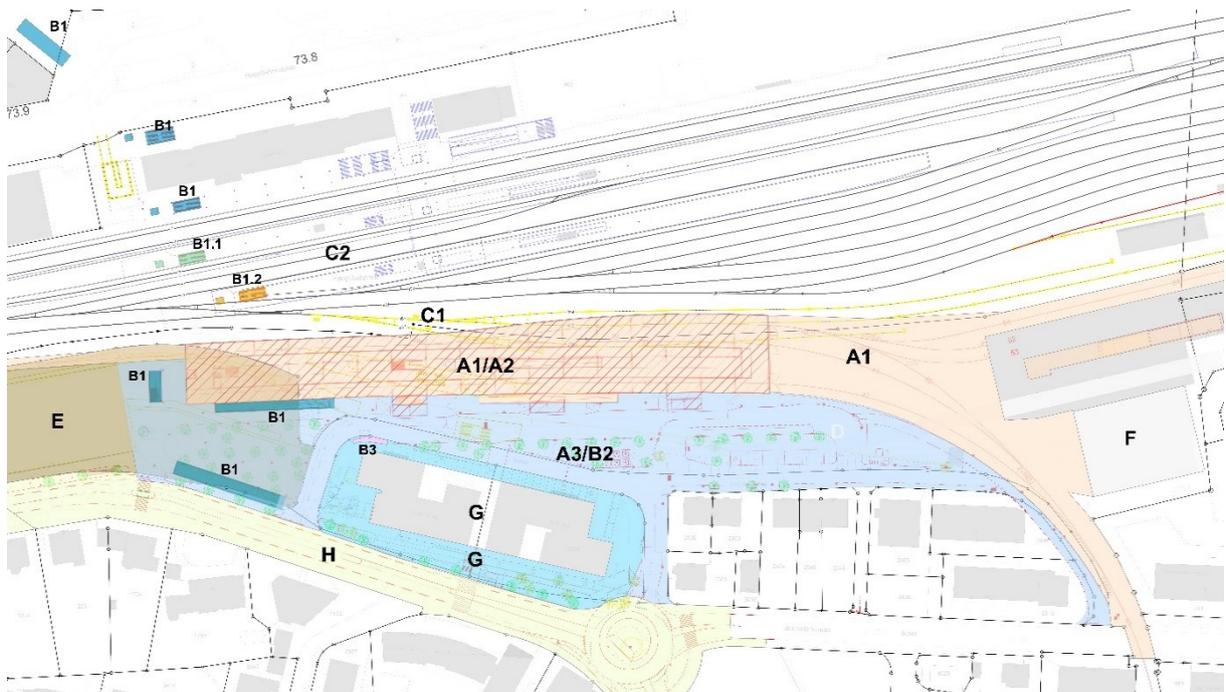


Abb. 2; Planausschnitt Situation auf Ebene Erdgeschoss mit Darstellung der Module

Die Abbildung 2 zeigt eine Übersicht der Module auf der Ebene Erdgeschoss:

- Modul B1: Zugänge aus und in die neue PU-West (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul A1/A2: RBS Perronanlage / Perrondach mit Nachtabschluss
- Modul A3/B2: Bahnhofplatz Süd (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul E: Rückbau ENTER (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul G: Anpassungen um Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul H: Kantonsstrasse (Zuchwilerstrasse)
- Modul C1/C2: Anpassungen Gleisanlage / Gleisanlage SBB STEP 2035
- Modul F: Neubau Depot

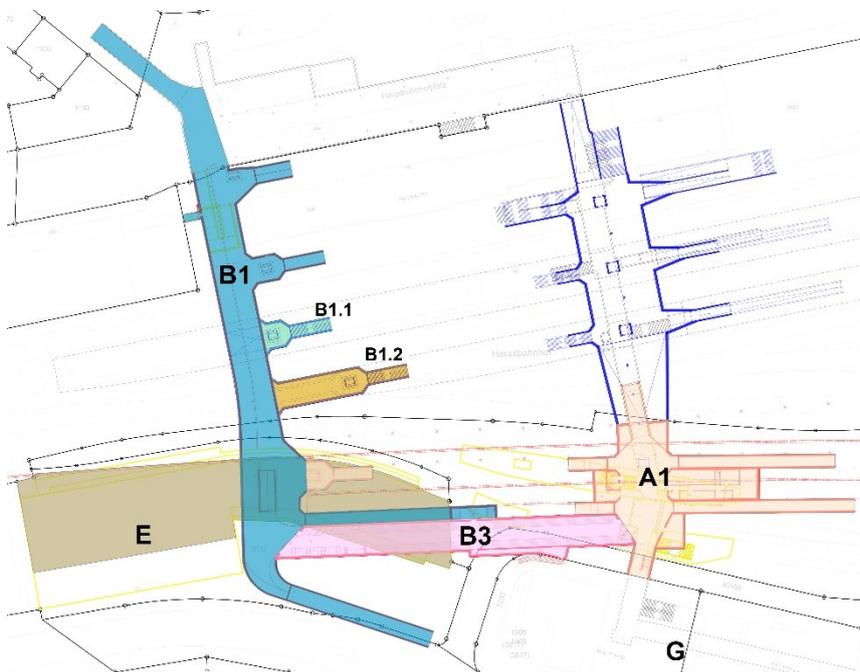


Abb. 3; Planausschnitt Situation auf Ebene Untergeschoss mit Darstellung der Module

Die Abbildung 3 zeigt die eine Übersicht der Module auf der Ebene Untergeschoss:

- Modul B1: PU-West (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul B3: Velostation Süd (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul A1: RBS Perronanlage mit Anpassungen PU-Mitte an die neue Velostation Süd sowie an den Bestand Anschluss Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul E: Abbruch ENTER (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)

5.2 Modul B1: PU-West

In der Abbildung 4 ist die neue Personenunterführung West (PU-West) auf der Ebene Untergeschoss in der Situation inkl. Anschlussbereich an die bestehende Velostation Nord, die beiden neuen Aufgänge auf den Bahnhofplatz sowie auf das Perron 1, der Anschlussbereich an

die neue Velostation im Süden, auf das Perron der RBS und auf den neuen Bahnhofplatz Süd sowie an die neue Velorampe Süd mit Beteiligung Stadt Solothurn in Rot dargestellt.

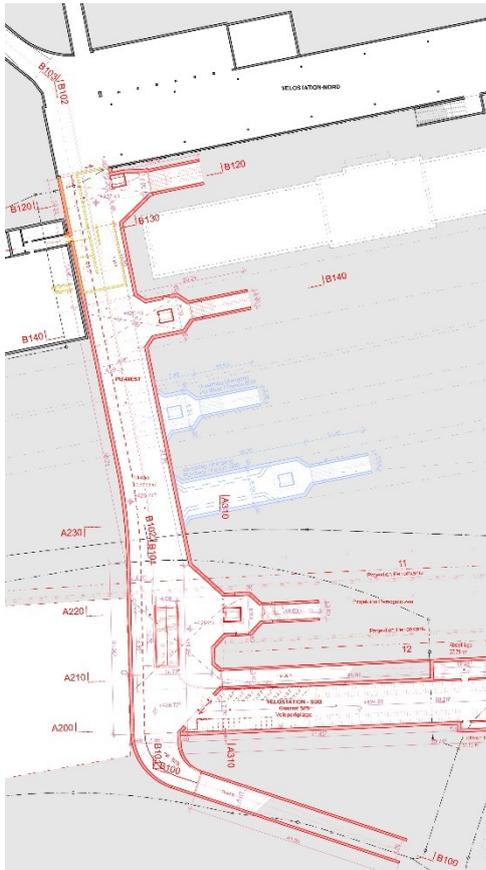


Abb. 4; Situation PU West, Ebene Untergeschoss

Die geplante, ca. 105 m lange und 9 m breite PU-West (Velospur Breite = 4.00 m / Fussgängerbereich Breite = 5.00 m) erstreckt sich unter dem Gleisfeld zwischen dem Bahnhofplatz Nord und dem neuen Bahnhofplatz Süd. Im Norden kommt die PU zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Liegenschaft Perron 1 an der Dornacherstrasse 26/28 zu liegen und verläuft rechtwinklig unter den Geleisen der SBB. Der südliche Teil der PU befindet sich im Bereich des ehemaligen Museum-Gebäudes Enter. Die PU-West bietet neben der funktionalen Erschliessung des Bahnhofbetriebs das grosse städtebauliche Potenzial, die beiden Stadtteile enger miteinander zu verknüpfen.

Der Bedarfsnachweis für den Langsamverkehr wurde in der vorangegangenen Masterplanung in folgenden Berichten untersucht und nachgewiesen, die dem Bauprojektossier als Anhang zum Technischen Bericht beigelegt sind:

- Dok. Nr. 3.01b, PU West - Potenzialanalyse
- Dok. Nr. 3.01c, PU West - Nachfrage aus dem Umfeld

Im Norden schliesst die PU-West an die bestehende Velostation an. Eine neue grosszügige Treppenanlage mit Lift verbindet die PU-West mit dem Bahnhofplatz auf der Nordseite des Aufnahmegebäudes. Zusätzlich wird auf dem SBB Perron 1 eine weitere neue kombinierte behindertengerechte Treppenanlage mit Lift erstellt. Für das Perron 2/3 und 5/6 sind durch die SBB neue Lift- und Treppenaufgänge geplant (in der Abb. 4 hellblau dargestellt). Die Ausführung dieser Aufgänge wird aber erst im Rahmen der nächsten Ausbauschritte (AS 2035 / AS

20XY) des SBB Bahnhofs Solothurn erfolgen. Die PU-West ist so geplant, dass diese beiden Aufgänge zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können.

Der neue Bahnhofplatz Süd wird im westlichen Teil durch eine grosszügige Treppe mit Zwischenpodest aus der PU-West erschlossen, die in der Achse der PU liegt. Ein neuer Lift- Trep-penzugang führt auf das Perron der RBS. Zusätzlich bietet eine Rampe, quer zur PU liegend einen weiteren behindertengerechten Zugang zum Platz. Die separate Velorampe parallel zur Zuchwilerstrasse vervollständigt den Stadtzugang Süd.

5.3 Modul B3: Velostation Süd inkl. Anschluss an Passage Liegenschaft Zuchwilerstrasse 41/43

In der Abbildung 5 ist die neue Velostation Süd mit den Anschlussbereichen an die neue PU-West und an die angepasste bestehende PU-Mitte sowie an die Passage der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Ebene Untergeschoss mit Beteiligung der Stadt Solothurn in Rot dargestellt.

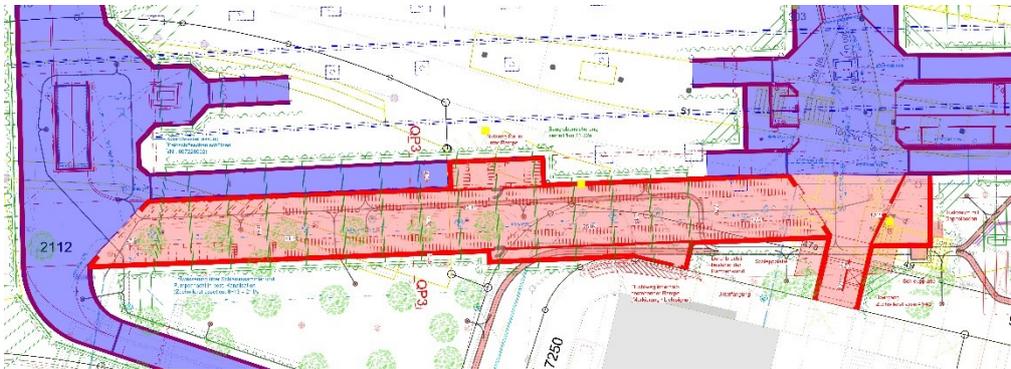


Abb. 5; Situation Velostation Süd, Ebene Untergeschoss

Zwischen der neuen PU-West und der erweiterten und angepassten PU-Mitte wird eine unterirdische Velostation angeordnet. Es werden insgesamt rund 600 Velo-PP inklusive erweiterter Parkmöglichkeiten für Cargo-Bikes sowie Plätzen mit Ladestationen für E-Bikes auf der zur Verfügung stehenden Fläche realisiert. Der Anschluss aus der Velostation über die angepasste und gegenüber heute tiefer liegenden PU-Mitte an die Passage Zuchwilerstrasse 41/43 wird mittels einer Treppe mit Zwischenpodest und einer behindertengerechten Hebebühne gewährleistet.

5.4 Modul A3/B2 und G: Bahnhofplatz Süd und Anpassung Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43

Die Abbildung 6 zeigt den Perimeter des Bahnhofplatzes Süd sowie des Anpassungsbereichs an die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Ebene Erdgeschoss mit Beteiligung der Stadt Solothurn in Blau.

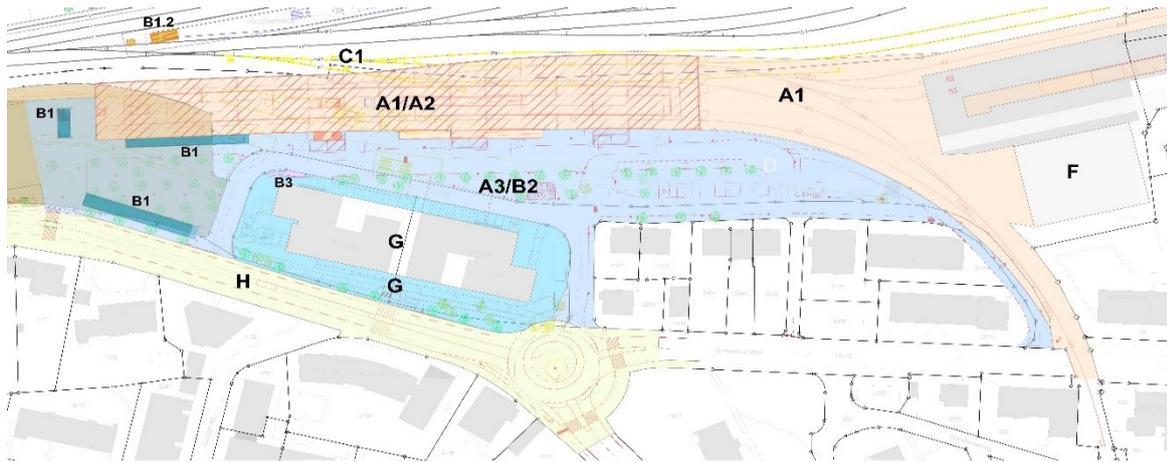


Abbildung 6; Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd / Anpassung an Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, Ebene Erdgeschoss

Mit dem Neubau des RBS Bahnhof Solothurn Süd wird auch der heutige Bahnhofplatz Süd einer kompletten Neugestaltung unterzogen. Der neue Bahnhofplatz Süd soll ein belebter Aufenthaltsort werden. Da sich die unterirdische Erschliessung ebenfalls ändert (PU-West, PU-Mitte, Velostation Süd), werden Rampen und Treppen neu angeordnet. Zudem werden drei neue Bushaltestellen, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ruhenden Verkehr gebaut.

Auf der Abbildung 7 wird die verkehrliche Neuorganisation des Platzes für den Langsamverkehr, ÖV, und MIV aufgezeigt.



Abbildung 7; Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd, verkehrliche Neuorganisation des Platzes, Ebene Erdgeschoss

Der westliche Teil des Platzes ist dem ÖV und dem Velo- und Fussverkehr vorbehalten, im östlichen Bereich benützt der MIV die Zufahrt über den Kreisel als Zufahrt zu den Parkplätzen der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Nordseite oder den neu angeordneten «Kiss and Ride»-Bereich für die Bahnkunden, der längs der Grüninsel dem Bahnhof zugewandt angeordnet ist. Zusätzlich sind für den MIV die neu angeordneten Parkplätze südlich der Hochhäuser vorgesehen, die als Ersatz der wegfallenden heutigen Parkplätze auf der Nordseite in gleicher Anzahl wieder zur Verfügung gestellt werden können. Die Ausfahrt des MIV ist in jedem Fall über den Kreisel, das Befahren des westlichen Teils des Platzes ist untersagt.

Der Fuss- und Veloverkehr auf den neuen Bahnhofplatz und in die neue Velounterführung von Zuchwil her und umgekehrt kann zusätzlich und alternativ zum Weg über die Zuchwilerstrasse und den Güggelkreisel auch den umgestalteten und angepassten Holunderweg Ost benutzen.

In umfassenden Variantenstudien wurden im Vor- und Bauprojekt unterschiedliche Lagen und Formen des Südzugangs der PU-West, der Busausfahrt, der Bushaltestellen, der zukünftigen Parkierung und der Veloführung geprüft. Als Bestvariante resultierte das vorliegende Projekt mit Velorampe und repräsentativer Treppe auf dem westlichen Teil des Platzes für den Südzugang der PU-West, der Busausfahrt direkt westlich neben den Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, einer linearen Anordnung der drei Bushaltestellen, einer Führung der Velos im Mischverkehr zusammen mit dem Bus sowie der aufs nötigste reduzierten Parkierung. Auf dem ganzen Bahnhofplatz Süd wird neu eine Begegnungszone eingeführt. Im Zuge der umfassenden Neugestaltung des Platzes werden auch sämtliche Werkleitungen im Perimeter erneuert und teilweise neu geführt.

Die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes Süd (siehe Abb. 8) fasst die räumlich sehr unterschiedlichen Situationen zu einer einheitlichen Platzgestaltung zusammen. Die aus der städtebaulichen Analyse abgeleitete Grundidee des südlich der Gleisanlage stark durchgrünten Quartiers wird mit einer konsequenten Bepflanzung mit Bäumen umgesetzt. Eine grosse Zahl von Bäumen verbessert das Stadtklima nachhaltig und zeichnet den neuen Bahnhofplatz als in die Zukunft gerichtete Gestaltung aus.



Abb. 8; Gestaltung Bahnhofplatz Süd, Zuchwilerstrasse, Ausfahrt ÖV AB Bahnhofplatz, Blick Richtung Westen

Der gesamte Platz wird nach den Grundsätzen der Schwammstadt gestaltet, alle nicht dem Verkehr zugeordneten Flächen werden je nach vorgesehener Nutzung begrünt oder unversiegelt gestaltet. Die engeren Platzbereiche sind entsprechend möbliert, laden zum Aufenthalt ein und sind mit einer durchlässigen Chaussierung (Kiesbelag) versehen.

Die Verkehrsflächen werden zum grössten Teil und wo es die Gefällsverhältnisse zulassen, in die Grüninseln entwässert, Notüberläufe in die Kanalisation verhindern eine Überflutung des Platzes. Die Baumstandorte werden als begrünete Bereiche genutzt, die wertvolle Kleinstrukturen und Orte zur Retention bzw. Versickerung des Regenwassers sind.

5.5 Modul E: Abbruch ENTER

Das Grundstück des ENTER Areals ist im Eigentum des RBS. Der Bereich des zukünftigen Neubaus West wird nach Abschluss der Bauarbeiten an Dritte veräussert. Es soll in eine zukünftige Nutzung übergeführt werden.

Die im vorliegenden Bauprojekt geplanten Massnahmen beschränken sich auf den erforderlichen Rückbau des bestehenden ENTER Gebäudes und die Nutzung als Installationsfläche während der Ausführung. Zusätzlich wird diese Fläche in dieser Zeit auch für das Einrichten von temporären Veloabstellplätzen und Parkplätzen benötigt.

6. Projektabgrenzung, Teilprojekte ohne finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn

Die nachfolgenden Teilprojekte oder Module weisen zu den von der Stadt mitfinanzierten Modulen wesentliche Schnittstellen auf, sie sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrages.

6.1 Modul A1: RBS Perronanlage / Anpassungen PU-Mitte

RBS Perronanlage

Der Einsatz von längeren Zügen bedingt eine Verlängerung der Perronanlage (siehe auch Abb. 2). Ausserdem soll deren Ausgestaltung an das zu erwartende erhöhte Passagieraufkommen angepasst werden, was eine Verbreiterung des Perrons sowie der Zugänge / Aufgänge und der bestehenden Unterführung erfordert. Dabei sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umzusetzen. Gleichzeitig soll die Perronanlage vollständig überdacht werden um die Aufenthaltsqualität der Bahnnutzer zu verbessern. Auf Grund dieser Ausgangslage wird die bestehende RBS-Gleisanlage komplett ersetzt.

Anpassungen PU Mitte

Die bestehende PU Mitte übernimmt im Untergeschoss die Aufgabe eines Verbindungsbauwerkes zwischen den Perrons der SBB, des RBS, der neuen Velostation Süd sowie der Passage der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43.

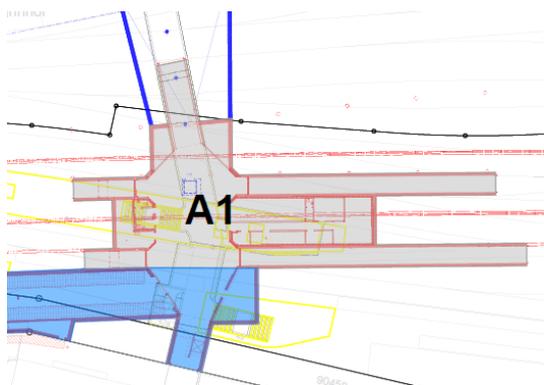


Abb. 9; Situation Anpassungen PU Mitte, Ebene Untergeschoss

Im Rahmen des Projekts wird der südliche Teil der bestehenden PU völlig neu gestaltet (Abb. 9, grau hinterlegter Bereich, Bahnprojekt / keine Beteiligung Stadt Solothurn) und an den Bestand des verbleibenden nördlichen Teils der Personenunterführung angepasst sowie angrenzend an diesen zentralen Bauteil ein Kiosk, Technikräume und sanitäre Einrichtungen

realisiert. Die behindertengerechten Zugänge auf und von den Perrons und den Bahnhofplatz Süd wird über neue Treppen, Rampen und einem optionalen Lift sichergestellt.

6.2 Modul A2: RBS Perrondach mit Nachtabschluss



Abb. 10; Visualisierung Bahnhofplatz Süd / Perron RBS mit Perrondach und Nachtabschluss, Blick Richtung Osten

Das ca. 180 m lange und 11 m breite Perrondach, das den Warte- und Umsteigebereich der Passagiere überdeckt, ist an einer Tragstruktur aus Stahlrahmen aufgehängt. Die zwei Längsseiten bestehen aus Drahtseilnetz-Elementen, die zwischen den Stahlrahmen aufgespannt sind. Durch ihre hohe Transparenz sind die Sichtbeziehungen zwischen Perron und angrenzender Umgebung gewährleistet. An den Stirnseiten befinden sich Flügeltore, die im Westen den Zugang zum Perron und im Osten die Durchfahrt der Züge, sowie deren Sicherung in der Nacht, gewährleisten.

6.3 Modul C1: Anpassungen Gleisanlage SBB (siehe Abb. 2)

Der RBS Bahnhof rückt aus geometrischen Gründen näher an die SBB-Anlagen. Um Platz für den neuen RBS Bahnhof zu schaffen, müssen die südlichen Gleise und Weichen der SBB angepasst und teilweise zurückgebaut werden. Der Neubau des RBS-Bahnhofs ist aufwärtskompatibel zum Rahmenplan der SBB.

6.4 Modul C2: Gleisanlage SBB STEP 2035 (siehe Abb. 2)

Im Modul C2 sind zukünftige Entwicklungen der SBB berücksichtigt. Die von der SBB zur Verfügung gestellten Unterlagen der zukünftigen Bahnhofsanordnung sind in den jeweiligen Planunterlagen des vorliegenden Bauprojekts orientierend gezeigt. Diese Unterlagen bildeten unter anderem auch die Basis für eine aufwärtskompatible Planung des RBS Hauptbahnhof Solothurn Süd.

6.5 Modul F: Neubau Depot (siehe Abb. 2)

Mit dem Ausbau der Perronanlage kann ein Teil der heutigen Depottfläche freigespielt und umgenutzt werden. Der südliche Teil des heutigen Depots kann mit der neuen Gleisanordnung nicht mehr angefahren werden und verliert daher seine bahnbetriebliche Funktion.

Die zukünftige Entwicklung des verbleibenden Areals mit dem Teilrückbau des Depots ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bauprojektes und wird zu einem späteren Zeitpunkt geplant. Das neue Stellwerkgebäude RBS wird im verbleibenden Depot gebaut. Hierfür braucht es bauliche Anpassungen des verbleibenden Depotgebäudes.

6.6 Modul H: Kantonstrasse (Zuchwilerstrasse)



Abb. 11; Übersicht Situation Zuchwilerstrasse mit Güggelkreisel

Infolge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind auch Anpassungen an den Zu- und Wegfahrtpunkten des Bahnhofplatzes notwendig. Dies betrifft primär die MIV-Anbindung und die Buszufahrt über den "Güggel-Kreisel". Da am Kreisel eine Unfallhäufung beobachtet wurde, wird die Geometrie des Kreisels angepasst und in Richtung Norden vergrössert. Zudem wird die Kantonstrasse, wo nötig, an den neuen Bahnhofplatz angepasst und die Werkleitungen teilweise angepasst.

7. Abgrenzung der Bewilligungs-Verfahren Kommunal, Eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren PGV und Kantonales Verfahren

Für die im Zusammenhang mit der Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd geplanten Infrastrukturmassnahmen (Bahnanlagen, Personenunterführungen, Bahnhofplatz, Velostation Süd, Zuchwilerstrasse) liegt die Projektierung in der Tiefe eines Bauprojekts vor. Im Rahmen von drei unterschiedlichen Verfahren sollen in einem nächsten Schritt die erforderlichen Baubewilligungen eingeholt werden. Der Neubau West (westliche Teilfläche ehemaliges Museum ENTER), die bestehenden Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43, die blaue Post so wie das Depot-Areal sind nicht Gegenstand eines Baubewilligungsverfahrens.

