

1. Sitzung 2024

Montag, 24. Juni 2024, 19:00 Uhr, Gemeinderatsaal im Landhaus

Vorsitzende: Stefanie Ingold, Stadtpräsidentin

Stimmzähler: Fritz Geissberger
Daniel Oetterli

Protokoll: Denise Eschler

Traktanden:

1. Jahresrechnungen 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn mit dem Sondertraktandum:
 - 1.1 Verwendung Rechnungsüberschuss: Zuweisung an drei Vorfinanzierungen sowie zusätzliche Abschreibungen auf dem Grundstück an der Hans Huber-Strasse; Kreditbewilligung
2. Verwendung Erbschaft Barbara Roth
3. Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditantrag
4. Teilrevision GO / DGO inkl. IKS Artikel
5. Teilrevision Polizeiordnung
6. Teilrevision Reglement über das Taxiwesen
7. Varia

Eingereichter Vorstoss

Motion IG Fernwärme Hintere Gasse / Barfüssergasse / Altstadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Katharina Hochstrasser, vom 24. Juni 2024, betreffend «Klimafreundliche Alternativen zur Wärmeversorgung in der Altstadt Solothurn für private Liegenschaftsbesitzende»

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** begrüsst die Solothurnerinnen und Solothurner herzlich zur Gemeindeversammlung und zeigt sich erfreut über das zahlreiche Erscheinen. Sie begrüsst ebenfalls die anwesenden Journalistinnen und Journalisten sowie die weiteren Gäste und dankt für ihr Interesse.

Sie bringt folgende administrativen sowie reglementarischen Vorbemerkungen an: Die Einladung zur Gemeindeversammlung ist gemäss Paragraph 8 der Gemeindeordnung (GO) mit der Publikation im Anzeiger rechtzeitig erfolgt. Wie immer wurde eine Broschüre mit der Kurzfassung der traktandierten Geschäfte an alle Stimmberechtigten verschickt. Entsprechend Paragraph 20 GO wurden alle Geschäfte im Gemeinderat vorberaten. Gemäss Paragraph 4 GO kann die Gemeindeversammlung nur über traktandierte Geschäfte befinden. Für nicht traktandierte Geschäfte stehen die Instrumentarien der Motion, des Postulats und der Interpellation zur Verfügung. Stimmberechtigt sind Schweizerinnen und Schweizer nach Vollendung des 18. Altersjahres mit Wohnsitz in der Stadt Solothurn, die zudem im Stimmregister eingetragen sind. Wer nicht stimmberechtigt ist, muss auf den Besucherplätzen Platz nehmen.

Als Stimmzähler werden Fritz Geissberger und Daniel Oetterli vorgeschlagen. Die Stimmberechtigten stimmen der Wahl der Stimmzähler einstimmig zu. Die Stadtpräsidentin bedankt sich bei den beiden, sich heute Abend für dieses Amt zur Verfügung zu stellen.

Zur Traktandenliste bestehen keine Wortmeldungen. Sie wird stillschweigend genehmigt.

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 1

1. Jahresrechnungen 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn mit dem Sondertraktandum:

1.1 Verwendung Rechnungsüberschuss: Zuweisung an drei Vorfinanzierungen sowie zusätzliche Abschreibungen auf dem Grundstück an der Hans Huber-Strasse; Kreditbewilligung

Referentin: Daniela Donatus, Leiterin Finanzen + Dienste Regio Energie Solothurn
Referenten: Reto Notter, Finanzverwalter
Marcel Rindlisbacher, Direktor Regio Energie Solothurn
Pascal Walter, Präsident Wirtschafts- und Finanzausschuss

Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024
Rechnungen und Verwaltungsbericht 2023
Geschäftsbericht 2023 der Regio Energie Solothurn

Anwesend 169 Stimmberechtigte (97 Männer, 72 Frauen)

Gemeinderechnung 2023

Reto Notter leitet sein Referat mit der Aussage ein, ein Rechnungsergebnis vorlegen zu können, welches besser ausgefallen ist als budgetiert.

Hauptsächlich zur Verbesserung gegenüber dem Budget beigetragen haben die Gemeindesteuern der juristischen Personen aus den Vorjahren sowie die Gemeindesteuern der natürlichen Personen. Dies sowohl aus den Vorjahren wie auch des laufenden Jahres. Gleichzeitig konnten grössere Einsparungen beim Unterhalt der Informatik sowie den allgemeinen Diensten erzielt werden. All diese positiven Abweichungen kumulieren sich zum Ertragsüberschuss von 9,8 Mio. Franken. Darin berücksichtigt sind die tieferen Erträge bei der Quellensteuer der natürlichen Personen. Ein grösserer Mehraufwand entstand beim wirtschaftlichen Beitrag an die privaten Haushalte gemäss Sozialhilfegesetz.

Der erzielte Ertragsüberschuss liegt um 5,6 Mio. Franken über dem Budget. Der Nettoaufwand aller Aufgabenbereiche ohne Steuern liegt um 3,3 Mio. Franken unter den Erwartungen. Die Nachtragskredite und Kreditüberschreitungen konnten durch anderweitige Verbesserungen mehr als aufgefangen werden. In diesem Rechnungsergebnis zeigt sich wiederum eine überaus gute Budgetdisziplin. Der Nettoertrag der Steuern liegt um 2,3 Mio. Franken über dem Budget.

Werden die Nettoaufwände der Hauptaufgabenstelle ohne Steuern betrachtet, ergibt sich folgendes Bild: Der grösste Nettoaufwand verursacht der Bereich Bildung mit 21,1 Mio. Franken. An zweiter Stelle folgt der Bereich Soziale Sicherheit mit 15 Mio. Franken und an dritter Stelle die Kultur, Sport und Freizeit, Kirche mit 11,6 Mio. Franken. Auch im Vorjahr verursachte die Bildung mit 20,7 Mio. Franken den grössten Nettoaufwand.

Der Nettosteuerertrag übertrifft das Vorjahresergebnis um 2,7 Mio. Franken. Dies ist vor allem auf die höheren Gemeindesteuern der juristischen Personen aus den Vorjahren, den Gemeindesteuern der natürlichen Personen des laufenden Jahres sowie die Grundstückgewinnsteuern zurückzuführen. Im Berichtsjahr beträgt der Anteil der juristischen Personen am gesamten Steuerertrag 13,7 Prozent. Im Vorjahr betrug dieser noch 12,4 Prozent. Je höher dieser Anteil, desto grösser wird das Risiko von konjunkturbedingten Schwankungen.

Die Investitionsrechnung weist gegenüber den Ausgaben von 32,4 Mio. Franken und Einnahmen von 1,2 Mio. Franken, Nettoinvestitionen von 31,2 Mio. Franken aus. Der Realisierungsgrad bei den Ausgaben beträgt 99,0 Prozent. Die Bruttoinvestitionen liegen um 0,3 Mio. Franken bzw. 1 Prozent unter dem Budget. Zu dieser Unterschreitung führten insbesondere die Umgestaltung der Schöngrünstrasse, die Strassen, die Beleuchtung und Begrünung des Weitblick Süd sowie die Gesamtsanierung des Schulhauses Fegetz. Demgegenüber weisen die Gesamtsanierung Schulhaus Wildbach und die Umgestaltung des Postplatzes die grössten Budgetüberschreitungen aus. Die Einnahmen liegen um 0,6 Mio. Franken höher, so dass die Nettoinvestitionen das Budget um 0,9 Mio. Franken verringern. Der hauptsächliche Grund für die Überschreitung der Einnahmen sind die Investitionsbeiträge für die Umgestaltung des Postplatzes und an den Neubau Allwetterplatz/Kunstrasen bei den Sportplätzen mittleres Brühl.

Von den Bruttoausgaben entfällt mit 16,8 Mio. Franken der grösste Anteil auf den Bereich Bildung. Danach folgen die Bereiche Kultur, Sport und Freizeit, Kirche, mit 5,4 Mio. Franken sowie der Umweltschutz und die Raumordnung mit 4,9 Mio. Franken. Im Vorjahr lag der grösste Anteil mit 12,0 Mio. Franken ebenfalls im Bereich Bildung.