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) Anhang 12.2 sind Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen und deren Kosten mit mehr als 40 Millionen Franken veranschlagt werden, UVP-pflichtig. Die geplanten Infrastrukturmassnahmen sind als Gesamtprojekt UVP-pflichtig. Folgerichtig wurde ein umfassender UVP über das Gesamtprojekt für alle drei Verfahren erstellt.

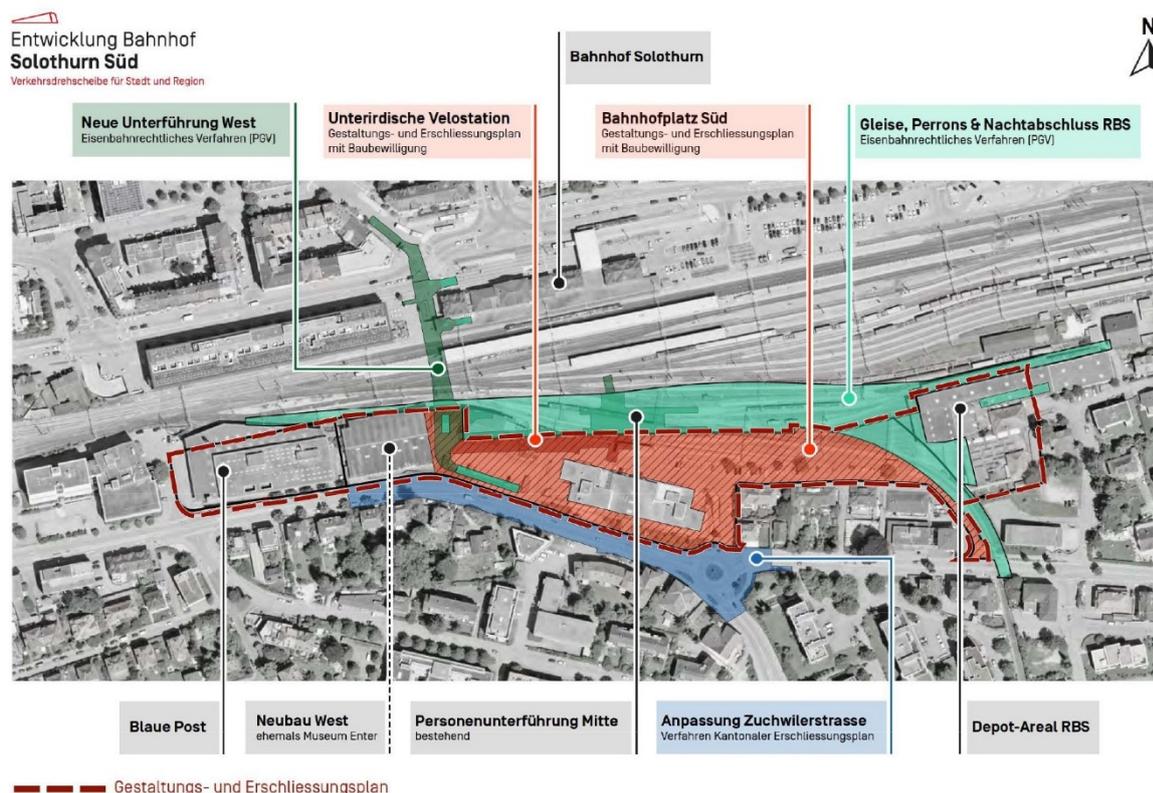


Abb. 12; Luftbild (Situation oberirdisch und unterirdisch) mit Kennzeichnung des Perimeters des Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» (rot gestrichelt), Quelle Orthofoto: map.geo.admin.ch, Aufruf Juli 2023

In der Abb. 12 sind nebst dem Perimeter des Gestaltungs- und Erschliessungsplanes das Bauprojekt für die Bahnanlagen (grüne Fläche, PGV Verfahren), das Bauprojekt für den neuen Bahnhofplatz und die unterirdischen Velostation (rote Fläche, Kommunales Verfahren) und das Bauprojekt für die Anpassungen an der Zuchwilerstrasse (blaue Fläche, Kantonales Verfahren) dargestellt.

7.1 Kommunalen Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG

Für den Bahnhofplatz (inkl. Aussenraum um die Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43) sowie die Velostation und die ausserhalb der Bahnanlagen liegenden Teile der Personenunterführung Mitte wird gestützt auf § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) gleichzeitig mit dem Erlass eines neuen Gestaltungs- und Erschliessungsplans eine Baubewilligung erteilt. Die Baubewilligung ist Teil eines Nutzungsplanungsverfahrens mit Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Perimeter der Baubewilligung beschränkt sich oberirdisch auf den Bahnhofplatz und die erforderlichen Anpassungen am Aussenraum bei den Gebäuden Zuchwilerstrasse 41/43 sowie am Holunderweg. Unterirdisch umfasst er die neue Velostation sowie die ausserhalb der Bahnanlagen liegenden Teile der bestehenden Personenunterführung Mitte (siehe Abb. 5, roter Bereich). Der Perimeter des Gestaltungs- und Erschliessungsplans umfasst zusätzlich den geplanten Neubau West auf dem ehemaligen Grundstück ENTER sowie die Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43. Im Sinne einer langfristigen Sicherung der städtebaulichen Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale werden zudem das Depot-Gebäude und die Blaue Post als 2./3. Etappe in den Gestaltungs- und Erschliessungsplan integriert. Detaillierte Ausführungen zur Umsetzung in der kommunalen Nutzungs- und Sondernutzungsplanung finden sich im Raumplanungsbericht, Kap. 5.

7.2 Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV)

Die bahnbetriebsnotwendigen Bauten und Anlagen werden im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) nach Art. 18ff Eisenbahngesetz (EBG) bewilligt. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Sie umfassen im Wesentlichen:

- neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (PU-West) inkl. Zugang Nord
- Anpassung der bestehenden Personenunterführung Mitte
- Anpassungen / Neubau RBS-Gleisanlage, Perrons und Perrondach mit Nachtabschluss
- Anpassung / Neubau RBS-Perronzugänge

7.3 Kantonaler Erschliessungsplan

Die durch das Gesamtvorhaben notwendigen Anpassungen an der Zuchwilerstrasse werden als kantonales Strassenprojekt in einem kantonalen Erschliessungsplan (§ 68 Abs. 1 lit. c PBG) mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG durch den Regierungsrat genehmigt. Sie umfassen im Wesentlichen Anpassungen an der Fahrbahn (Breite, Gestaltung) sowie am Güggelkreisel.

8. Kostenvoranschlag und Finanzkennzahlen

Der vorliegende Kostenvoranschlag basiert auf der gemeinsamen Realisierung der städtischen Projektteile und den Bahninfrastrukturanlagen des RBS und der SBB sowie unter Berücksichtigung der Finanzierungsbeiträge Agglomerationsprogramm / BAV.

8.1 Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenanteil Stadt, Kanton, RBS)

Die Gesamtkosten für das Projekt «Entwicklung Bahnhof Süd Solothurn» und die jeweiligen Kostenanteile pro Modul können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Modul	Kosten BP	Kostenanteil Stadt	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil RBS
A1 RBS Perronanlage	65'334'000.00	2'001'000.00	2'770'000.00	60'563'000.00
A2 RBS Perrondach	7'810'000.00	0.00	725'000.00	7'085'000.00
A3/B2 Bahnhofplatz Süd	8'014'000.00	5'369'000.00	2'645'000.00	0.00
B1 PU West	45'030'000.00	22'515'000.00	22'515'000.00	0.00
B3 Velostation Süd	11'808'000.00	5'904'000.00	5'904'000.00	0.00
C1 Anpassung Gleisanlage SBB	8'063'000.00	0.00	0.00	8'063'000.00
G Anpassung Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43	762'000.00	381'000.00	381'000.00	0.00
H Zuchwilerstrasse	2'798'000.00	0.00	2'798'000.00	0.00
Landerwerb	147'000.00	4'204'000.00	25'000.00	-4'082'000.00
Gesamtinvestitionskosten (exkl. MWSt.)	149'766'000.00	40'375'000.00	37'762'000.00	71'630'000.00
MWSt. (7.7 %)	11'532'000.00	3'109'000.00	2'908'000.00	5'515'000.00
Gesamtinvestitionskosten (inkl. MWSt.)	161'298'000.00	43'484'000.00	40'670'000.00	77'144'000.00

Tabelle 1; Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenteiler RBS / Stadt / Kanton, inkl. 7.7 % MWSt.)

Die Gesamtkostenangaben je Modul basieren auf folgendem Dokument:

- Beilage 1: Bauprojekt, Dok. 1.06, Kostenvoranschlag +/- 10 Prozent

Die Kostenbeteiligungen der Stadt lassen sich anhand der Module wie folgt umschreiben:

Modul		Beteiligung Stadt an Modulen
A1	RBS Perronanlage	Anpassungen PU-Mitte im Untergeschoss: - Vorraum an die neue Velostation Süd - Anschluss an die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 - neuer Traforaum
A2	RBS Perrondach	keine Beteiligung Stadt
A3/B2	Bahnhofplatz Süd	Der Kanton übernimmt die Kosten für die funktionalen Verkehrsflächen für Bus und Velo. Daraus ergibt sich ein Kostenteiler Kanton 33% / Stadt 67%
B1	PU-West	Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die PU-West mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.
B3	Velostation Süd	Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die Velostation Süd mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.
C1	Anpassung Gleisanlage SBB	keine Beteiligung Stadt
G	Anpassung Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43	Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die Anpassung Liegenschaften 41/43 mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.
H	Zuchwilerstrasse	keine Beteiligung Stadt

Tabelle 2; Erläuterung Kostenbeteiligung Stadt an den Modulen

8.2 Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt)

Die Investitionskosten Brutto für die Stadt werden gem. Tabelle 3 aufgezeigt. Die Kostenaufteilung richtet sich nach den Vorgaben des RBS und wurde durch die Bauherrschaften abgeglichen. Informativ und zum Vergleich sind die Kostenanteile der weiteren Bauherrschaften sowie auch die Gesamtkosten pro Position kursiv aufgeführt.

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 Prozent, Die Kostenangaben verstehen sich exkl. MWSt., Preisbasis April 2023. Die Mehrwertsteuer wird mit 7.7 Prozent aufgerechnet. Das Projekt unterliegt dem Bahnsteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023.

Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt)	Kosten BP	Kostenanteil Stadt	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil RBS
1 Kosten Bauarbeiten / Gewerke	109'763'000.00	27'211'000.00	28'404'000.00	54'148'000.00
2 Honorare	23'679'000.00	5'793'000.00	6'001'000.00	11'885'000.00
3 Baunebenkosten	1'800'000.00	443'000.00	491'000.00	866'000.00
4 Eigenleistungen / Verwaltungskosten BH	2'813'000.00	0.00	0.00	2'813'000.00
5 Landerwerb	147'000.00	4'204'000.00	25'000.00	-4'082'000.00
6 Reserven und Risiken	11'564'000.00	2'724'000.00	2'841'000.00	6'000'000.00
Zwischentotal 1	149'766'000.00	40'375'000.00	37'762'000.00	71'630'000.00
7 Kostenbeteiligung Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43	-400'000.00	-200'000.00	-200'000.00	0.00
8 Kostenbeteiligung Werkeigentümer	-1'560'000.00	-736'000.00	-824'000.00	0.00
Investitionskosten Brutto (exkl. MWSt.)	147'806'000.00	39'439'000.00	36'738'000.00	71'630'000.00
MWSt. (7.7 %)	11'381'000.00	3'037'000.00	2'829'000.00	5'515'000.00
Investitionskosten Brutto (inkl. MWSt.)	159'187'000.00	42'476'000.00	39'567'000.00	77'144'000.00

Tabelle 3; Investitionskosten Brutto in Fr. inkl. MWSt. 7.7 %

Die Grundlage der Kosten für Bauarbeiten und Gewerke (Pos.1) bilden aktuelle Vergleichsprojekte, Richtpreisofferten, Erfahrungspreise und vereinzelt auch Annahmen.

Die Kosten für Honorare (Pos. 2) und Baunebenkosten (Pos. 3) wurden separat ermittelt und unter den Bauherrschaften abgeglichen.

Die Landerwerbskosten (Pos. 5) stellen den aktuellen Kosten- / und Wissensstand dar.

Bauen unter Betrieb und überschneidenden Projektteilen im Bereich von Bahnanlagen ist sehr anspruchsvoll und aufwändig. Diese Ausgangslage wurde in der Pos. 6 Reserven und Risiken mit ca. 10 Prozent der Pos.1 Bauarbeiten / Gewerke berücksichtigt.

Die Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 wird sich mit Fr. 400'000.- an den Anschlusskosten der PU-Mitte an die Passage beteiligt (Pos. 7). Die Kosten für die Anpassungen der Werkleitungen (Pos. 8) werden durch die jeweiligen Werkeigentümer übernommen. Dadurch reduziert sich der Kostenanteil der Stadt um Fr. 936'000.-.

Die Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt) betragen nach Abzug der Beiträge der Kostenbeteiligung der Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 sowie der Kostenbeteiligung der Werke Fr. 42'476'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).

8.3 Finanzierungsbeiträge

Agglomerationsprogramm 4. Generation

Im Februar 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Agglomerationsprogramm 4. Generation zu Händen des Parlaments verabschiedet. Das Parlament hat der Botschaft des Bundesrates in der Wintersession 2023 zugestimmt und die Finanzierung freigegeben. Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist wie beantragt im A-Horizont enthalten und wird mit total 22.06 Mio. Franken (Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS) durch den Bund unterstützt.

Finanzierungsbeitrag BAV

Für das Modul B1 «PU-West» hat das BAV im Rahmen der Leistungsvereinbarungen SBB und RBS einen Finanzierungsbeitrag von gesamthaft 10.0 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Dieser Finanzierungsbeitrag soll im Rahmen des Bauprojekts in Form einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den Bauherrschaften und dem BAV abschliessend definiert werden.

8.4 Bemerkungen zu den Kosten

Die Projektteile mit Beteiligung der Stadt können bezüglich Bauabläufen, Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn sie gleichzeitig mit den Bahninfrastrukturen realisiert werden. Würden die Projektteile separat oder später realisiert, was für die PU-West oder die Velostation auch baulich kaum möglich wäre, müsste mit enormen Zusatzkosten gerechnet werden. Zusätzlich muss davon ausgegangen werden, dass die Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm und der Finanzierungsbeitrag BAV von gesamthaft über 32 Mio. Franken (Anteil Stadt ca. 16 Mio. Franken) bei einer Verzögerung hinfällig würden.

8.5 Investitionskosten Netto (Anteil Stadt)

Investitionskosten Netto		
Investitionskosten (Brutto, exkl. MWSt.)	CHF	39'439'000.00
Beitrag Agglomerationsprogramm (Anteil Stadt 50%)	CHF	-11'030'000.00
Beitrag Finanzierungsbeitrag BAV (Anteil Stadt 50%)	CHF	-5'000'000.00
Investitionskosten Netto (exkl. MWSt.)	CHF	23'409'000.00
MWSt. (7.7%)	CHF	1'802'000.00
Investitionskosten Netto (inkl. MWSt. 7.7%)	CHF	25'211'000.00

Tabelle 4; Investitionskosten Netto in Fr. inkl. 7.7 % MWSt.

Die Tabelle 4 zeigt die Investitionskosten Netto für die Stadt auf. Ausgehend von den Investitionskosten Brutto (gem. Tabelle 3, Investitionskosten Brutto, exkl. MWSt.) kommen die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm und dem Finanzierungsbeitrag BAV in Abzug. Die Beiträge (Agglomerationsprogramm total 22.06 Mio. Franken / BAV total 10.0 Mio. Franken) werden zwischen Stadt und Kanton analog zur Beteiligung an den Baukosten zu je 50 Prozent aufgeteilt.

Die Investitionskosten Netto (Anteil Stadt) betragen nach Abzug der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (Anteil Stadt) und dem Finanzierungsbeitrag des BAV (Anteil Stadt) Fr. 25'211'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).

8.6 Kreditbewilligung

Für das Bauvorhaben ist der Bruttokredit zu bewilligen. Der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm und der Beitrag BAV kann erst nach dem Vorliegen der Bauabrechnung beantragt werden.

Investitionskosten Brutto, inkl. MWSt. (gem. Tabelle 3)		42'476'000.00
davon kommen in Abzug		
bereits bewilligter Kredit 2019, GV 17.12.2019	CHF	1'000'000.00
bereits bewilligter Kredit 2021, GV 21.12.2021	CHF	1'150'000.00
bereits bewilligter Kredit 2022, GV 20.12.2022	CHF	700'000.00
zu beantragender Ergänzungskredit (Brutto)	CHF	39'626'000.00

Tabelle 5; zu beantragender Ergänzungskredit Brutto in Fr. inkl. 7.7 % MWSt.

Der zu beantragende Ergänzungskredit Brutto beträgt nach Abzug der schon durch die GV bewilligten Kredite noch Fr. 39'626'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).

8.7 Aufgelaufenen Kosten per Ende November 2023

Von den gesamten Investitionskosten Brutto in der Höhe von fr. 42'476'000.- sind per Ende 2023 bereits Kosten in der Höhe von Fr. 2'500'000.- (Total bewilligter Kredit Fr. 2'850'000.-) angefallen.

8.8 Finanzplan

Im Finanzplan sind bis ins Jahr 2030 für das Projekt Bahnhof Solothurn Süd auf Basis des Kostenvoranschlags +/- 25 Prozent aus dem Vorprojekt Investitionskosten von 26.2 Mio. Franken abgebildet.

9. Termine

- | | |
|--|---|
| - Behandlung im Umwelt- und Bauausschuss | 25.01.2024 / 21.03.2024 /
18.04.2024 |
| - Entscheid Gemeinderat | 21.05.2024 |
| - Entscheid Gemeindeversammlung | 25.06.2023 |
| - Volksabstimmung | 22.09.2023 |
| - Start Realisierung, voraussichtlich
(in Abhängigkeit der Freigabe der Kredite Stadt
und Kanton, der PGV-Verfügung sowie
der Fertigstellung von Drittprojekten der Bahnen) | ab 2028 |
| - Bauzeit für Bahnanlagen RBS und SBB | ca. 3 Jahre |
| - Inbetriebnahme Bahnhofplatz, Bushaltekanten | 1 Jahr nach
Inbetriebnahme der
Bahnanlage RBS |

10. Chancen / Risiken

Der Stadt Solothurn bietet sich mit der Umsetzung dieses Projekts die einmalige Chance, eine der Stadtentwicklung entsprechende, längst überfällige und dringend notwendige Aufwertung das ganzen Gebiets rund um den Bahnhof Solothurn Süd in Gang zu setzen und mit der zeitgleichen Umsetzung mit der der RBS ausgelösten Massnahmen im Gleis- und Perronbereich Synergien zu nutzen sowie die heutige verkehrstechnische Situation zu verbessern.

Gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn können in den nächsten Jahren sowohl auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs Solothurn Areale mit einem Investitionsvolumen von 200 bis 250 Mio. Franken entwickelt werden. Ein wesentlicher Auslöser sind die Infrastrukturmassnahmen im Gebiet des Bahnhofs Solothurn Süd. Gemäss ersten Abklärungen lassen sich mit diesen Arealentwicklungen jährliche Steuereinnahmen bis zu 3 Mio. Franken generieren. Wenn die Hälfte dieser Steuereinnahmen als Nutzen den Investitionen gegenübergestellt werden, dauert es rund 20 Jahre bis die Investitionskosten von 25.2 Mio. Franken abbezahlt sind.

Hochbauten sind in der öffentlichen Verwaltung auf 33 Jahre, Tiefbauten auf 40 Jahre abzuschreiben. Somit kann festgestellt werden, dass der Break-Even vor Ende der Abschreibungsdauer erreicht wird.

Sollte die Stadt die Finanzierung der städtischen Projektinhalte ablehnen, wird der RBS die Neuordnung der RBS Perron- und Gleisanlagen – eigenständig und unabhängig - umsetzen. Es braucht dazu Anpassungen an den Bestand auf Niveau 0 (heutige Bahnhofvorfahrt; oberirdische Veloabstellung und Parkplätze) und Niveau -1 (Anschluss an die bestehende PU Mitte; Anschluss an die beiden Gebäude der Zuchwilerstrasse 41/43). Damit können die minimalen Anforderungen an einen reibungslosen Bahnbetrieb sichergestellt werden.

Nach der Ablehnung des städtischen Kredits führt der RBS das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz für die RBS-Perronanlage inkl. Anpassungen an der PU Mitte durch (Module A1 und A2). Dazu ist eine Überarbeitung des aktuellen Projekts notwendig.

Folgende Module in der Verantwortung von Stadt und Kanton werden nicht realisiert:

- Modul A3/B2: Bahnhofplatz; Konsequenz: es werden keine Bushaltestellen realisiert; es gibt keine Aufwertung des Bahnhofplatzes;
- Modul B1: PU West; Konsequenz: die Stadtverbindung für Fuss- und Veloverkehr sowie die Bahnzugänge werden nicht realisiert;
- Modul B3: Veloabstellung; Konsequenz: die Veloabstellung muss auf dem Bahnhofplatz gelöst werden;
- Modul H: Anpassungen an der Zuchwilerstrasse; Konsequenz: es können keine Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr entlang und quer zur Zuchwilerstrasse realisiert werden.

Die Projektteile mit Beteiligung der Stadt können bezüglich Bauabläufen, Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn sie gleichzeitig mit den Bahninfrastrukturen realisiert werden. Würden die Projektteile separat oder später realisiert, was für die PU-West oder die Velostation auch baulich kaum möglich wäre, müsste mit enormen Zusatzkosten gerechnet werden. Zusätzlich muss damit gerechnet werden, dass die aktuelle Zusicherung der Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm und Finanzierungsbeitrag des BAV von gesamthaft über 32 Mio. Franken bei einer Verzögerung hinfällig würden.

11. Anträge

Dem Umwelt- und Bauausschuss wird zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

beantragt:

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen somit Fr. 25'211'000.-.

Der Umwelt- und Bauausschuss hat zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung (Ausstand Markus Jäggi)

beschlossen:

Einstimmig

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen für die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn somit Fr. 25'211'000.-.

Erläuterungen zum Antrag

Die Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** begrüsst die Gäste Fabian Schmid, Präsident RBS, Miriam Etter, Projektleiterin RBS sowie Thomas Kieliger, Kieliger & Partner. Sie betont die Wichtigkeit des zu beratenden Geschäfts.

Anhand der Präsentation, wie auch anlässlich der Mitwirkung gezeigt wurde, erläutert sie die wesentlichen Punkte des Entwicklungsprojekts «Bahnhof Süd». Als wichtiges Arbeitsinstrument dient das von der Gemeindeversammlung verabschiedete räumliche Leitbild. Die übergeordneten Ziele sind die Innenverdichtung, die Stärkung des Wachstums und der Attraktivität der Stadt Solothurn. Sie zitiert den Tourismusedirektor, der das Projekt «Bahnhof Süd» ebenfalls unterstützt und namentlich in Bezug auf die Attraktivitätssteigerung einen grossen Nutzen darin sieht. Aufgrund einer Terminkollision war es ihm nicht möglich, an der heutigen Gemeinderatssitzung anwesend zu sein. Vorangetrieben wird mit dem Vorhaben auch der Modal Split [*Anmerkung: Unter Modal Split wird das individuelle Mobilitätsverhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden verstanden*]. Zusammengefasst kommt die Stadt mit dem Projekt der allseits geforderten Attraktivitätssteigerung und der Mobilitätssicherung nach. Darüber hinaus besteht die grosse Chance, eine klimaangepasste Gestaltung in Angriff zu nehmen. Sie verweist weiter auf die wichtige Verbindung der Nord-Süd-Achse, die mit dem Vorhaben realisiert wird. Das Projekt ist eine einmalige Chance und bietet grossen Nutzen für die Stadt, etwa in der Betrachtungsweise als Generationenprojekt, indem intelligent und weitsichtig investiert wird.

Der Referent **Yves Gaudens**, Leiter Stadtbauamt, geht nicht vertieft auf die vielen übergeordneten Ziele ein, pickt aber dennoch einige wichtige Punkte heraus. Anhand der Projektübersicht zeigt er die einzelnen Teilprojekte, mit denen der Bahnhof Süd aufgewertet werden soll.