Der Referent nennt die folgenden Auswirkungen auf den Rechnungsabschluss und die einzelnen Kennzahlen:

Der Nettoverschuldungsquotient gibt an, welcher Anteil der direkten Steuern von natürlichen und juristischen Personen bzw. wie viele Jahrestanzen erforderlich wären, um die Nettoschulden abzutragen. Der Steuerertrag wird so auf einen Steuerbezug von 100 Prozent umgerechnet. Die Verschuldung wird bei einem Nettoverschuldungsquotient von unter 100 Prozent als gut, zwischen 100 bis 150 Prozent als genügend und über 150 Prozent als schlecht beurteilt. Der Nettoverschuldungsquotient beläuft sich im Berichtsjahr auf gute -39 Prozent.

Der Selbstfinanzierungsgrad zeigt auf, in welchem Ausmass die Nettoinvestitionen mit selbst erarbeiteten Mitteln finanziert werden können. Ein Selbstfinanzierungsgrad unter 100 Prozent führt zu einer Neuverschuldung, ein solcher über 100 Prozent zu einem Abbau der Nettoschuld oder einer Erhöhung des Nettovermögens. Erreicht wurden 16,2 Prozent. Damit wird eine grosse Neuverschuldung ausgewiesen. Im Vorjahr waren es noch 20,1 Prozent. Der Vergleich mit dem Vorjahr und auch das Diagramm zeigen, dass diese Kennzahl von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegt. Sie wird deshalb aussagekräftiger, wenn sie über einen Zeitraum von mehreren Jahren hinweg gemessen wird. Über den Zeitraum der letzten vier Jahre hinweg betrug der Selbstfinanzierungsgrad 28,0 Prozent. Auch über die letzten acht Jahre waren es ebenfalls nur 59,6 Prozent. Damit wird ersichtlich, dass die Nettoinvestitionen über den Zeitraum der letzten acht Jahre nicht mit den selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert werden konnten.

Das Nettovermögen je Einwohner ist von 3'097 Franken auf 1'539 Franken gesunken. Das durchschnittliche Nettovermögen der Solothurner Gemeinden belief sich im Jahr 2022 auf 450 Franken. Im Rechnungsjahr 2023 halbierte sich das Nettovermögen der Stadt Solothurn auf 26,1 Mio. Franken. Bereits im Vorjahr lag eine Verschlechterung von 19,3 Mio. Franken vor. Mit diesem Reinvermögen steht die Stadt indessen besser da als das Mittel der Solothurner Gemeinden.

Zusammenfassend hält der Finanzverwalter fest, dass ein gegenüber dem Budget verbessertes Rechnungsergebnis vorliegt. Die Verbesserung der Erfolgsrechnung ist zu 59 Prozent dem geringeren Nettoaufwand und zu 41 Prozent dem höheren Nettoertrag der Steuern zu verdanken. Es kann wiederum eine gute Ausgabendisziplin ausgewiesen werden. Der Ertragsüberschuss ist hauptsächlich durch die Auflösung der Neubewertungsreserve, also durch nicht liquiditätswirksame Vorgänge, zustande gekommen. Das operative Ergebnis beträgt lediglich 0,4 Mio. Franken. Dies führte dazu, dass das mittlere Investitionsvolumen nicht vollständig aus den selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert werden konnte und das Reinvermögen stark

gesunken ist. Bis auf den Selbstfinanzierungsgrad, den Selbstfinanzierungsanteil und den Investitionsanteil liegen jedoch alle Kennzahlen in einem guten Bereich. Sie zeigen eine gute und solide Finanzlage an. Sorgen bereitet allerdings der Selbstfinanzierungsgrad.

Der Finanzplan, der Anfang Juni von der Finanzkommission zu Händen der Verwaltungsleitungskonferenz und der politischen Behörden verabschiedet wurde, weist keine beruhigenden Ergebnisse aus. Die Nettoinvestitionen bleiben während der gesamten Finanzplanperiode sehr hoch und auch beim operativen Ergebnis werden jährliche hohe Defizite erwartet. Bereits Ende dieses Jahres wird das aktuelle Reinvermögen von 26 Mio. Franken aufgebraucht sein und sich in eine Nettoschuld verwandelt haben.

Die Ausgangslage bleibt mit dem vorliegenden Rechnungsergebnis immer noch gut, kann sich aber aufgrund der neusten Finanzplandaten in relativ kurzer Zeit ändern. Deshalb ist eine zurückhaltende Finanzpolitik weiterhin unerlässlich und die zu erarbeitenden Spar- und Optimierungsmassnahmen sind noch zwingender geworden.