Dazu zählen insbesondere die Personenunterführung und die für die Stadt Solothurn wichtige Aufwertung des Bahnhofplatzes (vgl. Ziff. 7, Abb. 12 des Antrags). Beim Projekt Bahnhof Süd handelt es sich um ein Generationenprojekt, das von der Planung bis zur Realisierung eine lange Zeit beansprucht. Das Ganze gilt als ein Bau für die Zukunft. Er verweist auf die Entwicklungspotenziale beim Bahnhof, dem RBS-Depot, bei der Weiterentwicklung des heutigen Standorts ENTER, der Blauen Post etc. sowie die Verdichtung nach innen. Er benennt unter anderem den Ausbau der RBS-Perron-Anlagen, auf die neuen Zugskomponenten (vgl. Visualisierung Ziff. 6.2, Abb. 10 des Antrags), die Anpassungen der PU-West als Verbindung der Stadtteile Nord und Süd inkl. Velostation. Daneben zeichnet sich das Projekt durch die Aufwertung des Bahnhofplatzes, die Bereinigung der Verkehrslage, das Schaffen von qualitativem Aufenthaltsplatz für Personen oder drei neuen Bushaltestellen aus. Mit dem Projekt sollen primär sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden. Sobald die SBB und RBS die gesteigerten Transportkapazitäten aufnehmen werden, wird die heute bestehende Nord-Süd-Querung für Fussgänger nicht mehr genügen. Aus diesem Grund wird eine neue, sichere und qualitativ hochwertige Fussgängerunterführung realisiert. Eine vom Projekt der RBS losgelöste oder nachgelagerte Realisierung ist zwar nicht unmöglich, aber unrealistisch und mit hohen Kosten verbunden. Der Referent erläutert das Zustandekommen der Nettoinvestition von 25,5 Mio. Franken unter Berücksichtigung der Beteiligungen von RBS, Kanton und Anliegergrundstückseigentümern sowie Finanzierungsbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation und des Bundesamtes für Verkehr BAV (vgl. Ziff. 8.1 des Antrags). Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Stadt Solothurn auf einen Anteil von 15,6 Prozent der Investitionskosten. Dies liegt, im Vergleich mit anderen Projekten, in einem üblichen Rahmen. Der jährliche Finanzbedarf bis ins Jahr 2027 wird vergleichsweise tief ausfallen. In den darauffolgenden Jahren 2028 bis 2030 wird der jährliche Bedarf bei ungefähr 5 Mio. Franken liegen, gegen Ende der Projektrealisierung bei zirka 4 Mio. Franken. Nach der Urnenabstimmung im September 2024 wird der Kanton seinerseits den Kredit beantragen. Yves Gaudens betont, dass Kredite von allen Beteiligten gesprochen sein müssen, ehe das koordinierte Planungsaufnahmeverfahren eingeleitet werden kann. Ziel ist, im Jahr 2027 die Baubewilligung zu erhalten, wobei sich der Zeitpunkt angesichts der Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten noch verschieben kann.

Gemäss **Markus Schüpbach** hat der Umwelt- und Bauausschuss den Antrag in drei Lesungen beraten. Die beiden Mitglieder Markus Jäggi und Philipp Jenni sind entweder in den Ausstand getreten oder haben sich vertreten lassen.

Die finanziellen Ressourcen der Stadt und die laufenden gemeinderätlichen Anstrengungen zu Kostensenkungen haben den Ausschuss veranlasst, dem Stadtbauamt einige fundamentale Fragen zur Beantwortung zu unterbreiten. Immerhin sollen Gemeinderat und später die Gemeindeversammlung bzw. die Stimmberechtigten über eine enorme 25 Mio.-Infrastrukturinvestition beschliessen; mithin einer der grösseren der letzten Jahre. Dem finalen Antrag kann entnommen werden, dass die neuen Zugskompositionen der RBS einen zwingenden Umbau der Gleisanlagen in Bern und Solothurn erfordern und Auslöser für das Projekt waren. Damit eröffnet sich für die Stadt in diesem Gebiet ein Entwicklungsprojekt für die Verbesserung des Zugangs der verkehrstechnischen Anbindungen aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr sowie die regionale ÖV-Anbindung und damit die Etablierung der Stadt als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Bereits das räumliche Leitbild definiert den Bahnhof Süd – neben dem Weitblick und Bahnhof West – als eines der drei prioritären Entwicklungsgebiete. In der laufenden Ortsplanungsrevision wird das Gebiet um den Bahnhof deshalb der Mischzone für eine Gewerbe- und Wohnungsentwicklung zugeordnet. Das vorliegende Infrastrukturprojekt mit einem Anteil der Stadt von etwas mehr als 15 Prozent der Gesamtinvestitionskosten von 161 Mio. Franken wird das bestehende Bahnhofareal fundamental verändern. Damit werden nicht nur die Anwohner südlich des Bahnhofs, sondern auch die Bewohnerinnen und Bewohner von Zuchwil und Biberist, das regionale Baugewerbe sowie die Anliegergrundstückseigentümer erheblich profitieren. Der langfristige Nutzen für die Region ist

ganz offensichtlich auch dem Bund und Kanton unterstützungswürdig, werden doch die effektiven Kosten durch deren Beiträge auf 25 Mio. Franken reduziert. Diese Kostenbeteiligung entspricht im Übrigen auch der Bundesverfassung, wonach Investitionen eine nachhaltige Entwicklung auslösen sollen. Weil dem ursprünglichen Antrag keine günstigere Alternativlösung gegenübergestellt werden konnte, wurde das Stadtbauamt beauftragt, die finanziellen Auswirkungen verschiedener Projektänderungen und einem kostengünstigeren Alternativprojekt zu untersuchen. So beispielsweise, welche Einsparungen aus einem Verzicht auf die neue Unterführung PU-West resultieren, welche bei einer schmaleren Variante PU-West oder bei einem Verzicht auf die Velostation sowie die Verbindung der beiden PU-Mitte und West. Dem Prüfbericht des Stadtbaumes kann entnommen werden, dass eine Redimensionierung der PU-West gleichzeitig zu proportional geringeren Beiträgen von Bund und Kanton führen würde, da sich aus Sicht des Bundes auch der Nutzen für die Region verringern würde. Die Kosten für Stadt und Stadtbevölkerung würden zwar sinken, die Einsparungen wären je nach Alternative allerdings nur marginal. Ein vollständiger Verzicht auf die PU-West und die Verbindung zur PU-Mitte würde dagegen zur grössten Einsparung führen. Gleichzeitig würde aber auch der ausgewiesene Nutzen erheblich reduziert. Die Stadt wäre diesfalls einzig noch für die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes und, wenn überhaupt, für eine möglicherweise limitierte Busanbindung verantwortlich. Zwar könnte diese Minimalinvestitionsalternative mit einem einstelligen Millionenbeitrag umgesetzt werden, doch würden dadurch auch Bundes- und Kantonsbeiträge wegfallen. Das Stadtpräsidium versuchte aufgrund des Antrages des Umwelt- und Bauausschusses erneut, den Gemeinden Zuchwil und Biberist den Projektnutzen zu erläutern und auf deren Kostenbeteiligung hinzuwirken. Bislang liegt einzig eine mündliche Absage der beiden Gemeinden vor, eine schriftliche Bestätigung dieser Einschätzung ist jedoch zu erwarten. Dass das vorliegende Entwicklungsprojekt mit seiner geplanten 40-jährigen Lebensdauer nicht mit einer klassischen Rentabilitätsberechnung begründbar ist, erscheint klar. Das Stadtpräsidium hat eine solche dennoch extern durchführen lassen, um den finanziellen «Return» im Falle einer vollständigen Überbauung der Anliegergrundstücke zu berechnen. Das beauftragte Büro prognostiziert bei einer Umsetzung des vorliegenden Projekts ein zusätzliches Steuersubstrat von 3 Mio. Franken. Selbst bei einem vorsichtigen und reduzierten Steuersatz wäre eine Refinanzierung innerhalb von 20 bis 40 Jahren möglich.

Es ist offensichtlich, bei einer derartigen Investition, die zweifelsfrei zu einer Aufwertung des Bahnhofareals führt, zeitnah Investoren und Eigentümer der Anliegergrundstücke einzubinden. Die Realisierung von Neu- und Umbauten entlang des Bahnhofsquartiers sind wichtig und elementar für das Erscheinungsbild und somit zur Belebung des Entwicklungsgebiets Bahnhof Süd.

Im Hinblick auf die im Bericht des Stadtbauamtes aufgenommenen Ausführungen zur Buslinienführung nach Zuchwil bittet der Referent um eine Konkretisierung. Er dankt dem Stadtbauamt im Namen des Ausschusses für die Beantwortung der unzähligen Fragen sowie die Zusammenstellung der Unterlagen.

Markus Schüpbach bittet die Anwesenden, keine vollständige Einbindung inkl. Mitwirkung der Gemeinden Zuchwil und Biberist oder das Vorliegen eines verbindlichen Gestaltungsplans mit anliegenden Grundeigentümern zu erwarten. Ein entsprechender Antrag würde das Projekt weiter verzögern. Mit der Folge, den Anschluss an das laufende Projekt der RBS zu verlieren. Bestenfalls lässt sich mit den Gemeinden noch ein Solidaritätsbeitrag aushandeln und von den Anliegergrundeigentümern eine Absichtserklärung abverlangen.

Der Umwelt- und Bauausschuss beantragt bei einer Enthaltung einstimmig, die Anträge 1 bis 3 dem Gemeinderat zur Genehmigung. Der Ausschuss begründet seinen Beschluss mit den zeitlichen Rahmenbedingungen, dem hohen Nutzen für die Region und die möglichen finanziellen Rentabilitäten des Infrastrukturprojekts.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Markus Jäggi und Philipp Jenni treten in den Ausstand und verlassen den Gemeinderatssaal.

Voten aus den Fraktionen

Im Namen der Mehrheit der **Die Mitte und GLP-Fraktion beantragt Pirmin Bischof, das Geschäft zurückzuweisen, verbunden mit diversen Abklärungsaufträgen.** Die Rückweisung stellt keine Ablehnung dar. Angesichts der Komplexität des Geschäfts wurde der Antrag mitsamt den zu beantwortenden Fragen den GR-Mitgliedern ausnahmsweise im Vorfeld zugestellt. Es besteht kein zeitlicher Druck, der eine unbedingte Behandlung des Geschäfts anlässlich der heutigen Sitzung aufdrängt. Die RBS kommunizierte bereits 2022, das Projekt Hauptbahnhof Bern, als Auslöser des vorliegenden Entwicklungsprojekts, werde unter anderem aus geologischen Gründen um zwei Jahre verschoben. Gemäss dem anwesenden Thomas Kieliger bringen zudem Probleme beim Bahnhof Bätterkinden weitere Verzögerungen mit sich. Diese Gründe und der Umstand, dass es sich vorliegend um die grösste finanzielle Investition der Stadt handelt, sprechen für eine Verschiebung des Geschäfts. Sowohl die Investitionshöhe als auch die bevorstehende Volksabstimmung rechtfertigen eine seriöse Abklärung. Er betont, die Fraktion befürworte das Vorhaben klar. Namentlich auch die Grundüberlegungen betreffend die Realisierung der vierten Unterführung, sind wichtig und nachvollziehbar. Dies auch, da für die Velofahrer aktuell nur zwei der drei Unterführungen zugänglich sind. Eine neue Unterführung mit direkter Verbindung in die Altstadt macht Sinn. Mit einer solchen könnte zudem eine nähere Anbindung der beiden Südgemeinden Zuchwil und Biberist erreicht werden. Umso erstaunlicher ist das holprige Vorgehen in diesem Projekt. Die Gemeinde Zuchwil hat, entgegen ihren ursprünglichen Absichten und gestützt darauf, dass sie grösstes Interesse an diesem Projekt haben müsste, ihren Rückzug erklärt. Die Gründe für diesen Entscheid erhellen nicht. Daneben ist auch die Gemeinde Biberist ausgestiegen, unter anderem weil deren Wünsche im Projekt nicht berücksichtigt wurden. Auch die grösste Profiteurin des Projekts und Eigentümerin der beiden Hochhäuser, die Espace Real Estate AG, hat ihren Rückzug erklärt respektive beteiligt sich einzig noch im Hinblick auf den Anschluss an ihr eigenes Projekt. Ehe das Geschäft im Gemeinderat materiell behandelt wird, sind folgende drei Punkte abzuklären:

1. Es sind Verträge, zumindest aber **Absichtserklärungen mit bzw. von den SBB, RBS, BSU/Kanton und privaten Grundeigentümern einzuholen.**

Insbesondere was die Vorhaben der SBB betrifft, sind diese unklar. Den Unterlagen zufolge plant sie im Jahr 2035 den Ausbau der bestehenden Unterführung unabhängig von der stadtseitigen Projektrealisierung. Gleichzeitig führt sie betreffend die seitens der Stadt geplante Unterführung West aus, sie verzichte grösstenteils auf Aufgänge zu den Gleisen 2, 3, 5 und 6 und beabsichtige nur einen solchen zu Gleis 1. Dem Bericht der SBB zufolge sei die Realisierung im Jahr 2035 oder einem nicht näher bestimmten Jahr möglich. Es ist schwer verständlich, was damit gemeint bzw. wirklich geplant ist. Es ist deshalb zentral zu wissen, was die SBB konkret plant, weshalb hier eine verbindliche Erklärung eingeholt werden sollte.

Von der Offenlegung der Absichten ebenfalls angesprochen ist die **RBS**. Sie ist bzw. wird Eigentümerin des ENTER- und des Depotareals, mithin zwei Schlüsselarealen, und ist damit Hauptprofiteurin. Selbst aus dem Schreiben der RBS an das Stadtbauamt vom März 2024 lässt sich nicht klar entnehmen, wann und in welcher Höhe tatsächlich investiert wird. Die Frage der geplanten Investitionshöhe von 200 – 250 Mio. Franken sollte geklärt sein.

Sodann besteht gemäss Bericht eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Stadt Solothurn mit der **Space Real Estate AG**. Die Gründe für ihren Projektausstieg sind unklar. Auch diese Vereinbarung soll offengelegt werden.

Letztlich ist auch der **BSU beziehungsweise der Kanton** anzuhalten, ihre Absichten darzulegen. Im Antrag werden die zukünftigen Buslinien aufgezeigt, wobei insbesondere die blau eingezeichnete Linie 6 und die nicht gekennzeichnete grüne Linie den Bahnhof Süd betrifft. Diese Abbildung entspricht dem Planungsstand aus dem Jahr 2018 und war die Basis für das vorliegende Projekt. Gemäss Antrag liegt zwischenzeitlich eine aktualisierte Planung vom Juni 2023 vor, die keine durchgehende Buslinie 6 (Lohn – Biberist – Solothurn Nord – Luterbach) mehr vorsieht. Auch die grüne Buslinie von Zuchwil zum Bahnhof Süd wird dem Bericht zufolge nicht bestätigt. Die im Antrag enthaltene Abbildung ist unklar. Damit der Busbahnhof Süd, der eine erhebliche Investition der Stadt Solothurn verlangt, seinen Zweck erfüllen kann, muss eine Garantie vorliegen und geklärt werden, was in Bezug auf die Linienführungen gilt.

2. Die Verhandlungen mit den Gemeinden Zuchwil und Biberist sind nicht gut verlaufen. Unklar bleibt, warum diese eine Kostenbeteiligung ausschliessen. Besonders im Fall von Biberist ist eine gewisse Enttäuschung zu spüren, weil sie gewissermassen übergangen wurden. Es sind ernsthafte **Verhandlungen mit interessierten Gemeinden zu führen** und deren Kostenbeteiligung und Interessen abzuklären.
3. Der dritte Punkt betrifft die Kostenfrage und Sparmöglichkeiten. Alleine die Gesamtkosten der Velostation betragen 11 Mio. Franken, davon beteiligt sich die Stadt mit 5 Mio. Franken. In diesem Zusammenhang hat die RBS ausgeführt, unabhängig von der vorliegenden Projektrealisierung eine eigene, oberirdische Velostation zu erstellen. Die Vertreter der RBS werden um Erläuterung gebeten, wie diese Velostation aussehen würde.

Die Fraktion **Die Mitte/GLP-Fraktion** ersucht den Gemeinderat, dem **Rückweisungsantrag zuzustimmen, betont indessen, es gehe nicht um die Ablehnung des Antrags**, sondern um eine Möglichkeit, das Projekt so zu gestalten, dass es auch bei einer Volksabstimmung angenommen wird.

Stefanie Ingold dankt für die Ausführungen und die vorgängige Zustellung der Fragen, auf die später eingegangen werden kann.

Angela Petiti weist im Namen der SP-Fraktion auf die Möglichkeit hin, eine grosse Veränderung in der Stadt Solothurn einzuleiten und betont die «heroisch» klingende Aussage. Das Projekt Bahnhof Süd stellt den Gemeinderat vor die Fragen, ob die Stadt Solothurn investieren oder auf Stillstand setzen will. Der sehr späte Rückweisungsantrag nach monatelangen Beratungen im Ausschuss und mehreren Möglichkeiten, Fragen zu stellen, ist unverständlich. Ob durch weitere Beratungen wirklich Neues zu Tage geführt werden kann, erscheint fraglich. Um nur einige Vorteile zu nennen: Die Investition von 25,2 Mio. Franken dient unter der verbesserten Anbindung aller Verkehrsteilnehmenden, der Aufwertung und massiven Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der direkten Anbindung des Bahnhofs Süd durch die Personenunterführung West und es entsteht die neue Velostation. Die Option, auf die Velostation und die PU West zu verzichten, wurde explizit geprüft, würde aber auch den Verlust der Beiträge von Bund und Kanton bedeuten. Eine oberirdische Anordnung der Veloparkplätze ist unrealistisch, im Gegenteil entspricht die geplante unterirdische Station der Zielsetzung des Rahmenprogramms. Zusätzlich profitiert das Projekt von Bundes- und Kantonsbeiträgen und wird kostengünstiger. Eine spätere Umsetzung müsste die Stadt dagegen alleine tragen. Auch der ENTER-Rückbau wurde offengelegt und die Stadt Solothurn hat sich verpflichtet, sich an der Erstellung des Installationsplatzes zu beteiligen. Änderungen stellen somit auch die Mitfinanzierungen in Frage, so diejenigen aus dem Agglomerationsprogramm und vom BAV.

Hinsichtlich der Rückweisung mahnt sie an den Zeitplan und beurteilt eine nicht überlegte Rückweisung als heikel. Die positiven Aspekte des Vorhabens überwiegen und die Zielerreichung aus dem räumlichen Leitbild ist zentral. Die Investitionen bedeuten eine enorme Aufwertung der städtebaulichen Situation, des Zuganges zum Bahnhof, der Veloverbindung, Fuss- und Rollstuhlwege und Busverbindungen, für den motorisierten Verkehr, es steigert die Attraktivität der Stadt und die Aufenthaltsqualität sowie fördert den Langsamverkehr. In dieses Projekt soll unbedingt investiert werden. Mit den umliegenden Gemeinden wurden mehrere Gespräche geführt. In der Mitwirkung lassen sich viele gute Vorschläge und Anmerkungen feststellen, die bei der Realisierung relevant sein werden. Zusammengefasst hält Angela Petiti fest, Fragen seien gut, aber eine derart **kurzfristig beantragte Verschiebung nach monatelangen Beratungen und Besprechungen nicht vertretbar**. Sie dankt den Beteiligten im Namen der Fraktion für die grossartige Arbeit. Im Hinblick auf die zuvor beantragten Abklärungen ist sie zuversichtlich, im Verlaufe der Sitzung schlüssige Antworten zu erhalten.

Für die Fraktion der Grünen hält **Ladina Schaller** fest, auch ihr bereite die Höhe der Investitionen Sorgen, das Projekt sei aber wichtig. Beim Vorhaben waren Profis und Fachleute beteiligt und selten hat sich das Stadtbauamt von Externen so umfassend beraten lassen. Aus diesem Grund und nach halbjährigen Diskussionen kommt eine Rückweisung besserwisserisch daher. Es wird immer wieder bemängelt, die Ortsplanung hinke und stehe einer Weiterentwicklung entgegen. Gerade aber in diesem Projekt sollte sich der Gemeinderat an der eigenen Nase nehmen und die Stadt als verlässliche Partnerin vertreten. Es ist weder angebracht noch zielführend, Misstrauen zu äussern. Verbesserungspotenzial liegt sicherlich vor, Projektoptimierungen können aber auch im weiteren Verlauf noch einfließen. Sie wiederholt, eine Rückweisung zu diesem Zeitpunkt sei nicht zweckdienlich und übt Kritik am Ausschuss, der sich zwar dem Geschäft dreimal angenommen und einstimmig zugestimmt, seine Aufgaben letztlich aber wohl auch nicht ganz erfüllt hat, wenn nach drei Beratungen und angesichts des knappen Zeitplans nun festgestellt wird, dem Gemeinderat stehe keine Zeit für eine Beratung zur Verfügung. Das Geschäft soll heute zuhanden der Gemeindeversammlung zur Kreditgenehmigung verabschiedet werden. Das Projekt bietet immense Vorteile und eine Verschiebung des Modal Split ist für die Erreichung der Klimaziele zentral. Die Gelegenheit für die PU-West und die unterirdische Velostation bietet sich jetzt an, zumal das Projekt mit finanziellen Beiträgen unterstützt wird. **Die Fraktion der Grünen wird deshalb dem Rückweisungsantrag nicht entsprechen und den Anträgen zustimmen.**

Charlie Schmid, bedankt sich im Namen der FDP-Fraktion beim Stadtbauamt für die Zusammenstellung der nachträglich geforderten Unterlagen. Angesichts der angespannten städtischen Finanzen ist eine Investition von 25 Mio. Franken enorm. Entsprechend ausführlich wurde das Geschäft diskutiert. Der Fraktion liegt eine nachhaltige Entwicklung der Stadt am Herzen. Das vorliegende Entwicklungsprojekt Bahnhof Süd mit der neuen Langsamverkehrerschliessung zielt auf eine wesentliche Verbesserung rund um den Hauptbahnhof und in den Gemeinden Zuchwil und Biberist ab. Dass sich die beiden Gemeinden vollständig aus dem Projekt verabschiedet haben, begründet sich seinem Wissenstand zufolge am mangelnden Eingehen auf ihre Wünsche im Mitwirkungsverfahren. Er nennt in diesem Zusammenhang die von Biberist verlangte Führung des Veloweges durch das Birchi-Quartier. Eine gemeinsame Planung mit den Gemeinden wäre das bessere Vorgehen gewesen, als im Nachhinein um deren finanzielle Beteiligung zu ersuchen, ohne auf ihre Rückmeldungen in der Mitwirkung einzugehen. Die Antworten aus den Gemeinden für deren tatsächlichen Rückzugsgründe interessieren, zumal das Projekt nicht auch für Zuchwil und Biberist sehr relevant ist. Insgesamt trägt es dem Zeitgeist Rechnung, indem es weg vom motorisierten Verkehr hin zu autofreier Mobilität mit kurzen Distanzen geht. Die breite Unterstützung von Bund und Kanton zeigt die Vorzüge des Projekts. Einmal mehr steht aber auch dies unter einem schlechten Stern, was beispielsweise die ursprünglich angedachte und zwischenzeitlich aufgegebene Mantelnutzung auf dem RBS-Areal zeigt. Die Frage ist, ob sich die Stadt die Investition von 25 Mio. Franken ohne handfesten Gegenwert leisten kann. Damit ist namentlich die Entwicklung der

brachliegenden Areale südlich der Geleise gemeint. Er ist überzeugt, dass für die Stadt und die Region wichtige Wertschöpfungen folgen werden, dafür sind aber Fakten nötig. Die Fraktion erachtet es als entscheidend, im Falle einer Kreditzustimmung von den Grundstückseigentümern zumindest Absichtserklärungen einzuholen. Der vorausgegangenen Aussage, wonach Aussagen von Fachpersonen nicht hinterfragt werden sollten, entgegnet er die Beispiele zum Postplatz und fügt an, nicht mehr bereit zu sein, für Fachleute den Kopf hinhalten zu müssen. Denn nicht sie, sondern die gewählten Politikerinnen und Politiker müssten für Reaktionen hinhalten. Folglich haben die Fachleute dem Willen und den Anregungen aus der Bevölkerung sowie der Politik zu folgen und Lösungen für die Öffentlichkeit zu suchen und nicht umgekehrt. Angesichts der noch offenen Fragen wäre eine weitere Mitwirkungsrunde angebracht gewesen. **Innerhalb der Fraktion wurde Stimmfreigabe beschlossen.** Mit der Rückweisung lassen sich jedoch auch Argumente sowie Begründungen für die zu erwartenden Fragen anlässlich der Gemeindeversammlung und der Volksabstimmung finden, denn auch dort werden Fachleute das Wort ergreifen. Ob ein allfällig knappes Resultat im Gemeinderat in der Gemeindeversammlung oder an der Urne mehrheitsfähig wäre, ist offen.

Patrick Käppeli bedankt sich namens der SVP-Fraktion beim Stadtbauamt für die umfangreiche Dokumentation. Die Stadtentwicklung südlich des Bahnhofs macht durchaus Sinn, dennoch bestehen Zweifel in Bezug auf die Personenunterführung und Velostation. Benötigt die Stadt eine weitere Personenunterführung für 22,5 Mio. Franken, nachdem erst kürzlich einer 12,6 m breiten Personenunterführung im Westbahnhof für 5 Mio. Franken zugestimmt wurde? Die aktuelle Finanzlage der Stadt Solothurn spricht gegen diesen Luxus. Kommt hinzu, dass diese geplante Unterführung nur 150 m westlich der Unterführung der Blauen Post realisiert werden soll. Auch die Velostation im Süden mit 5,9 Mio. Franken ist ein Luxus, den sich die Stadt im Moment schlicht nicht leisten kann. Mit der Streichung der Personenunterführung und der Velostation könnten die Projektkosten um 28,4 Mio., auf 11,2 Mio. Franken, gesenkt werden. **Die SVP-Fraktion wird dem ursprünglichen Antrag nicht zustimmen und unterstützt den Rückweisungsantrag.**

Beantwortung der Fragen

Einleitend bestätigt die Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** die Gespräche mit den Gemeinden Biberist und Zuchwil. Als Mitglieder der repla haben sie sich dort sowohl für das Projekt als auch die entsprechenden Finanzierungsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm ausgesprochen. Die Stadtpräsidentin spricht sich angesichts der bislang geführten Gespräche und der schriftlichen Eingaben an die Gemeinden gegen ein erneutes vorstellig werden aus. Zumal die Aussichten auf ein anderes Ergebnis gering sind. Schriftliche Stellungnahmen der Gemeinden Zuchwil und Biberist sind weiterhin ausstehend.