Mit diesen Worten bittet der Finanzverwalter die Anwesenden, auf die Jahresrechnung 2023 einzutreten und den Anträgen des Gemeinderates zuzustimmen.

Jahresrechnung 2023 der Regio Energie Solothurn

Marcel Rindlisbacher beginnt sein Referat mit den Worten, die Regio Energie präsentiere eine rote Null, was nicht berauschend ist. Pascal Walter, Präsident des Wirtschaft- und Finanzausschusses sowie Reto Notter, Finanzverwalter, wurden im November 2023 über das Ergebnis informiert.

Letztmals wurde im Jahr 2011 eine schwarze Null ausgewiesen. Die Situation ist komplex. Zur Beruhigung: Die Regio Energie hat kein Vermögen vernichtet, sondern die Deckungsdifferenzen auf Seiten Energie wertberichtigt. Damit wurden potenzielle Verluste in den kommenden Jahren vorweggenommen. Sollten Verluste eintreten, werden sie keine Auswirkungen auf das Ergebnis haben. Werden die Abschlüsse hingegen besser, wird die Regio Energie entsprechend wieder einen Gewinn haben.

Bevor die Finanzzahlen präsentiert werden, zeigt der Referent auf, was die Regio Energie im Jahr 2023 beschäftigt hat. Wachstum ist für sie notwendig, um die stark sinkende Nachfrage im Gasgeschäft kompensieren zu können. Beim Strom will sie anorganisch wachsen. Im Jahr 2014 war die Regio Energie einzig in der Stadt Solothurn die Stromnetzbetreiberin. Die Gemeinden Feldbrunnen-St. Niklaus und Zuchwil wurden mit Wasser versorgt und der grosse Rest war Gasversorgungsgebiet (Die eingeblendete Versorgungskarte zeigt das damalige Gasnetz mit Zusatzfunktion). Auf der präsentierten Karte ist die Absicht der Regio Energie, Fernwärme zu liefern, erst angedeutet. Bei der Fernwärme wird heute gegen innen verdichtet. Ein organisches Wachstum ist sehr kapitalintensiv. Die Regio Energie könnte schneller handeln, ist aber immer wieder mit aufwändigen Bewilligungsverfahren konfrontiert. Die Relevanz der Fernwärme in Bezug auf das CO₂ wird später erläutert. Was die Stromversorgung im Jahr 2023 betrifft, durfte die Regio Energie nebst Solothurn acht weitere Werke in sieben Gemeinden als Netzbetreiberin bedienen. Auch im laufenden Jahr steht sie mit drei weiteren Gemeinden zwecks Stromnetzdienstleistungen in Kontakt, um gemeinsam mit den Netzbesitzern die passende Kooperationsform zu erarbeiten. Die Regio Energie hat in den vergangenen Jahren bei den Stromkunden ein jährliches Wachstum zwischen fünf und zehn Prozent stemmen müssen. Dies ist einerseits beachtenswert, andererseits hat es die eigenen Mitarbeitenden stark gefordert. Neben der Expansion bei der Fernwärme und beim Stromnetz mussten neue Regularien erarbeitet werden. Marcel Rindlisbacher hat vier davon herausgepickt: Der Erschliessungsplan Fernwärme Stadt Solothurn, der neu erarbeitete Konzessionsvertrag, die Eignerstrategie sowie das Energiekonzept. Bei der Fernwärme konnte in den letzten zwei Jahren der Investitionsstau abgearbeitet werden. Er nennt als Beispiel die Baustelle an der Sternengasse, die immer wieder zu Reklamationen geführt hatte. Aktuell steht die finale Realisierung des Erschliessungsplans aus dem Jahr 2021 an. Auch hier haben die Bewilligungsprozesse zu einem halben Jahr Verzögerung geführt und bei den einzelnen Hausanschlüssen wird sie bis zu einem Jahr oder mehr betragen. Auch das Thema Ortsplanungsrevision bremst die Bemühungen aus und verzögert den Neubau der neuen Energiezentrale auf der Rossallmend um vermutlich zwei Jahre. Die Regio Energie setzt sich mit Hochdruck für den Fernwärmeausbau ein. Nach dem Eingang der Baubewilligung arbeiten im Weitblick aktuell drei Bauunternehmen parallel und erschliessen weitere Quartiere mit CO₂-freier, einheimischer Energie. Der Konzessionsvertrag ist soweit möglich umgesetzt. Es wird erwartet, dass die Regio Energie weiterhin die eine oder andere Dienstleistung für die Stadt erbringen kann, etwa bei der öffentlichen Beleuchtung oder im IT-Bereich. Die Eignerstrategie richtet sich an den Verwaltungsrat und stellt nicht die Unternehmensstrategie dar. Der Referent präsentiert daraus vier wichtige Punkte. Die Eignerstrategie war zunächst die 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. Die wesentlichen Punkte der Strategie sind, dass neue Eigentümer gewollt sind, Energie- und Wasserversorgung betrieben werden soll, dass die Stadt weiterhin die Mehrheit halten soll. Daneben wurde auch der Rechnungslegungsstandard definiert. Der Hauptgrund liegt in der Unterstützung der anorganischen Wachstumsstrategie im Stromgeschäft. Die Planungssicherheit für die Regio Energie und Pachtnehmer soll erhöht werden. Mit einer Erhöhung der Kooperationstiefe