Yves Gaudens beantwortet die von Pirmin Bischof schriftlich eingereichten Frage hinsichtlich der Beteiligung der SBB an der geplanten PU-West. Gemäss ihrer Rückmeldung geht die SBB aufgrund ihrer Prognosen davon aus, zirka im Jahr 2040 zusätzliche Kapazitäten im Bereich PU-Mitte zu benötigen. Aus diesem Grund beteiligt sich zum aktuellen Zeitpunkt die SBB nicht aktiv an den Kosten, sondern über den Kostenbeitrag durch das BAV.

Bezüglich der Absichtserklärungen verweist **Thomas Kieliger** auf bestehende Bauherrenvereinbarungen, die zur Verfügung gestellt werden können. Mit diesen haben sich die Stadt, der Kanton, die RBS und SBB betreffend Kostenteilung, Fahrplan und Inhalt verpflichtet. In Bezug auf die SBB konkretisiert er, dass die heutige PU-Mitte zu schmal ist und massiv vergrössert werden muss, um den Sicherheitsanforderungen zu genügen. Während die SBB dies erst zu einem späteren Zeitpunkt realisieren wird, wird die RBS ihr Projekt, das einiges tiefer liegen wird als der spätere Anschluss der SBB, bereits jetzt aufwärtskompatibel erstellen. Bei der PU-West ist ein Anschluss an die SBB aktuell noch nicht möglich, da die SBB-Geleise zu nahe

beieinander liegen. Ehe die RBS in diesem Bereich einen genügend breiten Aufgang mit zusätzlich breiterem Durchgang realisieren kann, muss die SBB den Bahnhof ausbauen, die Geleise spreizen und das Perron ausbauen. Konkret wird die PU-Mitte somit von der RBS realisiert, seitens SBB werden aber zusätzliche Vorleistungen im Bereich der Geleise nötig sein. Die beiden Vorhaben passen zeitlich nicht zusammen, sind aber koordiniert und aufeinander abgestimmt.

Markus Schüpbach bemängelt, aus den Unterlagen gehe das Vorgehen nicht klar hervor. Gemäss Bericht wird die SBB 2035 bis zu einem unbestimmten Zeitpunkt die PU-Mitte ausbauen. Auf seine Erkundigung, ob bei einem Bau von PU-Mitte durch die Stadt die SBB ebenfalls nur die bestehende Mitte, nicht aber West bauen wird und die Stadt Gefahr läuft, einen Tunnel ohne Aufgänge zu den Geleisen der SBB zu erstellen, entgegnet **Thomas Kieliger**, die SBB werde die Anschlüsse zu beiden Personenunterführungen, also West und Mitte, realisieren. Die RBS wird die PU-West erstellen, der Zugang dazu wird aber später von den SBB erstellt und sämtliche Investitionen, die nach der Erstellung der Unterführung anfallen, gehen zu Lasten der SBB. Die Frage von **Markus Schüpbach**, ob die Stadt für die SBB investiere, dementiert **Thomas Kieliger** klar. In erster Linie wird eine Stadtverbindung für Fussgänger und Velofahrer erstellt, die gleichzeitig untergeordnet einen Bahnzugang darstellt. Weil die SBB diesem Projekt folgt und mit ihrem späteren Ausbau erweitern und aufwerten wird, handelt es sich vorliegend um ein Aggloprogramm. Projektleiterin **Miriam Etter** ergänzt, die PU-Mitte wird, sofern die PU-West gebaut wird, im SBB-Bereich auf der möglichen Minimalbreite erstellt. Dies ist auch der Grund der Diskussion für die Beiträge der SBB an das Projekt.

Pirmin Bischof nimmt nochmals Bezug auf den Bericht, wonach die SBB die bestehende PU-Mitte 2035 ausbauen wird. Der Bericht enthält aber keine Zusicherung, die SBB werde 2035 die Zugänge zu PU-West bauen, sondern nur, dies werde möglicherweise im Zusammenhang mit dem Ausbau Mitte 2035 oder später zu einem unbestimmten Zeitpunkt getan. Ihm ist nicht klar, warum dies so ausgeführt wird. Gemäss **Thomas Kieliger** ist der Ausbausschritt 2035 nicht zeitlich fixiert. Zudem sind zeitliche Verbindlichkeiten zum Erhalt von BAV-Beiträgen kaum erhältlich zu machen.

Fabian Schmid, Direktor der RBS, ermahnt die Anwesenden, die Bahnen nicht zu überschätzen. Die Projekte werden mit fremden Mitteln finanziert, über die nicht eigenständig verfügt werden kann. Wie den Medien entnommen werden konnte, ist der Fahrplanausbausritt 2035 wegen Problemen mit den Doppelstockzügen nicht mehr realisierbar und aktuell in Abklärung. Die Mittel, die vom Bund für den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgesehen sind, unterliegen zudem gewissermassen der Schuldenbremse. So ist etwa vorgesehen, dass die RBS in der Leistungsperiode 2025 bis 2028 über zwanzig Prozent einsparen muss, wodurch einige Projekte nicht mehr realisiert werden können und grosse Unsicherheiten bestehen. Der Zeitaspekt ist folglich insofern relevant, als die bis zu dieser Leistungsperiode vereinbarten Beiträge der SBB und dem BAV gesichert sind. Für ein Bewilligungsverfahren benötigt die RBS durchschnittlich vier Jahre, gerechnet ohne allfällige Beschwerdeverfahren. Die RBS wird vom BAV gezwungen, vorwärts zu schreiten und die Bahninfrastruktur zu erstellen. Zu berücksichtigen sind zudem die Abhängigkeiten der verschiedenen Bahnhöfe, etwa. Biberist, Lohn-Lüterkofen, Fraubrunnen oder Bätterkinden. Aufgrund dieser Abhängigkeiten ist die RBS nicht beliebig flexibel in der langfristigen zeitlichen Gestaltung.

Stefanie Ingold erwähnt ein anderweitiges Gespräch mit Vertretern der SBB. Diese bestätigten seitens SBB das Programm 2035 und führten aus, sich in Bezug auf ihre anstehenden Arbeiten, namentlich der Verbreiterung von Gleis 2, an der PU-West zu orientieren. Die PU-West dient primär einer verbesserten Verbindung für die Stadt. Die SBB zeigt sich somit bereit, mitzuwirken und die Aufgänge zu realisieren, wird aber nicht eigenständig eine zusätzliche Unterführung erstellen. Stefanie Ingold wiederholt, dass ein Verzicht auf die PU-West für die Stadt den Wegfall der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bedeuten würde.

Heinz Flück weist auf die aktuelle Debatte um den Rückweisungsantrag hin und erachtet die darin formulierten Fragen als nachvollziehbar. Viele davon sind zwischenzeitlich beantwortet worden, so bspw. die Kostenbeteiligung der SBB, oder die Frage nach dem Einbezug der Gemeinden Biberist und Zuchwil. Obwohl er der Meinung ist, mit einer Vorstellung des konkreten Projekts bei den Gemeinden könnten diese allenfalls doch zu einem Beitrag bereit sein, dürfte dieser Beitrag eher gering ausfallen. Auch mit der Espace Real Estate AG wären Verhandlungen möglich, wo es möglicherweise um einen fünfstelligen Beitrag gehen wird. Die Unsicherheiten oder Chancen, die durch Verhandlungen und Gespräche noch bestehen, verändern die Gesamtsumme im Ergebnis aber nicht wesentlich. Es besteht aus Sicht der Grünen vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, das Geschäft zurückzuweisen.

Für **Jörg Aebischer** stellt sich die Frage des Zeitdrucks. Der Rückweisungsantrag wurde nicht ausgesprochen, um das Projekt zu beerdigen, sondern um Fragen zu klären. Der Zeitplan sieht die Urnenabstimmung im September 2024 vor. Er erkundigt sich nach dem spätestens möglichen Zeitpunkt der Abstimmung, da dieser Zeitpunkt entscheidend für die Diskussion scheint. Sofern weitere sechs Monate bis zur Gemeindeversammlung zur Verfügung stehen, liegt eine andere Ausgangslage vor, als wenn der Entscheid heute Abend gefällt werden muss. **Fabian Schmid**, kann dies nicht abschliessend einschätzen, sieht sich seitens RBS jedoch veranlasst, die Bahnhöfe entlang der Linie Solothurn – Bern zeitgerecht zu bauen. Daneben steht bei der RBS die Anschaffung von 20 neuen Zügen im Umfang von 20 Mio. Franken an. Er kann nicht garantieren, dass eine Verschiebung des vorliegenden Projekts problemlos möglich wäre, sondern sieht darin im Gegenteil eine grössere Übung, die Sorgen bereiten könnte. Die Planungskapazitäten werden nur für eine beschränkte Anzahl Projekte freigehalten. Bei einer Verschiebung müssten die dafür reservierten finanziellen Mittel weitergegeben werden. Über den Zeitfaktor ist gemäss **Stefanie Ingold** auch im Umwelt- und Bauausschuss intensiv diskutiert worden. Auch der Kanton, der seinerseits den Kredit im Kantonsrat genehmigen lassen muss, wartet auf den Entscheid der Stadt und wäre über ein Hinauszögern bis im Frühling 2025 nicht erfreut. Für die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens braucht es die Sicherheit der Kredite, also deren Genehmigung. Weitere Verschiebungen würden die gesamte Planung gefährden. Diesbezüglich verweist **Thomas Kieliger** auf die vielen involvierten Partner. Neben der Stadt sind dies der Kanton und später das BAV. Von all diesen muss die Stadt das erste Signal setzen. Insbesondere das BAV nimmt ein Projekt erst in Angriff, wenn alle Partner zugestimmt haben. Ferner müssen das kommunale, das kantonale und das Plangenehmigungsverfahren koordiniert aufgelegt werden. Letztlich wird zudem eine koordinierte Baubewilligung vorausgesetzt. Der aktuelle Fahrplan wurde mit sämtlichen Partnern intensiv diskutiert und diese auf eine koordinierte Auflage hin abgestimmt. Das BAV hat sich ausnahmsweise bereit erklärt, aus Zeitgründen auch früher mit der Prüfung zu beginnen. Verschiebungen sind möglich, aber es muss darauf geachtet werden, die Partner einzubeziehen. Eine grosse Unsicherheit stellen die langen Verfahren dar, bei denen nicht im Voraus erkennbar ist, welche Instanzen durchschritten werden müssen.

Christian Riggenschach sieht den präsentierte Zeitplan als zentrales Element, namentlich das koordinierte Planungsverfahren. Dieser Zeitraum sollte eingehalten werden. Angesichts dessen, dass alle Partner mitmachen, besteht einerseits kein Spielraum für eine Verschiebung, andererseits wäre eine solche gefährlich.

Für **Jörg Aebischer** sind die Aussagen zum Zeitdruck vage und für ihn ist bezugnehmend auf den Fahrplan kein kritischer Punkt für den Koordinationsentscheid ersichtlich. Der gesamte Block kann um ein halbes Jahr nach hinten verschoben werden. Der Zeitrahmen 2035 ist wie gehört kein Thema mehr und es wird für Infrastrukturprojekte das Jahr 2040 genannt. Aufgrund dieser langen Fristen stellt sich die Frage, was bei einer Verschiebung von weiteren sechs bis zwölf Monaten tatsächlich passieren würde.

Pirmin Bischof erkundigt sich nach den Gründen für die im «Fahrplan Bewilligungsverfahren» um 2 Jahre verschobene Realisierungsphase. **Miriam Etter**, Projektleiterin RBS, begründet diese mit den länger dauernden Plangenehmigungsverfahren aufgrund von Einsprachen. Es ist deshalb wichtig, das Plangenehmigungsdossier zeitnah einzureichen, was der Finanzierungszusicherung aller Beteiligten bedarf.

Yves Gaudes betont den getakteten Fahrplan und weist darauf hin, dass sich Verschiebungen auf die RBS auswirken. **Fabian Schmid** verweist auf ein ähnlich gelagertes Projekt in Jegenstorf, wo die Frage im Raum stand, die bestehenden Perron auf die neu benötigte Länge zu verlängern oder an einem neuen Standort zu realisieren. Dort konnte sich die Gemeinde letztlich gegenüber der RBS nicht verpflichten, was dazu geführt hat, dass die RBS einen Minimalausbau ohne neue Unterführung realisiert. Auch in Solothurn wäre die Alternative, dass die RBS ihr Projekt alleine realisiert und die Stadt wie auch die SBB entscheiden, was sie für richtig halten. Eine Koordination wird dann allerdings nicht mehr möglich sein. Wenn die RBS den gesamten Personenfluss/Fussgängerströme organisiert hat, wird sich dies später nicht mehr abändern lassen. Die Frage ist somit nicht, wieviel Zeit zur Verfügung steht, sondern von welchem Moment sich die RBS für einen Alleingang des Projekts veranlasst sieht. Diesen Zeitpunkt kann er nicht benennen. Er betont nochmals den gewissen Zeitdruck und die Tatsache, dass die Stadt und die RBS nicht alleine, sondern weitere starke Player involviert sind. Gemäss **Stefanie Ingold** wurde damit, alle Player auf einen Nenner bringen zu können, eine Herkulesaufgabe erfüllt. Erneut erwähnt sie, sollte sich die RBS für ein alleiniges Projekt entscheiden, fallen für die Stadt die Gelder des Agglomerationsprogramms weg, die an das gemeinsame Projekt mit der RBS gekoppelt sind.

Yves Gaudens führt zur Frage, zu welchem Zeitpunkt die ENTER-Arealentwicklung realisiert wird bzw. wie es mit dem Depot weitergeht aus, dass im Namen der RBS im März 2024 ein Schreiben versandt und auf die zügige Weiterentwicklung nach Abschluss der Arbeiten RBS verwiesen wurde. **Fabian Schmid** bestätigt den Erwerb des ENTER-Areals durch die RBS, weist aber darauf hin, dass die BAV-Beiträge an die Bedingung geknüpft sind, das Grundstück so bald als möglich auf den Markt zurückzubringen, um das Projekt zu refinanzieren. Die RBS selbst wird angesichts dessen, dass er durch Steuergelder finanziert ist, nicht selber investieren können, ist aber zum Verkauf verpflichtet. Gleiches gilt für das Depotareal. Auch dieses wird nicht mehr im heutigen Umfang genutzt werden können. Gleich hat der Bund im Übrigen auch im Fall eines nicht mehr benötigten Depotareals entschieden und die RBS verpflichtet, dieses zu verkaufen. Die Einnahmen werden in den Bau des neuen Areals in Bätterkinden reinvestiert. Die RBS hat keine Verfügungsmacht, sondern ist zu diesem Vorgehen verpflichtet.

Betreffend die Kostenzusammenstellung vergewissert sich **Heinz Flück**, dass es sich beim Betrag von 4 Mio. Franken für den Landerwerb durch die Stadt um den Bahnhofplatz handelt. Daneben erkundigt er sich nach den möglichen Preisen für den Erwerb, bezogen auf die heutige und Zonierung für Öffentliche Bauten und Anlagen. Ihm scheint es sinnvoller zu sein, anstelle eines Landverkaufes einen Landabtausch zu tätigen, zumal die Stadt ein Interesse daran hat, mitbestimmen zu können, was mit dem heutigen Depotareal geschehen soll. Die RBS ist letztlich für den Verkehr und nicht für Immobilien zuständig. Gemäss **Fabian Schmid** wurde für die zwei Landflächen ein mittelgrosser dreistelliger Quadratmeterpreis bezahlt, wobei derjenige Teil, der zum öffentlichen Bahnhofplatz wird, im Erwerb eingeschlossen ist. Mit dem BAV konnte vereinbart werden, dass die RBS nicht verpflichtet ist, das Grundstück der Stadt zum gleichen Preis weiterzuverkaufen. Der Bahnhofplatz Ost, d.h. das ehemalige Gleisareal, ist in der Ortsplanungsrevision in der Zone ÖeBA vorgesehen, weshalb die Stadt zum Erwerb innerhalb einer definierten Zeitspanne verpflichtet ist.

Pirmin Bischof rekapituliert die Investitionen der RBS von zirka 77 Mio. Franken sowie die von der Stadt zu tragenden Kosten von 43 Mio. Franken. Dabei finanziert die RBS den Bau

teilweise mit dem erzielten Gewinn aus dem Verkauf. Er erkundigt sich, welcher Betrag zwecks Refinanzierung des Projekts zurück in die Stadt fließen wird. Gemäss **Fabian Schmid** wird es einerseits eine Mehrwertabschöpfung für die Aufzoning geben, andererseits handelt es sich bei den 77 Mio. Franken um einen Nettobetrag, also nach Rückführung nicht benötigter Grundstücke der RBS an den Markt. Obgleich heute unklar ist, welchen Betrag die Grundstücke abwerfen werden, ist die RBS aufgrund der guten Lage zuversichtlich, dereinst einen guten Preis zu erzielen. Erste Gespräche mit allfälligen Investoren wurden bereits geführt, wobei Interessenten namentlich für das ENTER-Areal bestehen. **Pirmin Bischof** erkundigt sich nach der Art der Mehrwertabschöpfung, die bei einem möglichen Investitionsvolumen von ungefähr 200 Mio. Franken ausgelöst werden könnten und erkundigt sich, ob es korrekt ist, dass diese Abschöpfung nicht der Stadt, sondern der RBS zukommen würde. Dies ist auf der Zusammenstellung nicht ersichtlich. **Fabian Schmid** bestätigt, dass die RBS bzw. der Bund dieses Land erworben hat und nicht benötigte Landteile weiterverkaufen wird. Der Erlös wird folglich bei der RBS verbleiben. Die Stadt profitiert ihrerseits durch den günstigeren Kaufpreis, wenn sie diese von der RBS erwirbt. **Stefanie Ingold** präzisiert, dass der Stadt die Mehrwertabschöpfung aus der Arealentwicklung bzw. aufgrund der Aufzoning zukommt. **Claudio Hug** wünscht, die Ausführungen zur Mehrwertabschöpfung und dadurch resultierenden Geldzuflüsse an die Stadt ebenfalls in die Unterlagen aufzunehmen.

Zur Frage, ob eine Vereinbarung mit der Espace Real Estate AG betreffend die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 existiert und was diese beinhaltet, bestätigt **Yves Gaudens** das Vorliegen eines Entwurfs. Die Eigentümerschaft beteiligt sich mit einem Betrag von Fr. 400'000 am Anschluss PU-Mitte, was ebenfalls zu Anpassungen an den Liegenschaften führen wird. **Thomas Kieliger** präzisiert, bei beiden Liegenschaften handelt es sich um eine der ersten Stockwerkeigentümerschaften in der Schweiz. Obwohl die Espace Real Estate als Eigentümerin eine Zweidrittelmehrheit hält, gilt das Einstimmigkeitsprinzip. Neben der Stockwerkeigentümerschaft existiert die Espace Real Estate als weitere Eigentümerin. Diese war zum Zeitpunkt des Masterplans als Investorin aufgeführt, zog ihr mögliches Investment unter anderem durch die verworfene Mantelnutzung zurück.

Yves Gaudens nimmt die Frage der Buslinien auf und verweist auf die Ausführungen im Antrag. Der Bericht vom Juni 2023, sieht eine Linie zum Südbahnhof vor. Ob diese dort endet oder weiterführt, ist im Moment offen. Die dunkelgrüne Stadtlinie ist vom Kanton zum heutigen Zeitpunkt nicht bestätigt. **Thomas Kieliger** kann hierzu ebenfalls keine verlässliche Aussage machen und müsste mit dem Kanton Rücksprache nehmen. **Corinne Widmer** weist auf die Möglichkeit der Stadt hin, im Agglomerationsprogramm zu dieser Thematik die Meinung vorzutragen. **Fabian Schmid** ist als Vertreter der RBS im BSU vertreten, weshalb ihm das Thema bekannt ist. Die Planung aus dem Jahr 2018 wurde unter anderem wegen der Postautolinie kritisiert und die ganze Planung nochmals aufgerollt und weitere Themen, bspw. die künftige Erschliessung des Weitblicks, aufgenommen. Dies ist auch der Grund, weshalb die Stadtlinie noch nicht bestätigt ist. Für die auf dem Plan eingezeichnete grüne Linie wird kantonsseitig aktuell von einer schlechten Kostendeckung ausgegangen. Aus Spargründen wird beim Kanton über die Streichung von fünf Ortsbuslinien diskutiert. Obwohl die genannte Linie ein gewisses Potenzial hat, wird sie aktuell nicht umgesetzt. Diese Linienführung ist aber nicht Thema des Agglomerationsprogramms, sondern der rollenden Angebotsplanung. Er geht davon aus, dass das Konzept des Kantons im nächsten Jahr finalisiert wird, wobei die grüne Linie vorerst aus Kostendeckungsgründen nicht enthalten sein wird. **Angela Petiti** ist der Auffassung, diese sei zwar nicht bestätigt, werde vorerst aber als Versuchslinie geführt, um die Frage der Kostendeckung zu klären. Dies wird von **Fabian Schmid** bestätigt. Der Ausbau der Buslinien oder eine allfällige Streichung aus Rentabilitätsgründen ist gemäss **Stefanie Ingold** Sache des Kantons.

Markus Schüpbach fragt sich, was bei einer Rückweisung in den nächsten drei bis sechs Monaten realistischerweise noch erarbeitet werden könnte. Eine komplette Rückweisung ist

nicht ratsam, zumal eine Zusicherung der RBS, SBB oder anderer Beteiligter kaum erhältlich gemacht werden kann. Die Antworten der Gemeinden lassen sich nicht ändern und es fragt sich, ob sich die Kosten durch eine weitere Gesprächsrunde tatsächlich erheblich reduzieren würden. Wenn, dann wohl mit einem neuen Projekt, wozu aber keine Zeit besteht. Festgehalten werden kann, dass die SBB in beide PU investieren wird. Weder seitens RBS noch die Espace Real Estate als Grundeigentümerin kann ein verbindliches Statement abgeben. Was die Buslinienführung betrifft, wird heute ebenfalls kein Entscheid gefällt werden können. Der Gemeinderat befindet sich somit am gleichen Punkt wie der Umwelt- und Bauausschuss, der sich letztlich für die Genehmigung des Projekts ausgesprochen hat. Einige der Fragen werden unbeantwortet bleiben. Als Einzelsprecher fügt er an, es gebe keine namhaften Voten, die für die beantragte Rückweisung sprechen. Bei einer Verschiebung des Entscheids wird sich in drei oder sechs Monaten keine andere Situation ergeben. Daran ändert auch die Höhe des Investitionskredits nichts.

Stefanie Ingold fasst positiv zusammen, dass sich alle für den Mehrwert des Projekts ausgesprochen haben und die Wichtigkeit der Investition sehen, aber zeitnah auch nicht alle offenen Fragen beantwortet werden können.

Jolanda Egger hat sich im Umwelt- und Bauausschuss für das Projekt ausgesprochen und ist davon überzeugt. Dennoch blieb die Frage nach der kostengünstigeren Variante der Velostation bis anhin unbeantwortet. Sofern dies gelingt, dürften alle ein Interesse an der Gutheissung des Kredits haben. **Angela Petiti** kontert damit, dies im Vorfeld abgeklärt und an der letzten Sitzung diskutiert zu haben.

Yves Gaudens repetiert die Frage, ob bei einem allfälligen Verzicht auf die Velostation diese von der RBS finanziert wird. Für **Fabian Schmid** lässt sich diese Frage nicht einfach beantworten, da die Velostation Teil des Gesamtagglomerationsprogramms des Bundes ist. Sofern die RBS nur ihren Teil realisiert, würde sie einen 1:1-Ersatz erstellen. Er bezweifelt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf die Velostation verzichtet werden kann, da ein wesentlicher Teil wegbrechen würde. **Stefanie Ingold** erinnert erneut daran, mit dem Wegfall der Velostation – einem wesentlichen Bestandteil des Programms – würden auch die Beiträge wegfallen. Es dürfte ein schlechtes Signal sein, wenn seitens der Stadt Projekte eingegeben und diese im Verlaufe des Verfahrens abgeändert werden. Für **Thomas Kieliger** präsentiert sich eine einfachere Rechnung. Alle Beteiligten erhalten einen Drittel der Beiträge und die Stadt profitiert von diesem für die Erstellung der Velostation. Würde die Stadt auf die Velostation verzichten, würde der Ersatz, den die RBS realisieren würde, sich nicht mit der projektierten Station vergleichen lassen.

Stefanie Ingold lässt über den Antrag von Pirmin Bischof, die Vorlage Bahnhof Süd Solothurn mit konkreten Abklärungsaufträgen an das Stadtbauamt zurückzuweisen, abstimmen.

Der Rückweisungsantrag von Pirmin Bischof wird mit 8 Ja-Stimmen zu 18 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt (Ausstand Markus Jäggi, Philipp Jenni).

Heinz Flück merkt zusätzlich an, für die Vorlage für die Gemeindeversammlung den neuen Mehrwertsteuersatz aufzuführen.

Markus Schüpbach erachtet das Anliegen, bis zur Gemeindeversammlung bei den Anliegergrundstückseigentümern Absichtserklärungen einzuholen oder bis dahin zumindest den Versuch dazu zu unternehmen, als legitim. Er beantragt, dieses als Auftrag und Antrag aufzunehmen.

Charlie Schmid merkt in Bezug auf die Mitwirkungsstellungen 3 und 51 an, dass gemäss diesen die Gemeinde Biberist die Anpassung der Velorampe verlangt hatte. Dies würde

bedeuten, dass die Eingabe seitens der Gemeinde erfolgt war und nicht wie zuvor behauptet, von einer Einzelperson. Würden diese Anliegen berücksichtigt, kann auch entsprechend wieder auf die Gemeinden zugegangen werden.

Stefanie Ingold bringt die drei Anträge gemeinsam zur Abstimmung.

Der Stadtschreiber **Urs Unterlerchner** hält fest, dass der Gemeinderat soeben über drei Anträge abgestimmt hat. Dabei gilt aber einzig der Antrag 2 als zuhanden der Gemeindeversammlung beschlossen.

Markus Schüpbach spricht sich nochmals dafür aus, den **Auftrag an das Stadtbauamt, dem Gemeinderat vor der Gemeindeversammlung Absichtserklärungen bei den Anliegergrundeigentümerschaften einzuholen**, an dieser Stelle aufzunehmen und darüber ebenfalls abzustimmen. Entsprechend muss der Gemeinderat diese Unterlagen hinreichend früh erhalten.

Auf Rückfrage von **Urs Unterlerchner** wird in Bezug auf diesen Antrag nur zuhanden des Gemeinderats abgestimmt. **Claudio Hug** verdeutlicht, dieser sei als Antrag 4 des Beschlusses aufzunehmen. Nach kurzer Diskussion hinsichtlich der betroffenen Grundstückseigentümer **beantragt Pirmin Bischof, Antrag 4 insofern zu ergänzen, dass zuhanden des Gemeinderats auch die Absichtserklärungen der SBB sowie des BSU/Kanton einzuholen sind**. Dies insbesondere vor dem Hintergrund unklarer Aussagen der SBB, was den Ausbauschnitt 2035 betrifft. Die BSU soll ersucht werden, ihre Absichten in Bezug auf die Buslinie darzulegen. In diesem Zusammenhang betont **Fabian Schmid** nochmals, nicht der Ausbauschnitt und das damit verfolgte Ziel sei in Frage gestellt, sondern die Massnahmen dazu.

Der Antrag von Markus Schüpbach mit den Ergänzungen von Pirmin Bischof, von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke sowie der SBB und der RBS zuhanden des Gemeinderates vor der Gemeindeversammlung zeitnah Absichtserklärungen einzuholen, wird mit 24 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen (27 anwesende Gemeinderatsmitglieder) angenommen.

Gestützt auf den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses wird bei 27 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern (Ausstand Markus Jäggi und Philipp Jenni)

beschlossen:

23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 4 Enthaltungen

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen für die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn somit Fr. 25'211'000.-.

24 Ja-Stimmen, 3 Enthaltungen

4. Absichtserklärungen von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke sowie der SBB und der RBS zuhanden des Gemeinderates vor der Gemeindeversammlung zeitnah einholen.

Gestützt auf den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses wird bei 27 anwesenden Gemeinderatsmitglieder (Ausstand Markus Jäggi und Philipp Jenni) zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 4 Enthaltungen

2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).

Verteiler (elektronisch)

Gemeindeversammlung

Stadtbauamt

Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

ad acta 651-2

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 34

8. Rechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn mit dem Sondertraktandum Verwendung des Rechnungsüberschusses

Referentin: Daniela Donatus, Leiterin Finanzen und Dienste Regio Energie Solothurn

Referenten: Reto Notter, Finanzverwalter

Marcel Rindlisbacher, Direktor Regio Energie Solothurn

Pascal Walter, Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss

Vorlagen: Protokollauszug Wirtschafts- und Finanzausschuss Nr. 07 vom 17.04.2024

Botschaft Verwendung Rechnungsüberschuss vom 02.04.2024

Antrag Nachtragskredite vom 02.04.2023

Gemeinderechnung 2023

Geschäftsbericht 2023 RES

Botschaft RES

VR-Beschluss RES

Liste Nachtragskredit GV

Liste Nachtragskredite GR

Liste Nachtragskredite GRK

Bestätigungsbericht RPK vom 22.03.2024

Erläuterungsbericht RPK vom 22.03.2024

Stellungnahmen zum Erläuterungsbericht RPK

1. Nachtragskredite

1.1 Dringliche und gebundene Nachtragskredite zur Kenntnisnahme

Erfolgsrechnung	Fr.	4'242'967.96
Investitionsrechnung	Fr.	16'707'000.00

1.2 Ordentliche Nachtragskredite zur Beschlussfassung

Erfolgsrechnung	Fr.	9'838'445.03
-----------------	-----	--------------

2. Jahresrechnung

2.1 Allgemeiner Haushalt

Erfolgsrechnung

Gesamtaufwand	Fr.	126'012'008.54
Gesamtertrag	Fr.	135'850'453.57

Ertragsüberschuss vor Gewinnverwendung	Fr.	9'838'445.03
--	-----	--------------

zusätzliche Abschreibungen	Fr.	338'445.03
Einlage Vorfinanzierung	Fr.	9'500'000.00

Ertragsüberschuss nach Gewinnverwendung	Fr.	0.00
---	-----	------

Investitionsrechnung Verwaltungsvermögen

Ausgaben Verwaltungsvermögen	Fr.	32'412'643.02
Einnahmen Verwaltungsvermögen	Fr.	1'226'040.95
Nettoinvestitionen Verwaltungsvermögen	Fr.	31'186'602.07

Investitionen im Gebiet Weitblick, welche direkt in der Bilanz aktiviert wurden.

Aktivierete Ausgaben	Fr.	190'622.45
Erhöhung Grundstück Spezialfinanzierung Landreserven		190'622.45

Bilanz

Bilanzsumme	Fr.	250'530'878.03
--------------------	------------	-----------------------

Der Ertragsüberschuss der Erfolgsrechnung wird für Einlagen in drei Vorfinanzierungen und zusätzliche Abschreibungen verwendet.

2.2 Spezialfinanzierungen

Abwasserbeseitigung

Ertragsüberschuss (+) / Aufwandüberschuss (-)	Fr.	144'445.37
---	-----	------------

Abfallbeseitigung

Ertragsüberschuss (+) / Aufwandüberschuss (-)	Fr.	270'580.77
---	-----	------------

Der Ertragsüberschuss / Aufwandüberschuss der Spezialfinanzierungen werden dem entsprechenden Eigenkapital zugewiesen / belastet.

Durch diese Ergebnisse ergeben sich folgende zweckgebundene Eigenkapitalien:

Abwasserbeseitigung	Verpflichtung (+) / Vorschuss (-)	Fr.	20'892'262.81
Abfallbeseitigung	Verpflichtung (+) / Vorschuss (-)	Fr.	5'730'904.03

Das Prüfungsorgan (Rechnungsprüfungskommission und Revisionsstelle) hat die vorliegende Jahresrechnung geprüft und beantragt dem Gemeinderat und der Gemeindeversammlung, diese zu genehmigen.

3. Antrag

Dem Wirtschafts- und Finanzausschuss wird zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

beantragt:

1. Die Nachtragskredite werden genehmigt.
2. Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, die vorliegende Jahresrechnung 2023 der Einwohnergemeinde Stadt Solothurn zu genehmigen.

Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung einstimmig

beschlossen:

1. Die Nachtragskredite werden zur Kenntnis genommen und den zuständigen Stellen zur Genehmigung empfohlen.
2. Die vorliegende Jahresrechnung 2023 der Einwohnergemeinde Stadt Solothurn wird genehmigt.

Erläuterungen zum Antrag

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** spricht Reto Notter und dem gesamten Team der Finanzverwaltung ihren Dank für die Erstellung der Unterlagen aus. Ein Dank geht ebenfalls an Daniela Donatus als Leiterin Finanzen und Dienste der Regio Energie Solothurn (RES) sowie Marcel Rindlisbacher.

Gemeinderechnung 2023

Finanzverwalter **Reto Notter** präsentiert den Anwesenden einen Ertragsüberschuss von 9,8 Mio. Franken, mithin 5,6 Mio. Franken besser als budgetiert.

Bei den **Aufwandsacharten** gab es folgende Abweichungen gegenüber dem Budget: Was **Verbesserungen** betrifft, zeigt sich die grösste Unterschreitung beim Verwaltungsvermögen, an zweiter Stelle steht der Personalaufwand mit einer Unterschreitung von 0,6 Mio. Franken, gefolgt vom Finanzaufwand. Die grösste **Verschlechterung** bzw. betragsmässige Überschreitung bestand im Bereich Sach- und übriger Betriebsaufwand.

Bei den **Ertragssacharten** wies die grösste betragsmässige **Überschreitung** mit 2,3 Mio. Franken der Steuerertrag aus, gefolgt von 1 Mio. Franken aus verschiedenen Erträgen, danach von Entgelten. Der ausserordentliche Ertrag wies die grösste **Unterschreitung** bei den Ertragssacharten aus. Die detaillierten Abweichungen sind im Kommentar zur Jahresrechnung erläutert.

Ohne Berücksichtigung der **Nachtragskredite** als Gewinnverwendung hat die Summe der zu genehmigenden Nachtragskredite um 41,1 Prozent zugenommen. Mit 4,2 Mio. Franken liegen diese über dem zehnjährigen Durchschnitt von 3,5 Mio. Franken und weisen den zweithöchsten Stand der letzten zehn Jahre aus. Insgesamt wurden 279 Nachtragskredite bewilligt. Diese Anzahl liegt unter dem 10-Jahresdurchschnitt von 290. Besonders erwähnenswert ist, dass im Jahr 2018 erstmals ein Budgetkredit für kulturelle und sportliche Anlässe und Veröffentlichungen vorhanden war. Dadurch hat sich die Anzahl und die Summe an Nachtragskrediten sich in diesem Bereich verringert.

Hinsichtlich der **Investitionen** führt Reto Notter aus, mit Nettoinvestitionen von 31,2 Mio. Franken liegen diese um 16,6 Mio. Franken über dem 10-jährigen Durchschnitt. Sie befinden sich damit auf einem Höchststand seit mindestens 25 Jahren. Grössere **Unterschreitungen** gab es bei der Umgestaltung Schöngrünstrasse, bei der Strassenbeleuchtung und Begrünung Weitblick Süd sowie bei der Gesamtsanierung Schulhaus Fegetz. Hingegen gab es grössere **Überschreitung** bei der Gesamtsanierung Schulhaus Wildbach, bei der Strassenbeleuchtung

und Begrünung Weitblick Nord sowie der Umgestaltung Postplatz. Ohne Berücksichtigung der Einnahmen liegt der Realisierungsgrad bei 99,6 Prozent (Vorjahr: 71,2 Prozent).

Mit dem HRM2 ist ein wichtiges Instrument zum Verpflichtungscontrolling eingeführt worden. Kredite dürfen demnach erst abgeschrieben werden, wenn diese abgerechnet wurden. Die Summe aller **Verpflichtungskredite** hat um 14,8 Mio. Franken zugenommen. Von den 13 im Jahr 2023 neu bewilligten Kredite wurden 10 abgerechnet. Per Ende 2023 ist die Anzahl um 3 Kredite gestiegen. Bei 21 der 57 offenen Kredite, oder rund 37 Prozent, erfolgte die erste Kreditbewilligung vor 2019, also vor über fünf Jahren. Es muss deshalb weiterhin versucht werden, Kredite so schnell wie möglich abzuschliessen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass ein grosser Abschreibungsbedarf aufläuft und zu viele Projekte gestartet sind.

In der Erfolgsrechnung wird eine **Selbstfinanzierung** von 5,1 Mio. Franken ausgewiesen. Es liegen Nettoinvestitionen von 31,2 Mio. vor, was zu einem Finanzierungsfehlbetrag von 26,2 Mio. Franken führt.

Wird die Selbstfinanzierung in Prozenten der Nettoinvestitionen ausgedrückt, wird vom **Selbstfinanzierungsgrad** gesprochen. Dieser beträgt aktuell 16,2 Prozent. Der Durchschnitt des Selbstfinanzierungsgrads der letzten vier Jahre beträgt 41,1 Prozent, derjenige der letzten acht Jahre liegt bei 59,6 Prozent. Sowohl beim 4-jährigen als auch beim 8-jährigen Durchschnitt ist die Abnahme des Nettovermögens deutlich zu erkennen.

Das Reinvermögen ist von 52,2 Mio. Franken auf 26,1 Mio. Franken gesunken bzw. hat sich halbiert. Das Pro-Kopf-Reinvermögen ist damit von 3'097 Franken auf 1'539 Franken gesunken. Die Stadt Solothurn steht damit aber immer noch deutlich besser da als der Durchschnitt der Solothurner Gemeinden.

Auch der **Bruttosteuerausstand** ist gestiegen. Dieser beträgt per Ende 2023 16,2 Mio. Franken, per Ende 2022 betrug dieser noch 15,5 Mio. Franken.

Im Verhältnis zur Sollstellung sinken die **Steuerausstände** gegenüber dem Vorjahr von 23,2 Prozent auf 23,5 Prozent.

Der Steuerausstand wird irgendeinmal 0 Franken betragen. Dabei ist wichtig zu wissen, wie viele Steuern für diese Reduktion abgeschrieben werden mussten. Je höher die Abschreibungen, desto weniger Geld liegt in der Stadtkasse. Der Verlust ist im Verhältnis zur Sollstellung von 0,7 Prozent auf 0,9 Prozent angestiegen, was eine Zunahme der Verluste von 0,5 Mio. auf 0,6 Mio. Franken bedeutet.

Per Ende 2023 bestand bei 1983 Steuerpflichtigen ein offener Ausstand der Steuern 2023. Somit hatten 86,7 Prozent die Steuerrechnung bis Ende Dezember 2023 vollständig bezahlt.

Zusammengefasst ist **das Ergebnis besser als budgetiert**. Die Verbesserung ist zu 59 Prozent dem tieferen Nettoaufwand zu verdanken. Zudem herrschte erneut eine gute Ausgabe-disziplin. Das bessere Ergebnis kam aber vor allem durch die Auflösung von Neubewertungs-reserven zustande. Das Investitionsvolumen konnte nicht vollständig aus selbsterwirtschafteten Mittel finanziert werden. Die Kennzahlen weisen im Moment noch auf eine gute und solide Finanzlage hin. Der Selbstfinanzierungsgrad bereitet jedoch Sorgen.

Es ist weiterhin eine zurückhaltende Finanzpolitik erforderlich. Das Budget 2024 rechnet mit einem operativen Ergebnis von minus 8,1 Mio. Franken oder es resultiert ein Finanzierungs-fehlbetrag von knapp 32 Mio. Franken. Der Steuerertrag der natürlichen Personen ist, mit Ausnahme der Quellensteuer, konstant. Der Steuerertrag der juristischen Personen ist Schwankungen unterworfen und der Steuerertrag aufgrund der Steuerreform gesunken. Über die

nächsten acht Jahre, d.h. bis 2027, erhält die Stadt einen jährlichen Finanzausgleich von rund 2,6 Mio. Franken. Die zu erarbeiteten Spar- und Optimierungsmaßnahmen sind aufgrund dieses Ergebnisses und der zu erwartenden Aussichten weiterhin sehr wichtig. Die kurz- und langfristigen Darlehen per Ende 2023 belaufen sich bereits auf 57 Mio. Franken (Vorjahr: 37 Mio. Franken). Das Rechnungsergebnis ist nur dank der guten Ausgangslage verkraftbar.

Zum Ertragsüberschuss sind Fragen zu nachträglichen Abschreibungen eingegangen. Dies betrifft das Grundstück an der Hans Huber-Strasse, GB Nr. 5125. Es handelt sich um den Parkplatz neben der Badi, bei dem Vermögen abgeschrieben werden kann. In der Botschaft/Einladung zur Gemeindeversammlung wird dies entsprechend ausgewiesen.

Mit diesen Bemerkungen schliesst Reto Notter seine Ausführungen zur Rechnung.

Jahresrechnung 203 der Regio Energie Solothurn

Marcel Rindlisbacher beginnt seine Ausführungen mit der Präsentation einer roten Null und fügt an, dieses nicht berauschende Ergebnis sei ihm bewusst. Pascal Walter, Präsident des Wirtschafts- und Finanzausschusses sowie Finanzverwalter Reto Notter wurden darüber bereits im November 2023 informiert. Die Regio Energie Solothurn konnte letztmals im Jahr 2011 eine schwarze Null präsentieren. Die Situation ist komplex, beruhigend kann aber gesagt werden, dass kein Geld vernichtet, sondern die Deckungsdifferenzen berichtigt wurde. Daniela Donatus wird später die statutarische Rechnung erläutern. Vorgängig präsentiert der Referent drei Folien über die beschäftigenden Themen im Jahr 2023.

Wachstum ist für die Regio Energie eine Notwendigkeit, um die stark sinkende Nachfrage im Gasgeschäft lindern zu können. Die Unternehmensstrategie lautet diesbezüglich, sowohl im Stromgeschäft als auch im Fernwärmegeschäft anorganisch wachsen zu können. Gerade Letzteres ist sehr kapitalintensiv und obwohl ein schnelleres Vorwärtsschreiten möglich wäre, dauert es insbesondere deshalb länger, da die Regio Energie immer wieder mit aufwändigen Bewilligungsverfahren konfrontiert ist. Anhand einer Versorgungskarte aus dem Jahr 2014 zeigt er auf, dass sie dazumal einzig in der Stadt Solothurn Stromnetzbetreiberin war, für die Wasserversorgung zusätzlich die Gemeinden Zuchwil und Feldbrunnen aufgeführt wurden und der grosse Rest Gasversorgungsgebiet war. Die Fernwärme war noch kein Thema. Anders präsentiert sich die Stromversorgung im neuen Geschäftsbericht. Die Versorgung im Jahr 2023 zeigt, dass die Regio Energie nebst Solothurn über acht neue Stromversorgungswerke in sieben Gemeinden verfügt. Aktuell befindet sich die Regio Energie in Verhandlung mit drei weiteren Gemeinden, um mögliche Kooperationsformen beim Stromnetz auszuhandeln. Das jährliche Wachstum von 5 – 10 Prozent ist nicht zu unterschätzen und hat die Organisation im vergangenen Jahr stark gefordert. Betreffend Fernwärme konnte der Investitionsstau der letzten zwei Jahre abgearbeitet werden. Diese befindet sich momentan in der finalen Realisierung des geltenden Erschliessungsplanes Fernwärme Stadt Solothurn. Im letzten Jahr wurden die Untere und die Obere Sternengasse finanziell ausgelöst. Derzeit wartet die Regio Energie auf die Baubewilligung der Stadt für den Abschnitt Hermesbühlstrasse/Weitblick/Hans Huber-Strasse. Allein für dieses Projekt musste eine zeitliche Verzögerung von sechs Monaten in Kauf genommen werden. Für den Anschluss der einzelnen Hausanschlüsse sind weitere Verzögerungen von bis zu zwei Jahren zu befürchten.

Der Konzessionsvertrag ist in Kraft und wird von der Regio Energie seit 1. Januar 2024 umgesetzt. Offene «Baustellen» im Bereich Dienstleistungen an die Stadt werden bilateral gelöst werden können.

Die Eigentümerstrategie, die sich an den Verwaltungsrat richtet, ist nicht mit der Unternehmensstrategie gleichzusetzen. Der Referent hat vier Punkte daraus herausgepickt, die er dem

Gemeinderat näher erläutert: Die Eignerstrategie war zunächst Basis für den einstimmigen Entscheid des Verwaltungsrats vom 1. April 2023, die Regio Energie Solothurn in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Dies bei gleicher Bilanz und gleichem Geschäftsmodell. In der Eignerstrategie ist somit die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft festgehalten, ebenso das unveränderte Geschäftsmodell der Energie- und Wasserversorgung. Noch unklar und weiteren Prüfungen bedarf die Frage, was bei einer Veränderung der Bilanz passiert, wenn beabsichtigt wird, Eigenkapital in Anlagevermögen zu überführen, zumal nicht mehr in jeder Konstellation die Mehrheit weiterhin bei der Stadt läge. Letztlich sieht die Eignerstrategie auch die Rechnungslegung nach Obligationenrecht vor.

Das Energiekonzept der Stadt wird in die Investitionsplanung einfließen. Viel Raum wird die Fernwärme einnehmen. Hier ist zwischen 2027 und 2030 ein weiterer Ausbauschnitt geplant, wobei diese Arbeiten konzeptionell bereits begonnen wurden. Die Regio Energie hofft auf mehr Beschleunigung bei den Bewilligungsverfahren und mehr Augenmass bzw. gesundem Menschenverstand als in der Vergangenheit.

Das Ergebnis ist zusammengefasst nicht schlechter, namentlich weil ein Kapitalgewinn ausgewiesen werden kann. Zudem konnten Deckungsdifferenzen berichtigt werden. Ein Fehlen der Kapitaldeckung hätte dazu geführt, die Mittel für die sofortige Deckung der Differenzen bei den Kunden einfordern zu müssen.

Daniela Donatus weist einleitend auf die Zusammenfassung der Rechnung hin, die den Gemeinderatsmitgliedern zur Verfügung gestellt wurde. Sie fährt mit der weiteren Bemerkung fort, dass letztes Jahr ein sehr arbeitsintensives Jahr gewesen sei. Neben den von Marcel Rindlisbacher genannten Projekten wurde das neue Personalreglement verabschiedet und die Statuten erarbeitet.

Der Umsatz lag leicht unter dem Vorjahr und konnte das Budget nicht erreichen, was der stark rückläufigen Nachfrage im Bereich Gas geschuldet ist. Im Bereich Strom konnte mit den neuen Partnergemeinden oder durch Umstellungen eine Erholung herbeigeführt werden. Nicht zuletzt auch das relativ warme Jahr 2023 und die geringere Anzahl Heizztage hat das Ergebnis beeinflusst. Der Bruttogewinn ist einerseits durch die Wertberichtigung der Deckungsdifferenzen, andererseits durch die erwähnten, externen Umsatzkriterien ebenfalls rückläufig. Hinsichtlich der Investitionen setzt sich der Trend aus den Vorjahren fort. Trotz längeren Bewilligungsverfahren konnten die budgetierten Investitionen fast vollständig umgesetzt werden.

Zusammenfassend zeigen sich die Vermögensverhältnisse im Vergleich zum Vorjahr gleich, die Regio Energie lebt allerdings von den bestehenden Reserven.

Die Referentin stellt zunächst die Bilanz, danach die Erfolgs- und die Geldflussrechnung und letztlich die Investitionen dar.

Die **Bilanz** zeigt eine leichte Steigerung, erkennbar am gestiegenen Umlaufvermögen. Dies aufgrund eines Nettozuflusses aus flüssigen Mitteln. Dieser Nettozuwachs entstand durch die Preisanpassung bei den Kunden-Akontorechnungen, durch Erhöhung des Anlagevermögens und die getätigten Investitionen inklusive Fernwärme. Die zur Erhöhung der Geldmittel soeben genannten Faktoren führte auf der Passivseite ebenfalls zu einer Erhöhung der Akontorechnung. Das langfristige Fremdkapital hat sich leicht reduziert und auch das langfristige Eigenkapital hat sich durch den Verlust und die abgeführte Dividende geringfügig reduziert.

Die **Erfolgsrechnung** zeigt einen Umsatzrückgang von 171 Mio. Franken gegenüber einem solchen von 181 Mio. Franken im Vorjahr. Dies ist, wie erwähnt, die Folge der Wertberichtigung der Deckungsdifferenzen. Insgesamt führt dies zu einem reduzierten Bruttogewinn von 39 Mio. Franken im Vorjahr auf 32 Mio. Franken. Die Personalaufwände sind nur geringfügig

gestiegen, gleiches gilt für den übrigen Betriebsaufwand. Mit den erhöhten Abschreibungen resultiert beim EBIT eine knappe Null, minus 56'000 Franken. Im letzten Jahr betrug diese 9 Mio. Franken. Das letzte Börsenjahr war für die Regio Energie bekanntlich ein schlechtes Börsenjahr; Ein Teil davon konnte jedoch 2023 bereits wieder erwirtschaftet werden. Die Referentin weist nochmals darauf hin, dass die Deckungsdifferenzen wertberichtigt und nicht abgeschrieben wurden.

Der **Umsatz im Energiegeschäft** ist gesunken, der Gasabsatz ist rückläufig und der Dienstleistungsumsatz ging ebenfalls zurück. Zum Dienstleistungsumsatz darf mit Stolz festgehalten werden, dass dieser im Netzbereich, d.h. bei der Erbringung von Dienstleistungen für andere Versorger, konstant geblieben respektive leicht gestiegen ist. Der Ausbau der Fernwärme hat zur Umsatzsteigerung der Fernwärme und im Bereich Netz geführt.

Beim Thema Personal folgt die Regio Energie dem aktuellen Trend, was sich darin zeigt, dass aktiv Teilzeitarbeit gefördert wird, viele Frauen beschäftigt und die Mitarbeitenden weitergebildet werden. Die Zusammenfassung des **Personalaufwandes** zeigt im Vergleich zum Vorjahr eine geringfügige Erhöhung, trotzdem weit unterhalb des Budgets.

Der **übrige Betriebsaufwand** erhöhte sich mit zirka 600'000 Franken nur leicht. Davon ist ein Teil neuen Projekten geschuldet, indem bspw. für die Arbeitsgruppe Statuten- und Rechtsformänderungen Externe beigezogen wurden. Je weiter das Projekt fortschreitet, umso höher werden diese externen Kosten. Das im letzten Jahr vorgestellte Projekt KVP, «Kontinuierlicher Verbesserungsprozess», zeigt seine ersten Ergebnisse. Die Regio Energie ist bestrebt, sämtliche Prozesse kontinuierlich anzupassen. Die obere Prozent-Quote ist relativ stabil und im Marketing liegt im Gegensatz zum Vorjahr ein leichter Rückgang vor, was dem Umstand geschuldet ist, dass gewisse Massnahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden.