unterstützt die Regio Energie die Wertschöpfung und damit ein besseres Ergebnis zugunsten aller Stromkunden. Er weist auf die Abstimmung vom 9. Juni 2024 zum neuen Energiegesetz hin, in welchem die langfristige Strombeschaffung gesetzlich verankert wurde. Das Geschäftsmodell der Regio Energie bleibt unverändert, um Synergien im Energie- und Wassergeschäft nutzen zu können. Über die Eigentümerstrategie musste in den letzten Wochen diskutiert und gekämpft werden. Er hält fest: Die Strategie wird nicht alle sechs Monate geändert, ein derartiger Zick-Zack-Kurs führt zu schlechteren Ergebnissen sowohl für den Eigner als auch die Firma. Das Energiekonzept der Stadt wurde entgegengenommen und wird in die Investitionsplanung einfließen. Viel Raum nimmt hierbei die Fernwärme ein. Es werden aktuell weitere Ausbauschritte für die Jahre 2031 bis 2040 geplant. Diese Arbeiten sind konzeptionell aufgesetzt, wobei die Regio Energie auf beschleunigte Bewilligungsverfahren mit mehr Augenmass und gesundem Menschenverstand hofft.

Marcel Rindlisbacher möchte sich noch kurz zur Ökologie äussern und verweist dabei auf eine weitere Folie der Präsentation. Dort wird die CO₂-Fracht der eigenen Stromprodukte aufgezeigt (23 bis 26 Gramm pro Kilowattstunde). Primäres Ziel des Umbaus der Energieversorgung ist die Reduktion des CO₂-Ausstosses, im Idealfall auf Netto-Null. Im Jahr 2007 wies die Stadt Solothurn eine Fracht von 25 Gramm aus. Man könnte meinen, dies entspricht dem heutigen Ausstoss, was aber bei weitem nicht der Fall ist. Damals bestand ein sehr hoher Anteil an Atomstrom und es bestand ein einziges Produkt als Alternative. Im Jahr 2015 waren es dann 188 Gramm CO₂ pro Kilowatt, weil nach Fukushima der Atomstrom nicht mehr gefragt war und auf Alternativen ausgewichen werden musste. Dies führte zum entsprechenden Rückschritt. Mit den heutigen Produkten konnte dies weitgehend kompensiert werden und wir befinden uns wieder im Bereich von 20 bis 30 Gramm pro Kilowattstunde. Im Vergleich dazu und um eine Vorstellung zu haben: Eine Ölheizung liefert knapp 300 Gramm CO₂ pro Kilowattstunde, also das Zehnfache. Die Fernwärme wiederum hat eine CO₂-Fracht von 3,6 Gramm und ist somit zehnmal besser. Da der Regio Energie bekannt ist, welches Heizsystem sich früher in den Gebäuden befand, kann die CO₂-Einsparung aufgezeigt werden. Im Jahr 2023 waren dies 12'405 Tonnen. Mit dieser Menge kann ein Kleinwagen die Erde rund tausend Mal umfahren, also rund 40 Millionen Kilometer zurücklegen.