Das EBIT im Vergleich zum Umsatz ist fast identisch: Was die Regio Energie weniger umsetzen bzw. im Umsatz wertberichtigen musste, führt im EBIT und im Umsatz zur sinkenden Kurve. Das **Gesamtergebnis** zeigt aus mehrfach erläuterten Gründen die gleiche Entwicklung.

Betreffend die **Geldflussrechnung** muss das Unternehmen wissen, was es sich leisten kann, womit es sein Geld verdient und wo investiert werden kann. Der Regio Energie ist es in diesem Jahr gelungen, die Geldflussrechnung wieder in den positiven Bereich zu führen. Dies unter anderem aufgrund der erhöhten Akontorechnungen. Des Weiteren wird aktuell kein Fremdkapital von Banken benötigt, es fallen folglich keine Zinszahlungen an, die auf die Preise umgelegt werden müssten. Einen positiven Einfluss hatten auch die Investitionen. Die Investitionstätigkeit der Regio Energie zeigt wieder nach oben und gewisse, im letzten Jahr aufgestaute Investitionen können nachgeholt werden. Im Vergleich zum Budget 2023 und dem Jahr 2022 konnten die Investitionen um fast 3 Mio. Franken gesteigert werden. Die Unternehmung befindet sich zudem auf Budgetkurs. Die Abweichungen der sonstigen Investitionen zum Budget ist dem Neubau in Zuchwil geschuldet, wo es Einsparungen im Baubewilligungsverfahren gab.

Pascal Walter, Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss, sieht sich im Vergleich zum vorherigen Traktandum mit Rundungsdifferenzen beschäftigt. Die Stadt Solothurn schreibt einen Gewinn von 9,8 Mio. Franken, was dem Gewinn von 9,8 Mio. Franken aus der Auflösung der Neubewertungsreserven entspricht. Im Vergleich zur Regio Energie, die eine rote Null schreibt, weist die Stadt, nebst einem Gewinn von 400'000 Franken eine schwarze Null aus. Wiederholungen sollen vermieden werden, dennoch nennt er ein paar wichtige Kennzahlen, die im Ausschuss thematisiert wurden. Der Selbstfinanzierungsgrad von rund 17 Prozent ist im vier- und achtjährigen Durchschnitt tief. In Franken ausgedrückt sind dies rund 5 Mio.

Franken, die von der Stadt investiert werden können, ohne Schulden zu machen. Daneben wurde für der Rekordwert von 31 Mio. Franken investiert und eine Ausführungsquote von 99,9 Prozent ausgewiesen. Dies sind sehr hohe Werte. Betrachtet an der möglichen Ausgabegrenze von 5 Mio. Franken besteht eine Differenz von rund 26 Mio. Franken, die zur Nettoverschuldung führt. Per Ende 2023 bestand ein Nettovermögen von ebenfalls 26 Mio. Franken. Sofern 2024 gleich verläuft wie das Vorjahr, bedeutet dies Ende Jahr eine rote Null. Es ist somit davon auszugehen, Ende 2024 wieder einmal eine Nettoschuld ausweisen zu müssen. Bei weiteren Investitionen wird also irgendwann eine rote Zahl erscheinen, die aufzeigt, dass die Schulden im Verhältnis zum Steuerertrag zu hoch sind. Er erläutert den Nettoverschuldungsquotienten anhand des folgenden Beispiels: Steigen die Schulden auf einen Betrag von 74 Mio. Franken bei gleichem Fiskalertrag, liegt der Nettoverschuldungsquotient bei 100 Prozent, was keine Folgen hat. Hingegen wird sich der Kanton einschalten, wenn er bei 150 Prozent liegt. Wird folglich in diesem Jahr eine Null ausgewiesen und besteht pro Jahr ein Fehlbetrag von 25 – 30 Mio. Franken, wird die Stadt in einigen Jahren einen Fehlbetrag von 130 – 140 Mio. Franken ausweisen und bei einem Nettoverschuldungsquotient von 150 Prozent landen, was zu verhindern ist. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss versucht dem, bereits heute mit verschiedensten Massnahmen entgegenzuwirken. Dies wurde zwar bereits in der Vergangenheit betont, nun werden diese Massnahmen aber immer konkreter und es muss Gegensteuer gegeben werden. Denn Ende 2024 wird das Vermögen aufgebraucht sein. Bisher wurde viel und zielgerichtet investiert. Anlässlich der Gemeindeversammlungen oder an der Urne fanden diese Investitionen jeweils grosse Mehrheiten. Trotzdem ist darauf zu achten, die Rechnung wieder in den Griff zu bekommen. Dass die Rechnung um 5 Mio. Franken besser ist als budgetiert, ist ein gutes Zeichen und besonders auf eine gute Ausgabedisziplin zurückzuführen, gleichzeitig aber auch auf Projekte, die noch nicht abgeschrieben wurden. Nachdem der Wirtschafts- und Finanzausschuss gefrustet war vom präsentierten Budget mit einem Verlust von gut 5 Mio. Franken, hatte er dennoch einen positiven Eindruck. Der Gewinn von 400'000 Franken als operatives Ergebnis ist ein gutes Zeichen. Der Blick auf die Finanzpläne der nächsten Jahre zeigt aber deutlich, dass weiterhin daran gearbeitet werden muss.

Der Bericht der Rechnungsprüfungskommission (RPK) ist, anders als auch schon, nicht lückenhaft oder zu bemängeln. Pascal Walter bedankt sich an dieser Stelle bei der RPK und allen Beteiligten für die erfolgreiche Rechnung. Dennoch weist er nochmals auf die anstehende Arbeit hin, wenn weiterhin hohe Investitionen gestemmt werden sollen. **Der Wirtschafts- und Finanzausschuss erachtet die Gewinnverwendung als sinnvoll und empfiehlt diese wie vorgeschlagen zur Annahme.**

Was die Regio Energie betrifft, stellt auch deren Verlust ein Novum dar. Dabei tragen die Energielieferungen einen grossen Anteil am Verlust mit, was nachvollziehbar ist. Bei rückläufigen Gaslieferungen sinkt der Umsatz und es kann folglich weniger Gewinn erwirtschaftet werden. Mit Blick auf die Umwelt ist dies aber nur dann ein positives Zeichen, wenn der Rückgang nicht aufgrund von Firmenwegzügen verzeichnet wurde. Die Vertreter der Regio Energie haben den Grund für den Verlust erläutert. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat die frühzeitige Information sehr geschätzt und dankt der Stadtpräsidentin und Reto Notter dafür. Dieses Vorgehen zeugt von Glaubwürdigkeit, aber auch vom Vertrauen in den Ausschuss. Die detaillierte Rechnung der Regio Energie wurde sehr genau geprüft. Dies auch in Bereichen der Abrechnung, die in der offiziellen Rechnung nicht dargestellt sind. Es ist gut begründbar, den Verlust der Regio Energie in diesem Jahr auszuweisen und nicht erst in drei Jahren, wenn die Deckungsdifferenzen wertberichtigt wurden bzw. aus rechtlichen Gründen abgeschrieben werden müssen. Ebenfalls erscheint es richtig, den Gewinn weiterhin in Form der Dividenden zu verwenden und nicht im zweiten Jahr nach Umsetzung der Eignerstrategie in Frage zu stellen. **Der Wirtschafts- und Finanzausschuss empfiehlt die Rechnung der Regio Energie zur Genehmigung.**

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Markus Jäggi, FDP-Fraktion, leitet sein Votum mit den Worten ein, mit der heutigen Verabschiedung der Rechnung folge Geschichtsschreibung. Bis vor einigen Jahren wurde an dieser Stelle jeweils ein schlechter Finanzplan in ein besseres Budget überführt, was zu einer noch besseren Rechnung führte. Dies hat sich zwischenzeitlich geändert. Das Vermögen der Stadt schmilzt dahin und hat sich in diesem Jahr praktisch halbiert. Es wird wohl voraussichtlich die letzte Rechnung, die mit einem Vermögen abschliesst, ehe die Stadt ab nächstem Jahr in eine Verschuldung schlittert. Erfreulicherweise wird die Rechnung 2023 letztlich mit einem Ertragsüberschuss von 9.8 Mio. Franken abschliessen, was einer Verbesserung von 5.6 Mio. gegenüber dem Budget entspricht. Wie aber auch im Vorjahr ist aber dieses Ergebnis mit Vorsicht zu geniessen, da das positive Ergebnis hauptsächlich auf die Auflösung von Neubewertungsreserven zurückzuführen ist. Positiv ist die gute Ausgabendisziplin der Verwaltung zu erwähnen. Der Redner dankt an dieser Stelle dafür. Erfreulich waren die gleichbleibenden Steuereinnahmen, respektive die Mehreinnahmen bei den juristischen Personen. Er merkt an, ein florierendes Gewerbe wirke sich auch auf die Steuererträge aus. Weniger erfreulich ist der nie dagewesene und definitiv zu hohe Realisierungsgrad der Investitionen im Umfang der nie dagewesenen Höhe von 30 Mio. Franken. Und es stehen in den kommenden Jahren weitere hohe Investitionen an. Diesen sollte besonderes Augenmerk gelten und nötigenfalls ist auf die Investitionen zu verzichten. Denn zum aktuellen Zeitpunkt ist unklar, wie sich die Entsorgung des Stadtmistes finanziell auswirken wird. Die Informationen über den Baustopp, die Radioaktivität und PFAS *[Anmerkung: PFAS steht für eine Gruppe chemischer Stoffe]* deuten darauf hin, dass auch hier die Kosten ansteigen werden. Die FDP Fraktion sieht bei der laufenden Rechnung nicht die Einnahmen, sondern die Ausgaben als Problem. Sie müssen konsequent reduziert werden. Es sollten Einflussmöglichkeiten auf die fortlaufende Kostensteigerung im Sozialwesen geprüft werden. Diese werden zwar vom Kanton vorgegeben, aber über die Sozialregionen erfasst. Auch die Handhabung der Nachtragskredite sollten genauer geprüft werden. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob es korrekt ist; diese jeweils erst am Jahresende zu genehmigen oder über Ausgaben nicht vorgängig und laufend in den entsprechenden Gremien zu beschliessen. Die FDP-Fraktion hofft, die Umsetzung der Motion Aebischer werde für die kommende Diskussion des Finanzplans und Budgets Einsparmöglichkeiten aufzeigen. Es ist davon auszugehen, dass die aktuelle Finanzlage nicht ohne schmerzende Verzichte ins Lot gebracht werden kann.

Hinsichtlich der Rechnung der Regio Energie bedankt sich Markus Jäggi bei Marcel Rindlisbacher und seinen Mitarbeitenden für das vergangene Geschäftsjahr. Dieses war leider finanziell nicht so erfolgreich wie die früheren Jahre. Dass die Wertberichtigung bei den Deckungsdifferenzen vorgenommen wurde, erscheint mit Blick auf die dadurch abgefederten Preisansteige bei den Stromkunden richtig. Die Fraktion war sich dagegen uneinig, ob die vorgesehene Ausschüttung an die Gemeinde korrekt und sinnvoll ist. Gemäss Eigentümerstrategie erfolgt diese auf Basis des erwirtschafteten Jahresgewinns. Je nachdem, welcher Gewinn betrachtet wird, wäre eher auf diese Ausschüttung zu verzichten. Trotzdem erachtet es eine Mehrheit als politisch sinnvoll, eine Abgabe zu tätigen. **In diesem Sinne wird die FDP-Fraktion den Anträgen zu den beiden Rechnungen zustimmen.**

Heinz Flück stellt fest, dass sich die Rechnung der Stadt auf den ersten Blick nicht schlecht darstellt. Sowohl auf der Aufwand-, als auch der Ertragseite zeigen sich leichte Verbesserungen. Und soweit sich die einzelnen Budgetposten überhaupt beurteilen lassen, zeigt sich eine gute Ausgabendisziplin der Verwaltung. Er dankt namens der Fraktion allen Verwaltungsangestellten, Reto Notter und der RPK dafür. Dennoch reichen die Erträge gerade einmal zur Deckung der laufenden Rechnung aus. Die Investitionen müssen fast vollständig aus dem Vermögen finanziert werden. Bei einem Selbstfinanzierungsgrad von 16 Prozent wird das Vermögen rasch aufgebraucht sein und bei weiteren hohen Investitionen drohen Verschuldungen. Inskünftig wird die Stadt weder auf Sparmassnahmen noch Anpassungen des Steuerfusses

verzichten können. Anpassungen und Optimierungsmassnahmen werden aber nicht aktuell, sondern bei der Finanzplanung und dem Budget diskutiert werden müssen. **Die Fraktion der Grünen wird die Rechnung der Stadt genehmigen und allen Anträgen zuhanden der Gemeindeversammlung zustimmen.**

Der Fraktion ist aufgefallen, dass ausgerechnet ein Jahr nach Verabschiedung der Eignerstrategie die Regio Energie erstmals keinen Gewinn ausweist. Die Stadt erhält erfreulicherweise dennoch eine Gewinnbeteiligung. **Die Fraktion der Grünen werden der Rechnung der Regio Energie einstimmig zustimmen.**

Pierric Gärtner bedankt sich einleitend im Namen der SP-Fraktion bei allen Beteiligten für die Erstellung der Rechnungen der Stadt und der Regio Energie. Die Nachtragskredite sind zwar hoch, diese sind jedoch begründet worden und nachvollziehbar, so dass diese zur Kenntnis genommen werden. Die Verwendung des Rechnungsüberschusses ist ebenfalls nachvollziehbar und es wird begrüsst, diesen jeweils für Projekte zu verwenden, die zu einer attraktiven Stadt beitragen. Selbst wenn das Rechnungsergebnis nicht jubeln lässt und der Gestaltungsspielraum schrumpft, **wird die SP-Fraktion den Anträgen zustimmen.**

Claudio Hug, verweist zunächst auf die wesentlichen Voten von Pascal Walter. Wird die Tatsache betrachtet, dass sich die Stadt 5 Mio. Franken leisten könnte, indessen 31 Mio. Franken investieren will, wird die Antwort auf die Frage nach dem Plan schon bald aus dem Wirtschafts- und Finanzausschuss in Form eines Massnahmenpakets kommen. Er ermahnt, das Massnahmenpaket dereinst nicht allzu sehr zu «zerpfücken» und betont, wie wichtig dieses Massnahmenpaket ist. Die Stadt braucht Einsparungen und Mehreinnahmen. Die Rechnung muss ins Lot kommen, um zukunftsfähig zu bleiben und Investitionen tätigen zu können. Dies wäre zwar über eine Steuererhöhung möglich, jedoch müsste diese im Jahr 2023 um 40 Prozent betragen, um die Investitionen decken zu können, was unrealistisch ist. Die Thematik der Verpflichtungskredite erachtet die Fraktion als sehr problematisch und taucht seit Jahren immer wieder auf. Die Erfolgsrechnung schliesst mit einem kleinen Gewinn ab, was jedoch Gefahr birgt, ein verzerrtes Bild zu zeigen, da viele Investitionen wegen fehlender Abrechnungen nicht abgeschrieben werden können. Er ersucht das Stadtbauamt, hier einen Fokus zu setzen, damit diese Situation geändert und im Jahr 2024 abbeschriebene Investitionen ausgewiesen werden können. **Die Fraktion Die Mitte und GLP wird den Anträgen zustimmen.**

Obwohl sich die Rechnung besser präsentiert als budgetiert, wirft die Rechnung für die SVP-Fraktion Fragen auf und **Marianne Wyss** fragt sich nach dem Fortgang und wie der Negativtrend in Zukunft unterbrochen werden kann. Der tiefe Selbstfinanzierungsgrad lässt in den nächsten Jahren nicht auf bessere Rechnungen hoffen. Dass die Stadt sparen muss, erscheint klar. Ebenso ist unbestritten, dass auch in Zukunft investiert werden muss. Es sollte aber darauf geachtet werden, inskünftig zu faireren und tieferen Preisen zu investieren. Die Nachtragskredite sind zu minimieren, der Selbstfinanzierungsgrad zu erhöhen und Investitionen zu senken. Die Rechnung der Regio Energie hat zwar überrascht, dennoch ist sie froh darüber, dass eine schwarze und nicht eine rote Null ausgewiesen wird. **Die SVP-Fraktion nimmt die Nachtragskredit zur Kenntnis und wird die Rechnungen genehmigen.**

Beantwortung der Fragen

Stefanie Ingold stellt hinsichtlich der Nachtragskredite fest, dass diese auch in der Gemeinderatskommission diskutiert wurden. Es sei beschlossen worden, diese wenn möglich jeweils direkt von den zuständigen Gremien genehmigen zu lassen. Dies betrifft sowohl Kredite in der Kompetenz der Gemeinderatskommission, als auch solche in der Kompetenz des Gemeinderats.

Detailberatung der Rechnungen für das Jahr 2023

Zur Rechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, im Kommentar auf den Seiten 7 bis 50 abgebildet, bestehen keine Wortmeldungen.

Regio Energie Solothurn

Die Jahresrechnung 2023 der Regio Energie Solothurn (Seiten 171 bis 181) wird durchberaten. Der Grund, weshalb der Energieerlös kleiner ist als der Aufwand der Energiebeschaffung liegt gemäss Daniela Donatus darin, dass die Wertberichtigungen jeweils auf derselben Position vorgenommen werden müssen, auf der die entsprechenden Erträge stehen.

Es bestehen keine Anmerkungen zum Bericht der Revisionsstelle der Regio Energie (Seiten 52 bis 57).

Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn Gemeindeverwaltung

Die Rechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn wird seitenweise durchberaten.

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 34

8.1 Sondertraktandum Verwendung des Rechnungsüberschusses

Referent: Reto Notter, Finanzverwalter

Vorlage: Protokollauszug Wirtschafts- und Finanzausschuss Nr.5 vom 20.03.2024
Botschaftstext Sondertraktandum

Ausgangslage und Begründung

Die vorberatende Instanz nahm den Vorschlag der Verwaltung zur Verwendung des Ertragsüberschusses der Erfolgsrechnung zur Kenntnis. 5,0 Mio. Franken sollen in die Vorfinanzierung Altlastensanierung Obach, 1,5 Mio. Franken in die Vorfinanzierung Gesamtsanierung 1. Etappe Freibad sowie je 1 Mio. Franken in die Vorfinanzierungen Sanierung Schulhaus Wildbach, Neubau Doppelkindergarten und Tagesschule Brühl und Gesamtsanierung und Neubau Schulhaus Vorstadt eingelegt werden. Der verbleibende Ertragsüberschuss von 0,338 Mio. Franken wird für zusätzliche Abschreibungen auf dem Grundstück an der Hans Huber-Strasse verwendet.

Anträge

Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat gestützt auf den Antrag der Finanzverwaltung zuhanden des Gemeinderats bzw. der Gemeindeversammlung

beschlossen:

1. Das Rechnungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.
2. Aus dem Ertragsüberschusses der Erfolgsrechnung werden 5 Mio. Franken in die Vorfinanzierung der Altlastensanierung Obach, 1,5 Mio. Franken in die Vorfinanzierung Gesamtsanierung 1. Etappe Freibad und je 1 Mio. Franken in die Vorfinanzierung Schulhaus Wildbach, Neubau Doppelkindergarten und Tagesschule Brühl sowie in die Vorfinanzierung der Gesamtsanierung und Neubau Schulhaus Vorstadt eingelegt.
3. Aus dem Ertragsüberschuss wird die zusätzliche Abschreibung des Grundstückes Hans Huber-Strasse, GB Nr. 5125, mit 0,338 Mio. Franken getätigt.

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

beschlossen:

1. Das Rechnungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.
2. Aus dem Ertragsüberschusses der Erfolgsrechnung werden 7 Mio. Franken in die Vorfinanzierung der Altlastensanierung Obach, 1,5 Mio. Franken in die Vorfinanzierung Sanierung Schulhaus Fegetz und 1,0 Mio. Franken in die Vorfinanzierung Gesamtsanierung und Neubau Schulhaus Vorstadt eingelegt.

3. Aus dem Ertragsüberschuss wird die zusätzliche Abschreibung des Grundstückes Hans Huber-Strasse mit 0,338 Mio. Franken getätigt.

Verteiler (elektronisch)
Gemeindeversammlung
093-7, 093-9, 723, 913

Fortsetzung Detailberatung Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn Gemeindeverwaltung

Es bestehen keine Wortmeldungen.

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

beschlossen:

I. In eigener Kompetenz

Einstimmig

Die in der Kompetenz des GR liegenden Nachtragskredite und Kreditüberschreitungen in der Höhe von Fr. 1'506'946.64 werden genehmigt.

II. Als Antrag an die Gemeindeversammlung

Einstimmig

1. Nachtragskredite

Die dringlichen und gebundenen Nachtragskredite aus der Erfolgsrechnung (Fr. 4'242'967.96) und der Investitionsrechnung (Fr. 16'707'000.00) werden zur Kenntnis genommen.

2. Jahresrechnung

Das folgende Ergebnis des Rechnungsabschlusses wird zur Kenntnis genommen:

- Die Erfolgsrechnung schliesst bei einem Gesamtaufwand von Fr. 126'012'008.54 und einem Gesamtertrag von Fr. 135'850'453.57 mit einem Ertragsüberschuss von Fr. 9'838'445.03 vor Gewinnverwendung ab. Der Ertragsüberschuss der Erfolgsrechnung wird für Einlagen in drei Vorfinanzierungen (7,0 Mio. Franken) und für zusätzliche Abschreibungen auf dem Grundstück an der Hans Huber-Strasse (Fr. 338'445.03) verwendet.
- Die Investitionsrechnung Verwaltungsvermögen weist bei Ausgaben von Fr. 32'412'643.02 und Einnahmen von Fr. 1'226'040.95, Nettoinvestitionen von Fr. 31'186'602.07 aus.
- Die Bilanzsumme beträgt Fr. 250'530'878.03.

Der Aufwandüberschuss der Spezialfinanzierung Abwasserbeseitigung (Fr. 144'445.37) und der Aufwandüberschuss der Spezialfinanzierung Abfallbeseitigung (Fr. 270'580.77) werden dem entsprechenden Eigenkapital zugewiesen, respektive belastet. Durch diese Ergebnisse ergeben sich zweckgebundene Eigenkapitalien von Fr. 20'892'262.81 (Abwasserbeseitigung) und Fr. 5'730'904.03 (Abfallbeseitigung).

Bericht und Antrag der Rechnungsprüfungskommission und der Revisionsstelle der Regio Energie Solothurn werden zur Kenntnis genommen. Die Rechnungsprüfungskommission hat die vorliegende Jahresrechnung geprüft und beantragt der Gemeindeversammlung, diese zu genehmigen.

3. Die vorliegende Jahresrechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn wird beschlossen.
4. Die Rechnung der Regio Energie Solothurn für das Jahr 2023 wird beschlossen.

Verteiler (elektronisch)

Gemeindeversammlung
Präsident Rechnungsprüfungskommission
Präsident Finanzkommission
Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss
Finanzverwalter
Direktor Regio Energie Solothurn
ad acta 861-2, 913

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 35

9. Verwendung Erbschaft Barbara Roth

Referent: Reto Notter, Finanzverwalter
Reto Stampfli, Vize-Vorsitzender des Ausschusses für Präsidiales, Kultur,
Sport und öffentliche Sicherheit

Vorlagen: Protokollauszug Ausschuss PKSS Nr. 11 vom 22.04.2024
Unterlagen Erbschaft / Testament

Ausgangslage und Begründung

Am 19. Januar 2015 verstarb Frau Barbara Roth in Chexbres (VD). In ihrem Testament setzte sie die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn als Erbin ein und richtete bestimmte Legate an weitere Personen aus. Die Stadt hat nach der korrekten Testamentseröffnung die Legate ausgerichtet und die Liegenschaft von Barbara Roth in Puidoux veräussert. Die kantonale Steuerbehörde im Kanton Waadt stellte der Gemeinde Solothurn in der Folge Erbschaftssteuern und Gewinnsteuern in Rechnung. Beide Steuern sind insofern miteinander verknüpft, als deren Grundlage in der anderen Steuer berücksichtigt ist. Um den Rechtsstreit über die Rechtmässigkeit der Erbschaftssteuer mit dem Kanton VD führen zu können, wurde ein Anwalt in Lausanne mit der Arbeit betraut.

Es existiert aus dem Jahre 1910 ein Regierungsratsbeschluss, der dem Kanton VD den Erlass der Erbschaftssteuern zusichert, wobei Gegenrecht gewährt worden ist. Mittlerweile haben die beiden Kantone diese gegenseitige Zusicherung erneuert und der Lausanner Rechtsanwalt hat erwirkt, dass die Erbschaft Roth unter diese alte, respektiv erneuerte Konkordanz subsumiert wird. Daher hat der Kanton VD auf die Erbschaftssteuer verzichtet, die Gewinnsteuer korrigiert und den Fall per Ende 2022 abgeschlossen.

Per 31. Dezember 2023 weist die Erbschaft Barbara Roth ein Guthaben von Fr. 2'485'607.20 aus. Das Guthaben besteht hauptsächlich aus flüssigen Mitteln und Wertschriften. Der Bestand der Wertschriften unterliegt dabei den Schwankungen der entsprechenden Fonds und Titeln.

Gemäss Testament von Frau Roth soll das Erbe für den Unterhalt der Schenkung verwendet werden. Die Schenkung wurde dem Kunstmuseum zur ordnungsgemässen Aufbewahrung übergeben. Das Kunstmuseum hat die Gegenstände begutachtet und wird die wertvollen und aufzubewahrenden Gegenstände nach Erhalt der notwendigen Mittel durch die Erbschaft inventarisieren.

Grundsätzlich sind Erbschaften nach dem Willen des Erblassenden zu verwenden. Sofern vorgesehen wird, dass die Erbschaft zu anderen Zwecken verwendet werden soll, sind Zweckänderungen gemäss § 152 Gemeindegesetz vom 16. Februar 1992 (GG; BGS 131.1) durch das zuständige Departement zu genehmigen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine solche Erbschaft, deren Zweckänderung genehmigungspflichtig ist.

Für den Unterhalt der erhaltenen Sammlung wird nicht die gesamte Erbschaft benötigt. Es wird vorgeschlagen, dass der Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen sowie der Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb geöffnet werden soll. Diese beiden Fonds werden unter anderem dafür benötigt, die erhaltene Sammlung

pflichtbewusst zu erhalten. Die beiden Fonds weisen per 31. Dezember 2023 folgende Bestände aus:

Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums Fr. 20'191.55

Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb des Kunstmuseums Fr. 86'298.12

Gemäss Reglement beträgt der Maximalbestand des Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen je Museum Fr. 200'000. Der Maximalbestand des Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb beträgt je Museum Fr. 500'000.

Es wird vorgeschlagen, aus der Erbschaft eine Einlage für den Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums von Fr. 180'000 und für den Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb des Kunstmuseums von Fr. 420'000 zu tätigen. Mit diesen Einlagen ist es dem Kunstmuseum möglich, den Unterhalt für die erhaltene Sammlung zu gewährleisten. Ein weiterer Vorteil ist, dass damit die Bestände der beiden Fonds auf einem erfreulichen Stand sind. Die Einwohnergemeinde läuft somit nicht in Gefahr, in den nächsten Jahren zusätzliche Einlagen tätigen zu müssen. Die Erhöhung des Globalbudgets des Kontos 1.3113.3159.00 um Fr. 10'000 seit 2020 müsste somit nicht mehr beansprucht werden.

Das restliche Guthaben soll einer ähnlichen Zweckbestimmung gutgeschrieben werden. Nach Rücksprache mit dem Kanton sind folgende Verwendungszwecke möglich:

Verwendungszweck 1:

Es könnten Mittel zurückgestellt werden, die jährlich für den Betrieb und Gebäudeunterhalt des Kunstmuseums verwendet werden können. Die Rücklage für den Betrieb und den Unterhalt des Kunstmuseums wird als Fonds im Fremdkapital bilanziert. Der Fonds wird nicht verzinst und kann vollständig aufgebraucht werden. Wird der Fonds mit 1,5 Mio. Franken geäufnet und erfolgt eine jährliche Entnahme von Fr. 100'000, wäre das eine bewilligungsfähige Zweckänderung.

Verwendungszweck 2

Gemäss Finanzplan 2024 bis 2027 muss die Gebäudehülle des Kunstmuseums saniert werden. Der Finanzbedarf beträgt rund 6 Mio. Fr. ($\pm 20\%$), die Ausführung ist in den Jahren 2025 bis 2027 geplant. Es wurden bereits Kredite von insgesamt Fr. 700'000 bewilligt. Bis Ende 2023 wurden Ausgaben von knapp Fr. 200'000 getätigt.

Ein Teil der Erbschaft könnte zweckgebunden für diese Gebäudehüllensanierung verwendet werden. Der Betrag wird dem Konto 1.3113.6373.003 gutgeschrieben.

Mit diesen beiden Verwendungszwecken wird dem testamentarischen Willen gefolgt. Es wird folgender Antrag gestellt.

Antrag

Dem Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

beantragt:

Die Erbschaft Barbara Roth wird aufgelöst. Die Erbschaft wird wie folgt verwendet:

1. Einlage in den Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums von Fr. 180'000.
2. Einlage in den Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb des Kunstmuseums von Fr. 420'000.
3. Bildung von 1,5 Mio. Fr. für den Fonds Erbschaft Roth. Der Betrag wird dem Konto 1.20930.08 gutgeschrieben und ist zweckbestimmt für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums zu verwenden. Für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums erfolgt eine jährliche Entnahme von Fr. 100'000, die der Dienststelle 3113 Kunstmuseum gutgeschrieben wird. Der Fonds ist nicht verzinslich und kann vollständig aufgebraucht werden.
4. Der Restbetrag aus der Erbschaft wird zweckgebunden für die Gebäudehüllensanierung des Kunstmuseums verwendet. Der Betrag wird dem Konto 1.3113.6373.003 gutgeschrieben.

Der Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit hat zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

beschlossen:

Die Erbschaft Barbara Roth wird aufgelöst. Die Erbschaft wird wie folgt verwendet:

Einstimmig

1. Einlage in den Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums von Fr. 180'000.
 2. Einlage in den Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb des Kunstmuseums von Fr. 420'000
 3. Bildung von 1,5 Mio. Fr. für den Fonds Erbschaft Roth. Der Betrag wird dem Konto 1.20930.08 gutgeschrieben und ist zweckbestimmt für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums zu verwenden. Für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums erfolgt eine jährliche Entnahme von Fr. 100'000, die der Dienststelle 3113 Kunstmuseum gutgeschrieben wird. Der Fonds ist nicht verzinslich und kann vollständig aufgebraucht werden.
- 6 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme*
4. Der Restbetrag aus der Erbschaft wird zweckgebunden für die Gebäudehüllensanierung des Kunstmuseums verwendet. Der Betrag wird dem Konto 1.3113.6373.003 gutgeschrieben.

Erläuterungen zum Antrag

Stefanie Ingold spricht Frau Roth post mortem ihren Dank für die Einsetzung der Stadt, bzw. des Kunstmuseums als Erbin aus, was von deren tiefen Verbundenheit zur Stadt zeugt.

Reto Notter erläutert, dass das vererbte Vermögen dem Willen der Verstorbenen zufolge für die Sammlung eingesetzt werden muss, die sie dem Kunstmuseum geschenkt hatte. Dieses soll nun zwei Fondskonten gutgeschrieben werden, über die das Kunstmuseum im Sinne eines Globalkredits verfügen kann. Damit wird das Kunstmuseum über einen genügend hohen Betrag verfügen, um die Sammlung über Jahre hinweg wunschgemäss zu unterhalten. Das restliche Geld wird anders genutzt, worüber der Gemeinderat nicht eigenständig entscheiden kann, sondern der Zustimmung des Departements bedarf. Der Wille der Erblasserin muss jedoch berücksichtigt werden. Die beiden vorgeschlagenen Verwendungszwecke, d.h. eine langfristige Zuweisung von 1,5 Mio. Franken in den Fonds und die Verwendung eines Teilbetrags für die Sanierung der Gebäudehülle, sind gemäss Departement zulässig und entsprechen dem Willen der Erblasserin. Um die Abstimmungsergebnisse nicht zu verfälschen, soll nur ein kleiner Teil in die Gebäudehüllensanierung investiert werden, zumal der Gemeinderat nur über diesen Geldbetrag frei verfügen darf, nicht aber über den grossen Teil der Erbschaft.

Für **Reto Stampfli**, Vize-Vorsitzender Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit (PKSS) ist zentral, das Vermögen gemäss ursprünglicher Absicht einzusetzen, primär also für die Erhaltung der Schenkung Roth. Diese Sammlung ist wertmässig womöglich tiefer als von der Erblasserin angenommen und benötigt weniger Geldmittel für den Unterhalt. Es ist wichtig zu wissen, dass die Einwohnergemeinde nicht frei über die Vermögensverwendung entscheiden kann, sondern dem Departement zur Zustimmung unterbreitet werden muss. Der Ausschuss hat sich im Übrigen auf den Begriff «Verwendungszweck» anstelle des gefährlichen Begriffs der Varianten geeinigt. **Der testamentarische Wille ist gewährleistet und die Erbschaft wird sinnvoll eingesetzt.**

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Wolfgang Wagmann, sieht das vorliegende Geschäft als etwas Erfreuliches, insbesondere mit Blick auf die ungünstigen finanziellen Zeiten. Er bedankt sich im Namen der Fraktion bei allen, die sich um dieses positive Resultat bemüht haben. Bis die Stadt Solothurn als Erbin festgestanden hatte, hat es zwar einige Jahre gedauert, das Warten hat sich jedoch gelohnt. Wie immer, wenn es ums Erben geht, entstehen Diskussionen, so auch im vorliegenden Fall. **Ein Teil der Fraktion befürwortet den Antrag der Stadtverwaltung, andere wiederum sehen eine andere Verwendung des Erbes.** Diskutiert wurde vor allem der Beitrag von 1,5 Mio. Franken, der dem Erbschaftsfonds gutgeschrieben werden soll. Die Entnahme von jährlich 100'000 Franken, bestimmt für den Unterhalt und Betrieb des Kunstmuseums, würde die laufende Rechnung für die nächsten 15 Jahre entlasten. Einige Mitglieder der FDP möchten dagegen den Gesamtbetrag von 1,5 Mio. Franken für die Gebäudehüllensanierung einsetzen. Damit käme die mit 6 Mio. Franken veranschlagte Sanierung rund einen Viertel günstiger zu stehen. Wie ausgeführt, würde dies jedoch das Abstimmungsergebnis verfälschen. Im Gegenteil besteht ein echtes Preisschild für das Restaurierungsvorhaben, wenn die 1,5 Mio. Franken nicht für die Sanierung eingesetzt werden. Wichtig erscheint im vorliegenden Fall die Zustimmung des Kantons sowohl zur Äufnung des Fonds, als auch zur Verwendung als Sanierungszustupf. **Wolfgang Wagmann vertritt vorliegend den Teil der Fraktion, die den Antrag der Verwaltung unterstützen.** Ein allfälliger Gegenantrag für die Streichung des Antrags 3 überlässt er denjenigen Fraktionsmitgliedern mit anderer Meinung.

Konrad Kocher freut sich über das aussergewöhnliche Traktandum und bedankt sich bei der Erblasserin. Das Aufteilen der Summen in verschiedene Töpfe und Fonds entspricht dem Sinne der Fraktion und hoffentlich jenem von Barbara Roth selig. Die Nutzung eines Betrags für die Gebäudehüllensanierung ist angebracht, zumal der Schutz der Kunstwerke im Museum auch den Schutz des Gebäudes bedingt. **Die SP-Fraktion spricht sich somit einstimmig für die Anträge des Ausschusses aus.**

Auch **Patrick Käppeli** bedankt sich im Namen der Fraktion bei der Erblasserin für den unerwarteten Geldsegen. **Die SVP wird den Anträgen zustimmen.**

Heinz Flück, bestätigt namens **der Fraktion der Grünen, den Anträgen des Ausschusses ebenfalls zuzustimmen.** Denn unabhängig vom Wert der Kunstgegenstände muss auch das Gebäude unterhalten werden.

Beratung

Markus Schüpbach, stimmt den Anträgen 1 und 2 grundsätzlich zu. Betreffend Antrag 3 vertritt er die Meinung, die Entnahme von 1,5 Mio. Franken für den Betrieb und den Unterhalt des Kunstmuseums entspreche nicht dem Willen der Erblasserin. Inhalt und Zweck des Erbes war der Schutz der Kunstwerke. Die Verwendung der 1,5 Mio. Franken für die Gebäudehüllensanierung stellen eine direkte Investition in das Kunstmuseum dar und dienen dem langfristigen Schutz der Kunstgegenstände. Das Argument hinsichtlich der Abstimmungsverfälschung kann er nachvollziehen, sieht darin jedoch ein reines Kommunikationsproblem und nicht ein finanzielles Problem. **Er stellt den Gegenantrag, Antrag 3 dahingehend zu ändern, den Gesamtbetrag von 1,5 Mio. Franken für die Gebäudehüllensanierung zu verwenden und nicht dem Fonds zuzuweisen.**

Reto Notter bestätigt, dass gemäss Rücksprache mit dem zuständigen Departement beide vorgeschlagenen Verwendungszwecke möglich sind. Wie sie ausgestaltet werden, liegt im Ermessen der Stadt. Es ist hingegen nicht möglich, den Betrag von 1,5 Mio. Franken innert einer kurzen Zeitspanne von zwei bis drei Jahren aufzulösen. Dies würde nicht mehr dem Willen der Erblasserin entsprechen. Hingegen wäre es gemäss Kanton ebenfalls zulässig, den Gesamtbetrag in die Gebäudehüllensanierung zu investieren.

Stefanie Ingold lässt zunächst über die Anträge 1 und 2 abstimmen.

Es folgt die Abstimmung zum Gegenantrag von Markus Schüpbach, den Gesamtbetrag von 1,5 Mio. Franken für die Gebäudehüllensanierung zu verwenden und nicht dem Fonds zuzuweisen.

Der Gegenantrag von Markus Schüpbach, den Gesamtbetrag von 1,5 Mio. Franken für die Gebäudehüllensanierung zu verwenden und nicht dem Fonds zuzuweisen, wird mit 4 Ja-Stimmen zu 20 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

Im Anschluss lässt **Stefanie Ingold** über die ursprünglichen Anträge 3 und 4 abstimmen.

Gestützt auf den Antrag des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

Die Erbschaft Barbara Roth wird aufgelöst. Die Erbschaft wird wie folgt verwendet:

Einstimmig

1. Einlage in den Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums von Fr. 180'000
2. Einlage in den Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und den Objekterwerb des Kunstmuseums von Fr. 420'000

28 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung

3. Bildung von 1,5 Mio. Fr. für den Fonds Erbschaft Roth. Der Betrag wird dem Konto 1.20930.08 gutgeschrieben und ist zweckbestimmt für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums zu verwenden. Für den Betrieb und Unterhalt des Kunstmuseums erfolgt eine jährliche Entnahme von Fr. 100'000, die der Dienststelle 3113 Kunstmuseum gutgeschrieben wird. Der Fonds ist nicht verzinslich und kann vollständig aufgebraucht werden.
4. Der Restbetrag aus der Erbschaft wird zweckgebunden für die Gebäudehüllensanierung des Kunstmuseums verwendet. Der Betrag wird dem Konto 1.3113.6373.003 gutgeschrieben.

Verteiler (elektronisch)

Gemeindeversammlung

Finanzverwaltung

Vorsitzende des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit

ad acta 308-0, 942-1

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 36

10. Anpassung Reglement über das Taxiwesen

Referenten: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Walter Lüdi, Polizeikommandant

Referentin: Corinne Widmer, Vorsitzende des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport
und öffentliche Sicherheit

Vorlagen: Protokollauszug Ausschuss PKSS Nr. 1 vom 29.01.2024
Synopsis Taxireglement

Ausgangslage und Begründung

Das für die Stadt Solothurn geltende Reglement über das Taxiwesen wurde am 24. Juni 1997 mit Beschluss der Gemeindeversammlung auf den Zeitpunkt der Genehmigung der Strafbestimmungen durch den Regierungsrat in Kraft gesetzt. Das vorliegende Reglement erfuhr seit in Kraft treten keine Änderungen.

Gemäss aktuellem Stand verfügen 13 Taxiunternehmen mit insgesamt 35 Taxifahrzeugen über eine Konzession der Stadt Solothurn. Die Nachfrage nach Taxikonzessionen für die Stadt Solothurn nimmt stetig zu, so erhält der zuständige Sachbearbeiter für das Taxiwesen monatlich Gesuche für das Erlangen einer Taxikonzession. Dieser Umstand könnte zu einem Überangebot der Taxidienstleistungen in der Stadt Solothurn führen.

Das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM), vom 06. Oktober 1995, regelt in Art. 2 und 3 die Grundsätze für den freien Zugang zum Markt bzw. Beschränkung des freien Zugangs zum Markt. Das Taxigewerbe ist als freies Gewerbe zu betrachten, dass sich im Markt behaupten muss. Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften kann die Anzahl Taxikonzessionen und Taxifahrzeuge nicht grundsätzlich limitiert werden.

Eine Regulierung könnte allenfalls mit Taxi-Standplatzbewilligungen vorgenommen werden. Dazu müsste die Stadt Solothurn eine gewisse Anzahl an öffentlichen Taxi-Standplätzen ausweisen, für welche entsprechende Bewilligungen ausgestellt würden. Für eine solche Massnahme wäre nebst den dafür vorgesehenen Standplätzen ein Kriterienkatalog erforderlich, welcher die Anforderungen für die Vergabe der Standplätze regelt und es müsste zusätzlich eine Ausschreibung für die Bewerbungen erfolgen. Solche Bewilligungen wären zeitlich zu begrenzen, z. Bsp. auf fünf Jahre. Insgesamt würde ein solches Prozedere einen grossen Aufwand generieren und scheint deshalb eher ungeeignet.

Das aktuelle Reglement über das Taxiwesen der Stadt Solothurn sieht deshalb auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen auch keine Regulation der Konzessionen oder Fahrzeuge vor. Sofern die Voraussetzungen nach § 3 des Reglements über das Taxiwesen erfüllt sind, kann die Gemeinderatskommission, als zuständige Behörde, ein Konzessionsantrag nicht ohne Weiteres ablehnen.

Durch gewisse Anpassungen im bestehenden Reglement über das Taxiwesen, gemäss beiliegender Synopse, soll die Erteilung von Taxikonzessionen durch Auflagen in Bezug auf die Qualität der Dienstleistungen besser gesteuert werden.

Antrag

Dem Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden des Gemeinderates

beantragt:

Die Anpassungen im Reglement über das Taxiwesen, vom 24. Juli 1997, werden zuhanden der Gemeindeversammlung genehmigt.

Der Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit hat zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung einstimmig bei 6 Anwesenden

beschlossen:

Die Anpassungen im Reglement über das Taxiwesen, vom 24. Juli 1997, werden zuhanden der Gemeindeversammlung genehmigt.

Erläuterungen zum Antrag

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, verweist grundsätzlich auf die zugestellten Unterlagen sowie die Protokolle. In der Stadt Solothurn ist das Taxiwesen unter dem Begriff des freien Gewerbes zu verstehen. Vorschriften funktionieren nur bedingt, es sei denn, es werden Taxistandbewilligungen erteilt, die alle fünf Jahre neu vergeben werden müssten. Angesichts fehlender Taxistandbewilligungen bildet das vorliegende Reglement die Grundlage für eine gewisse Regulierung. Das Inkrafttreten der vorgesehenen Änderungen ist von der Gemeindeversammlung abhängig, die Ende Juni vorgesehen ist. Für die Vorlage der Gemeindeversammlung werden die Platzhalter in § 13 Abs. 3 ersetzt und das Inkrafttreten des Reglements per 1. Juli 2024 festgelegt.

Seitens des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit erfolgt kein Votum zur Totalrevision des Reglements.

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Für **Franziska von Ballmoos** spricht nach 27 Jahren nichts gegen die Anpassung des Reglements über das Taxiwesen. Das geltende Reglement lässt kaum Spielraum offen, einem Gesuchsteller die Konzession nicht zu erteilen, ausgenommen bei schlechtem Leumund. Ob sich die steigende Tendenz der heute 13 konzessionierten Unternehmen und 35 Taxis möglicherweise auf die Coronakrise zurückführen lässt, kann nicht beurteilt werden. Das aktuelle Reglement sieht keine Regulation der Konzessionen und Fahrzeuge vor. Sind die in § 3 genannten Voraussetzungen erfüllt, kann die Gemeinderatskommission als zuständige Behörde einen Konzessionsantrag nicht ohne weiteres ablehnen. Aus Sicht der FDP wäre es empfehlens- oder gar wünschenswert, wenn beim Westbahnhof bereits heute ein Standplatz für zwei Taxis zur Verfügung stünde und nicht erst bei Erstellung des neuen Areals. Insbesondere ältere Menschen wäre es dienlich, wenn ihnen nach dem Einkauf, einem Arztbesuch etc. an der Wengistrasse ein Taxi zur Verfügung stehen würde. Ein Standplatz wäre auch mit Blick in die

Zukunft sinnvoll, wenn das gesamte Westbahnhofareal inkl. Weitblick neu entstehen wird. Davon, dass die Taxifahrer über eine Taxifahrerbewilligung verfügen, genügende Orts- und Sprachkenntnisse haben und sie die Voraussetzungen des berufsmässigen Personentransports erfüllen, wird ausgegangen. Ebenfalls wird davon ausgegangen, dass sie seriös, korrekt und anständig sind oder sich das Fahrzeug in einwandfreiem Zustand befindet. Ein grosses Anliegen ist es, dass potenzielle Fahrgäste nicht abgefangen werden, die Taxis nicht unnötig Umherfahren oder öffentliche Parkplätze blockieren, um Kundschaft anzuwerben. Auch dass der Fahrgast auf dem günstigsten Weg an sein Ziel befördert wird, ist wichtig. Begrüsst wird zudem die neue Regulierung zum Entzug der Fahrbewilligung und neue Regulierung betreffend Taxometer für die gute Sichtbarkeit von Taxen und Preisen. **Die FDP-Fraktion stimmt einstimmig zu, das vorliegende Reglement der Gemeindeversammlung zur Genehmigung zuzuweisen.**

Reto Stampfli befürwortet die Anpassung des Reglements und verweist auf die heute geltende Regelung von § 9 des Reglements betreffend die Preisanschrift am Fahrzeug bzw. der Anpassung auf den Taxometer. Vordergründig ist die Qualität wichtig und dass das Reglement keine Einschränkungen oder Erschwerungen für die Gewerbetreibenden bedeutet. Dies ist mit dem angepassten Reglement gewährleistet. Dass gewisse geografische und sprachliche Probleme auftauchen können, lässt sich nicht regulieren. **Die Fraktion Die Mitte und GLP ist vom Fortschritt der Vorschriften überzeugt, wird den Anträgen zustimmen** und dankt für die Ausarbeitung des angepassten Reglements.

Gemäss **Corinne Widmer** hat sich die Vergabe der Konzessionen in der Gemeinderatskommission jeweils schwierig gestaltet, weil das bisherige Reglement über das Taxiwesen diesbezüglich nicht sehr griffig war. Dies zu regulieren, ist nicht ganz einfach. Eine Regulierung der Standplätze erweist sich in Solothurn kaum umsetzbar, obwohl es eigentlich die beste Lösung darstellen würde, zumal sich so die Anzahl Standplätzen aktiv regulieren liesse und mit Konzessionen gesteuert werden könnte. Die Umsetzung einer solchen Lösung bedarf aber noch einiger Zeit. Das überarbeitete Reglement weist griffigere Bestimmungen auf. Auch wenn einige Voraussetzungen nicht einfach zu kontrollieren sind, erscheint das revidierte Reglement gesamthaft als Verbesserung. Dass sich Taxifahrer gegenüber ihren Gästen nicht immer anständig benehmen, muss wohl als Phänomen innerhalb dieses Metiers hingenommen werden. Umso besser, wenn diesem mit dem Reglement etwas entgegengewirkt werden kann. Sie bemängelt die im Vergleich zu anderen Städten sehr tiefen Konzessionsgebühren von 100 Franken und regt an, diese Thematik unbedingt in die Revision des Gebührentarifs aufzunehmen. Sie begrüsst ferner die Weitergeltung der bisherigen Regelung bei Veranstaltungen. **Die SP-Fraktion wird den Anträgen zuhanden der Gemeindeversammlung zustimmen.**

Christian Riggerbach stimmt namens der Fraktion der Grünen dem Antrag mit sämtlichen Änderungen zuhanden der Gemeindeversammlung zu. Das angepasste Reglement ist schlüssig und bietet eine Handhabe, inskünftig schwarze Schafe bestrafen zu können.

Patrick Käppeli erachtet die Anpassungen als sinnvoll und qualitätssteigernd. Es stellt sich indessen die Frage, ob Fahrer bei verweigerten Taxikonzessionen auf den Dienst Über ausweichen und so ihre Dienstleistungen in der Stadt Solothurn erbringen werden **Die SVP-Fraktion wird den Anpassungen zustimmen.**

Gestützt auf den Antrag des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

Einstimmig

Die Anpassungen im Reglement über das Taxiwesen, vom 24. Juli 1997, werden genehmigt.

Verteiler (elektronisch)

Gemeindeversammlung

Leiter Rechts- und Personaldienst

Polizeikommandant

Vorsitzende Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit

ad acta 654

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 37

11. Ergänzung Polizeiordnung mit dem Artikel Feuerwerksverbot

Referenten: Walter Lüdi, Polizeikommandant

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst

Referentin: Corinne Widmer, Vorsitzende Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit

Vorlagen: Protokollauszüge Ausschuss PKSS Nr. 10 vom 22.04.2024 und Nr. 8 vom 25.03.2024

Synopse Reglement Polizeiordnung

Plan Zone Feuerwerksverbot

Ausgangslage und Begründung

In den vergangenen Jahren hat das Abbrennen von Feuerwerkskörpern tendenziell zugenommen. Vermehrt wird solches nicht nur am 1. August oder in der Nacht von Silvester auf Neujahr unkontrolliert abgebrannt, sondern auch an Geburtstagsfeiern, Hochzeiten, Firmenanlässen und insbesondere an den Tagen vor oder nach dem Nationalfeiertag bzw. Silvester. Nebst der schädlichen Belastung für Menschen, Tiere und die Umwelt, birgt das Abbrennen von Feuerwerk nicht zu unterschätzende Gefahren. In der Vergangenheit kam es insbesondere in der Innenstadt, im Zusammenhang mit den Feierlichkeiten am Nationalfeiertag, zu kritischen Situationen, indem Feuerwerkskörper in Menschenansammlungen unkontrolliert gezündet wurden. Dadurch wurden Menschen erheblich gefährdet. Zudem besteht gerade im Bereich der Altstadt und Teilen der Vorstadt auf Grund der baulichen Gegebenheiten der Gebäude (geringe Gebäudeabstände, Innenhöfe, Zugänglichkeit usw.) ein erhöhtes Risiko eines Grossbrandes. Die historischen Gebäude sind dabei auf Grund ihrer Bauweise einem erhöhten Risiko ausgesetzt, durch Feuerwerk in Brand zu geraten.