Zusammenfassend stellt er fest, das Ergebnis wäre deutlich schlechter ausgefallen, wenn das Kapital nicht vorhanden gewesen wäre. Die Situation der wertberichtigten Deckungsdifferenzen konnte ausgehalten werden. Andernfalls hätten diese Kosten in Form von höheren Tarifen auf die Kunden überwältzt werden müssen.

Daniela Donatus begrüsst die Anwesenden und bedankt sich für die Möglichkeit, die Zahlen aus dem letzten Geschäftsjahr präsentieren zu dürfen. Wie bereits angesprochen, war 2023 ein sehr arbeitsintensives Jahr mit vielen Spezialprojekten. So wurde unter anderem ein neues Personalreglement eingeführt, denn nur als attraktiver und moderner Arbeitgeber können Fachkräfte eingestellt werden und nur durch diese können auch die Kosten tief gehalten werden. Weitere Projekte waren die Arbeitsgruppe Statuten, Smartmeter sowie Weitere. Die Wetterverhältnisse – es war ein sehr warmes Jahr – führten in der Energiebranche und beim Hauseigentümer zu weniger Heiztagen. Dies führte zu einem rückläufigen Umsatz. Die Rückläufigkeit im Umsatz ist hauptsächlich dem Gasrückgang zuzuschreiben. Zusätzlich ist auch der Bruttogewinn rückläufig und das EBIT negativ. Den Ausschlag hierzu gaben die wertberichtigten Deckungsdifferenzen. Bei den Investitionen setzt sich der Trend im Allgemeinen fort. In gewissen Sparten können die Investitionen innerhalb des budgetierten Kostenrahmens durchgeführt werden oder gar günstiger. In anderen Bereichen, wo Drittentscheidungen wie bspw. Baubewilligungen oder andere Ausbauten abgewartet werden müssen, muss auch die Regio Energie mit ihren Investitionen zuwarten. Zusammenfassend lässt sich sagen, die Vermögensverhältnisse sind weiterhin relativ stabil, die Regio Energie lebt aber weiterhin von ihren Reserven.

Das **Bilanzbild** zeigt einen leichten Anstieg des Umlaufvermögens. Dies ist einer Änderung der Abrechnungsmethodik geschuldet, indem die Akontorechnungen den neuen Preisen

angepasst wurden. Dies führt auf der Aktivseite zu einem höheren Umlaufvermögen, auf der Passivseite wurde dadurch die Position Akonto höher. Das Anlagevermögen ist ebenfalls leicht gestiegen. Die Erhöhung des kurzfristigen Fremdkapitals führt auf der Passivseite zu entsprechend höheren Verpflichtungen. Die Reduktion des Eigenkapitals ist dem Verlust zuzuschreiben sowie der Dividende, die der Stadt abgeführt wurde.

Die wichtigsten Zahlen der **Erfolgsrechnung**; Der Umsatz ist von 179 Mio. auf 171 Mio. Franken, der Bruttogewinn von 39 Mio. auf 32 Mio. Franken gesunken. Dies sind einerseits die Effekte der Wertberichtigungen und ist andererseits dem geringeren Absatz im Gasgeschäft geschuldet. Etwas detaillierter ausgedrückt: Der Gesamtumsatz des Energiegeschäftes ist gesunken, der Stromabsatz leicht gestiegen und der Fernwärmeabsatz ebenfalls gestiegen. Der Einbruch beim Gas war überdimensional. Die Werte, die auf der einen Seite gestiegen sind, können auf der anderen Seite nicht abgedeckt werden, was den rückläufigen Umsatz und Bruttogewinn erklärt. Zu den weiteren Kosten gehören zu einem grossen Teil der Personalaufwand und die sonstigen Betriebskosten. Gezeigt wird eine Stichtagsbetrachtung der Personaldaten. Aus dieser ist ersichtlich, dass die Regio Energie dem allgemeinen Trend von Teilzeitbeschäftigung folgt. Die Personalkosten sind relativ stabil geblieben bzw. zeigen eine leichte Erhöhung. Das neu eingeführte Personal-Boni-System, worauf im letzten Jahr hingewiesen worden war, zeigt nun seine Auswirkungen. Eine grosse Position in der Jahresrechnung stellt der übrige Betriebsaufwand, auch als «Over Head» oder «Wasserkopf» bezeichnet