In der Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992, ist derzeit kein Verbot oder Teilverbot für das Abbrennen von Feuerwerk enthalten. Im Punkt 2, besondere Vorschriften, A. Immissionen, in der Polizeiordnung, lässt sich in den bestehenden Artikeln der Umgang mit Feuerwerk nicht subsumieren, weshalb ein separater zusätzlicher Artikel eingefügt werden muss.

In verschiedenen Städten bestehen zum Teil schon seit längerer Zeit generelle oder örtlich und zeitlich beschränkte Feuerwerksverbote.

Thun

In der Stadt Thun besteht seit 2002 in einem bezeichneten Perimeter der Altstadt ein Verbot für das Abbrennen von jeglichem Feuerwerk. Vorbehalten bleiben spezielle Bewilligungen, insbesondere für traditionelle Anlässe. Im gesamten übrigen Stadtgebiet ist das Abbrennen von knallendem oder heulendem Feuerwerk nur am 1. August und in der Nacht von Silvester auf Neujahr gestattet.

Biel

Die Stadt Biel verbietet seit dem Jahr 2013 das Abbrennen von Feuerwerk oder anderen pyrotechnischen Gegenständen ausser anlässlich der Begehung des Schweizer Nationalfeiertages und an Silvester auf Neujahr. Ausnahmefälle, insbesondere bei Vorliegen erheblicher

öffentlicher Interessen, kann durch die zuständige Stelle auf entsprechendes Gesuch hin eine Ausnahmegewilligung erteilt werden.

Spiez

Spiez gestattet seit dem Jahr 2013 das Abbrennen von knallendem oder heulendem Feuerwerk ebenfalls nur am 1. August und in der Nacht von Silvester auf Neujahr. Im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen können Feuerwerke bewilligt werden. Ebenfalls bewilligungspflichtig sind Himmelslaternen.

Stadt Zürich

Die Stadt Zürich gestattet seit dem Jahr 2012 das Abbrennen von Lärm verursachendem Feuerwerk nur am 1. August und in der Nacht auf den 2. August sowie in der Nacht vom 31. Dezember auf den 1. Januar. Ausnahmen bedürfen einer Polizeibewilligung.

Stadt Wil

Die Stadt Wil verbietet seit dem Jahr 2019 das Abbrennen von Feuerwerk in der Altstadt vollständig und unterstellt den Einsatz von lärm erzeugendem Feuerwerk im restlichen Stadtgebiet einer Bewilligungspflicht. Ausgenommen davon sind die Nächte von Silvester auf Neujahr und vom 1. auf den 2. August.

Deutschland, Österreich und Italien

Zahlreiche Städte in den oben erwähnten Ländern haben zum Schutz ihrer historischen Innenstädte ebenfalls Feuerwerksverbote erlassen.

Mit einem Verbot für das Abbrennen von jeglichem Feuerwerk in der gesamten Altstadt sollen kritische Situationen in Menschenansammlungen und die Brandgefahr im historischen Ortsbild verhindert werden (Schutz von Gebäuden und Personen). Um einem Ausweichen auf die Vorstadt zu verhindern, wird der Perimeter auf ein Teilgebiet der Vorstadt erweitert (Verbotzone gemäss beiliegendem Plan).

Variante

Als Variante besteht die Möglichkeit, im gesamten übrigen Stadtgebiet die Verwendung von Feuerwerkskörpern, die Lärm erzeugen, zu verbieten, mit Ausnahme vom 1. auf den 2. August sowie von Silvester auf Neujahr. Diese Massnahme würde dem Schutz von Personen, Tieren und Sachen vor schädlichen Immissionen (Lärm, Verschmutzung) bzw. vor Sachschäden dienen.

Der Art. 15bis müsste mit dem folgenden zusätzlichen Absatz ergänzt werden:

Im gesamten übrigen Stadtgebiet ist das Abbrennen von Feuerwerk, das Lärm verursacht, nur vom 1. auf den 2. August und in der Nacht von Silvester auf Neujahr gestattet.

Die Stadtverwaltung sieht vorerst von einem Feuerwerksverbot auf dem ganzen Stadtgebiet ab und schlägt vor die Volksabstimmung (voraussichtlich Herbst 2024) abzuwarten.

Im Rahmen traditioneller öffentlicher Veranstaltungen können Ausnahmen von diesen Bestimmungen bewilligt werden.

Himmelslaternen

Eine weitere Problematik in Bezug auf den Brandschutz stellt das Steigenlassen von sogenannten Himmelslaternen (auch Skylaternen, Japanlaternen oder Flammeas genannt) dar. Solche werden zunehmend bei Hochzeiten und Geburtstagsfeiern verwendet und in den Nachthimmel gelassen. Durch eine offene Feuerquelle wird die Luft erhitzt, welche die Himmelslaterne dadurch thermisch aufsteigen lässt. Himmelslaternen können bis zu einer Höhe

von 500 Metern ab Boden aufsteigen und weisen eine Flugdauer von 10 bis 15 Minuten auf. Nach dem Abkühlen des Warmluftsacks sinkt die Himmelslaterne samt glühendem Brennkörper ab und landet schliesslich unkontrolliert irgendwo auf der Erde. Es besteht die Gefahr, dass durch die Einwirkung von Wind die Laterne in der Luft in Schräglage gerät und anschliessend brennend abstürzt. Dadurch besteht die Gefahr, dass ein Hausdach, ein trockenes Grundstück oder ähnliches entfacht werden und grosser Sachschaden entstehen kann.

Weiter können Himmelslaternen den Luftraum beeinträchtigen und Flugzeuge oder Helikopter in der Luft behindern. Gerade letztere sind auf Grund der regelmässigen Rettungs- und Transportflüge zum nahegelegenen Bürgerspital einer latenten Gefahr ausgesetzt.

Durch die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage können Widerhandlungen gegen die Bestimmungen geahndet und sanktioniert werden.

Anträge

Dem Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

beantragt:

Die Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992, wird mit dem folgenden zusätzlichen Paragraphen Feuerwerkverbot ergänzt.

§ 15^{bis} Feuerwerk

¹ In der gesamten Altstadt und einem Teilgebiet der Vorstadt ist das Abbrennen von jeglichem Feuerwerk verboten. Die Feuerwerksverbotszone wird wie folgt ergänzt (gemäss Plan im Anhang):

Nördlich bis Werkhofstrasse

Östlich bis Werkhofstrasse, Rötistrasse

Südlich bis Dornacherstrasse

Westlich bis Krummturmstrasse, Parkanlage Krummturm, Wengibrücke, Postplatz und Westringstrasse

Vorbehalten bleiben spezielle Bewilligungen, insbesondere für traditionelle Veranstaltungen.

² Das Steigenlassen von sogenannten Himmelslaternen (auch Skylaternen, Japanlaternen oder Flammeas genannt) ist auf dem gesamten Gebiet der Stadt Solothurn ausnahmslos verboten.

³ Im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen könne Feuerwerke bewilligt werden, die auch Effekte gemäss Abs. 2 beinhalten.

⁴ Feuerwerk darf in jedem Fall nur so abgebrannt werden, dass für Menschen, Tiere und Sachen keine Gefährdung entsteht.

Als Antrag an den Gemeinderat bzw. die Gemeindeversammlung hat der Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992, wird mit dem folgenden Paragraphen ergänzt.

§ 15^{bis} Feuerwerk

¹ In der gesamten Altstadt und einem Teilgebiet der Vorstadt ist das Abbrennen von jeglichem Feuerwerk verboten. Die Feuerwerksverbotszone wird wie folgt ergänzt (gemäss Plan im Anhang):

Nördlich bis Werkhofstrasse

Östlich bis Werkhofstrasse, Rötistrasse

Südlich bis Dornacherstrasse

Westlich bis Krummturmstrasse, Parkanlage Krummturm, Wengibrücke, Postplatz und Westringstrasse

Vorbehalten bleiben spezielle Bewilligungen, insbesondere für traditionelle Veranstaltungen.

² Das Steigenlassen von sogenannten Himmelslaternen (auch Skylaternen, Japanlaterne oder Flammeas genannt) ist auf dem gesamten Gebiet der Stadt Solothurn ausnahmslos verboten.

³ Im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen könne Feuerwerke bewilligt werden, die auch Effekte gemäss Abs. 2 beinhalten.

⁴ Feuerwerk darf in jedem Fall nur so abgebrannt werden, dass für Menschen, Tiere und Sachen keine Gefährdung entsteht.

5 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

2. Der § 15^{bis} Feuerwerk der Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992 wird mit dem folgenden Abs. 2 ergänzt. Die Nummerierung wird angepasst.

² Im gesamten übrigen Stadtgebiet ist das Abbrennen von Feuerwerk, das Lärm verursacht, nur vom 1. auf den 2. August und in der Nacht von Silvester auf Neujahr gestattet.

Charlie Schmid stellt den **Ordnungsantrag, dieses und die nächsten Traktanden zu verschieben.**

Urs Unterlerchner macht darauf aufmerksam, dass eine Verschiebung des Traktandums zur Ergänzung der Polizeiordnung und die damit einhergehende Nicht-Traktandierung für die nächste Gemeindeversammlung zur Folge hätte, dieses nicht per August 2024 in Kraft setzen zu können.

Wolfgang Wagmann sieht die Traktandierung angesichts der bevorstehenden nationalen Abstimmung ohnehin als unnötig an und spricht sich für den Ordnungsantrag aus.

Der Ordnungsantrag von Charlie Schmid, die zwei letzten Traktanden zu streichen bzw. auf die nächste Sitzung zu verschieben, wird mit 14 Ja-Stimmen zu 16 Nein-Stimmen abgelehnt.

Erläuterungen zum Antrag

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, weist auf die Diskussionen über ein komplettes Verbot von Feuerwerk hin. Im Hinblick auf die nationale Abstimmung und zum Schutz der Altstadt wurde beschlossen, dies auf den Stadtteil gemäss Anhang zum Antrag zu beschränken. Das Inkrafttreten des Reglements birgt jedoch gewisse Probleme. Es wäre forciert, ein Inkrafttreten per 1. Juli 2024 festzusetzen, wenn das Geschäft am 24. Juni 2024 in der Gemeindeversammlung behandelt und anschliessend noch publiziert werden muss. Realistisch ist eine Inkraftsetzung per 1. September 2024.

Walter Lüdi, Polizeikommandant, weist auf die Wichtigkeit der Kommunikation hin. Ein solcher Beschluss der Gemeindeversammlung lässt sich nicht umgehend umsetzen, sondern es bedarf einer sachgerechten Begleitung und Information der Öffentlichkeit.

Gemäss **Corinne Widmer**, hat der Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit in zwei Lesungen über die Vorlage beraten. Anlässlich der Märzsession stand die Mehrheit des Ausschusses dem strikten Feuerwerksverbot in der Altstadt und der Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet positiv gegenüber. Entsprechend wurde von der Verwaltung eine Ergänzung erarbeitet. Eine begrenzte Ausweitung des Verbots macht angesichts der Belastung von Menschen, Tier und Umwelt und deren örtlichen Ausbreitung keinen Sinn. Die anwesenden Vertreter aus der Landwirtschaft werden aus erster Hand über die Ärgernisse berichten können, wenn das Kulturland oder die Felder nach den jeweiligen Feierlichkeiten vom Unrat der Feuerwerke befreit werden müssen. Der Ausschuss hatte ebenfalls darüber diskutiert, die gesamtschweizerische Abstimmung zum Thema abzuwarten. Vorliegend bietet sich für die Stadt Solothurn jedoch die Möglichkeit, einmal mehr einen Schritt voranzugehen und ein Zeichen zu setzen. Viele Menschen und Tiere leiden unter den Feuerwerken und profitieren vom Verbot. **Der Ausschuss hat sich deshalb für die Ausweitung des Verbots auf den gesamten Perimeter der Stadt ausgesprochen und wird eine Ergänzung beantragen.**

Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.

Voten aus den Fraktionen

Christian Riggerbach, spricht sich namens der Fraktion der Grünen einstimmig für das strikte Verbot in der Altstadt und die Ausweitung auf das ganze Stadtgebiet aus. Ohne Feuerwerk ist es nicht nur für den Mensch, sondern auch die Tiere angenehmer. Er berichtet aus Sicht des Landwirts, jeweils am 1. August vermehrt nach den Tieren im Stall Ausschau halten zu müssen. Zudem werden im Anschluss an diesen Feiertag bei der Feldarbeit jeweils haufenweise Reste von Feuerwerkskörpern zusammengetragen. Er gibt zu bedenken, ein sehr grosser Anteil an bewirtschafteten Ländereien um Solothurn gehörten ebenfalls zum Stadtgebiet. **Die Fraktion der Grünen möchte deshalb einstimmig allen Anträgen folgen, auch was die unkontrollierbaren Himmelslaternen betrifft.** Gerade bei trockenen Getreidefeldern im Sommer stellen diese Himmelslaternen eine Gefahr dar.

Gemäss Claudio Hug, stimmt die Fraktion Die Mitte und GLP den Anträgen inklusive des Antrags des Ausschusses einstimmig zu und erachtet die Betrachtungsweise des gesamten Stadtgebiets als einen einzigen Perimeter als sinnvoll. Trotz dieser Regelung

bestehen genügend Möglichkeiten, Feuerwerk zu zünden. Dass mit dem Geschäft nicht die nationale Abstimmung abgewartet wird, macht ebenfalls Sinn.

Charlie Schmid merkt an, das Geschäft habe ratlos gemacht. Zumal die Stadt in der Vergangenheit kein Problem mit Feuerwerk gehabt hat. Es wird ein Problem angegangen, das nicht besteht. Aus Sicherheitsgründen ist nachvollziehbar, wenn das Abbrennen von Feuerwerk in der Altstadt verboten werden soll. Auch wenn dies bedeutet, selbst auf sogenannte «Frauenfürze» verzichten zu müssen und sich allenfalls strafbar zu machen. Ein Feuerwerksverbot auf dem gesamten Stadtgebiet wird von der Mehrheit in der FDP-Fraktion abgelehnt. Sie erachtet bereits die unterschiedlichen Anträge von Stadtpräsidium und Stadtpolizei als fragwürdig. Die Stadt kennt bereits heute genügend Verbote und Regulierungen, so beispielsweise die geltenden Bestimmungen betreffend die Aussenrestauration. Die Stadt hat ohnehin den Ruf, alles zu verbieten. Ausserdem soll kein Feuerwerkstourismus in die umliegenden Gemeinden gefördert werden. Zudem steht die nationale Abstimmung zum Feuerwerksverbot noch an, wobei hier offensichtlich bereits von deren Annahme ausgegangen wird. Wäre dies der Fall, bräuhete es kein kommunales Reglement und es könnte folglich das Verbot des Bundes abgewartet werden. **Die Mehrheit der FDP wird die Anträge der Stadtpolizei und des Ausschusses ablehnen und dem Antrag des Stadtpräsidiums zustimmen.** Einzelne Mitglieder der Fraktion werden indessen auch diesen Antrag ablehnen.

Gemäss Konrad Kocher, unterstützt die SP-Fraktion einstimmig die verschärfte Version und wird deshalb beiden Anträgen zustimmen. Im ersten Antrag wurde festgestellt, ein Feuerwerksverbot sei sinnvoll für Tiere und Luftqualität. Es ist aber klar, dass die Grenzen der Altstadt durchlässig sind und es nicht nur dort zu Lärm und Rauch kommt oder Abfall anfällt, sondern auch in den umliegenden Teilen der Stadt. Es soll auch kein Feuerwerkstourismus in die Nachbargemeinden gefördert werden.

Patrick Käppeli erachtet die geänderte Polizeiordnung mit dem Feuerwerksverbot in der Altstadt mit ihren vielen historischen Bauten, die zu schützen sind, als sinnvoll. Was ein Brand in der Altstadt bedeuten kann, hat die Stadt erfahren müssen. Auch die Tiere leiden unter den Feuerwerken, trotzdem spricht sich die Fraktion gegen eine Ausweitung des Verbots aus. Es kann und darf auf den gesunden Menschenverstand der Bevölkerung im Umgang mit Feuerwerkskörpern vertraut werden. Auch die Durchsetzung des Verbots erweist sich als schwierig, so stellt sich beispielsweise die Frage, wie mit Personen umgegangen werden soll, die mit harmlosen Knallteufeln in der Altstadt hantieren. Die Stadt muss in diesem Bereich nicht vorsehen, zumal über die nationale Initiative abgestimmt wird. Weitere Einschränkungen für die Bevölkerung werden abgelehnt. **Die SVP-Fraktion lehnt die Anträge ab.**

Beantwortung der Fragen

Heinz Flück, hält fest, dass es ausdrücklich nicht um «Frauenfürze», sondern um Chinaboxen geht, die zu dieser Jahreszeit fast an jedem Wochenende bei Polterabenden oder Geburtstagen gezündet werden. Und dies fast immer in Wohnquartieren.

Die Frage von **Patrick Käppeli**, ob sogenannte «Knalltüüfeli» vom Verbot ebenfalls erfasst werden, wird von **Walter Lüdi** grundsätzlich bestätigt. Dennoch weist er darauf hin, dass nicht primär diese der Grund für Reklamationen sind und sich das Verbot nicht gegen diese richtet, sondern gegen heulende und knallende Feuerwerke.

Laura Gantenbein erkundigt sich nach der Möglichkeit bzw. Unmöglichkeit zum geplanten Zeitpunkt des Inkrafttretens per 1. August 2024. **Stefanie Ingold** verweist auf die Erläuterungen von Urs F. Meyer, dass das Reglement per 1. September 2024 in Kraft tritt.

Für **Konrad Kocher** richtet sich das Verbot gegen das Abbrennen von Feuerwerk. Folglich seien Knallteufel nicht miterfasst. Dem widerspricht **Walter Lüdi** und verweist auf den gängigen Begriff des Feuerwerks. **Angela Petiti** entgegnet dieser Auffassung und verweist auf den Wortlaut der Bestimmung, der das Abbrennen von Feuerwerk umfasst, das Lärm verursacht, nennt, was auf Knallteufel nicht zutrifft.

Stefanie Ingold lässt über die einzelnen Anträge separat abstimmen.

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, weist darauf hin, dass mehrere Anpassungen notwendig sein werden, sollte der Antrag des Ausschusses angenommen werden. Aus der soeben geführten Diskussion geht klar hervor, welche Anpassungen gewünscht werden. Die Verwaltung wird die formellen Anpassungen für die Gemeindeversammlung vornehmen. Der Artikel wird entsprechend angepasst.

Gestützt auf den Antrag des Ausschusses für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit wird zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

28 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

1. Die Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992, wird mit dem folgenden Paragraphen ergänzt.

§ 15^{bis} Feuerwerk

¹ In der gesamten Altstadt und einem Teilgebiet der Vorstadt ist das Abbrennen von jeglichem Feuerwerk verboten. Die Feuerwerksverbotszone wird wie folgt ergänzt (gemäss Plan im Anhang):

Nördlich bis Werkhofstrasse

Östlich bis Werkhofstrasse, Rötistrasse

Südlich bis Dornacherstrasse

Westlich bis Krummturmstrasse, Parkanlage Krummturm, Wengibrücke, Postplatz und Westringstrasse

Vorbehalten bleiben spezielle Bewilligungen, insbesondere für traditionelle Veranstaltungen.

² Das Steigenlassen von sogenannten Himmelslaternen (auch Skylaternen, Japanlaterne oder Flammeas genannt) ist auf dem gesamten Gebiet der Stadt Solothurn ausnahmslos verboten.

³ Im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen könne Feuerwerke bewilligt werden, die auch Effekte gemäss Abs. 2 beinhalten.

⁴ Feuerwerk darf in jedem Fall nur so abgebrannt werden, dass für Menschen, Tiere und Sachen keine Gefährdung entsteht.

18 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

2. Der § 15^{bis} Feuerwerk der Polizeiordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, vom 30. Juni 1992 wird mit dem folgenden Abs. 2 ergänzt. Die Nummerierung wird angepasst.

² Im gesamten übrigen Stadtgebiet ist das Abbrennen von Feuerwerk, das Lärm verursacht, nur vom 1. auf den 2. August und in der Nacht von Silvester auf Neujahr gestattet.

Verteiler (elektronisch)

Gemeindeversammlung

Rechts- und Personaldienst

Polizeikommandant

Vorsitzende Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit

ad acta 110-4

Postulat der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Angela Petiti vom 14. Mai 2024, eingereicht am 21. Mai 2024, betreffend «Im Rahmen der Reorganisation der Verwaltung prüft die Stadt die Einführung einer Fachstelle Umwelt und Klima, wie diese in die Verwaltungsstruktur eingegliedert werden könnte und welche Aufgaben ihr zukommen würden.»; inkl. Begründung

Die SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Angela Petiti, hat am 22. Mai 2024, folgendes Postulat mit Begründung eingereicht:

«Im Rahmen der Reorganisation der Verwaltung prüft die Stadt die Einführung einer Fachstelle Umwelt und Klima, wie diese in die Verwaltungsstruktur eingegliedert werden könnte und welche Aufgabenbereiche ihr zukommen würden.

Begründung:

Biodiversität, Klimawandel und Energie sind Themen, die uns auch in den nächsten Jahren stark beschäftigen werden. Richtentscheide auf Bundes- und Kantonebene werden in der Stadt umgesetzt werden müssen. In den nächsten Jahren werden wir in Solothurn ausserdem Massnahmen zur Reduzierung von Hitze-Hotspots durchführen müssen. Das Konzept Schwammstadt wird umgesetzt, wichtige bauliche Projekte stehen an und es werden weitere Fragen im Energiebereich auf uns zukommen.

Die Fachstelle Umwelt und Klima soll die Kapazität haben sich konkreten Umwelt- und Naturprojekten annehmen zu können. So erarbeitet sie Projekte, die in Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen der Stadtverwaltungen umgesetzt werden. Eine zweite wichtige Aufgabe ist das Begleiten von Planungs- und Bauprojekten. Zudem übernimmt die Fachstelle Sensibilisierungsarbeit in der Bevölkerung und gilt als Anlaufstelle für Umweltfragen.

Im Rahmen der Reorganisation der Verwaltung sehen wir die Gelegenheit, eine Fachstelle Umwelt und Klima als festen Bestandteil in der Verwaltung einzuführen.

Die SP der Stadt Solothurn ersucht das Stadtpräsidium zu prüfen, ob und wie in der neuen Verwaltungsstruktur die Fachstelle Umwelt und Klima integriert und als fester Bestandteil eingesetzt werden könnte. In einem zweiten Schritt soll erlassen werden, wie die Aufgaben- und Ressourcenverteilung innerhalb der Verwaltung erfolgen kann, damit die eingesetzte Fachstelle effektiv wirken könnte.

Es sei zu prüfen, welche Schwerpunkte der Fachstelle Umwelt und Klima zukommen würden. Ganz wichtig wäre, dass künftige Projekte, die zur Aufwertung des Stadtklimas beitragen, eng begleitet würden.

Angela Petiti
Pierric Gärtner
Konrad Kocher»

Regula Straumann
Corinne Widmer

Konrad Kocher
Philipp Jenni

Verteiler (elektronisch)
Stadtpräsidium (mit Postulat)

Zur Stellungnahme:
Stadtbauamt
ad acta 012-5, 000-3

12. Verschiedenes

- Nach der Behandlung des Traktandums 11 stellte **Marianne Wyss**, SVP, den **Ordnungsantrag, das Traktandum 12** (Stellungnahme zur Motion bzw. zum Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion, EU Stefan Buchloh, vom 26.10.2021, betreffend «Einführung einer integrierten Ganztageschule für die ganze Primarstufe»; Weiterbehandlung) auf die nächste Sitzung **zu verschieben. Der Ordnungsantrag wird mit 25 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen genehmigt.**
- **Stefanie Ingold** informiert über die eingegangene Mitteilung, wonach die ALDI-Filiale an der Dornacherstrasse, Perron 1, per November 2024 schliessen wird.
- **Stefanie Ingold** weist auf den Sommercampus für Lehrerinnen und Lehrer vom 8. bis 19. Juli 2024 in Solothurn hin. Für die Kurse haben sich mit 1075 Anmeldungen sehr viele Personen angemeldet. Im Vergleich zum Vorjahr in St. Gallen entspricht dies 22 Prozent mehr. Die hohe Zahl an Anmeldungen spricht für die Stadt Solothurn als attraktiven Durchführungsort.
- **Stefanie Ingold** weist auf das Stadtgespräch, 2. Auflage, vom 5. Juni 2024 hin, das zusammen mit dem Vize-Stadtpräsidenten durchgeführt wird. Thematisiert wird die Nutzung des öffentlichen Raumes, dies auch im Hinblick auf das Projekt Bahnhof Süd.
- **Marianne Wyss** erkundigt sich nach der Vernehmlassung des Gemeinderats zur Teilrevision des Sozialgesetzes, familienergänzende Kinderbetreuung. Gemäss Stefanie Ingold wurde bei Vernehmlassungen des Kantons vom Gemeinderat nie Stellung genommen. Dies würde ein Novum darstellen. Es ist gängige Praxis, dass die Rückmeldung von Seiten der Verwaltung erfolgt. Die Teilrevision wird grossmehrheitlich befürwortet und unterstützt. Sofern seitens des Gemeinderats Bedarf besteht, wird die verfasste Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

Schluss der Sitzung: 23:30 Uhr

Die Stadtpräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:

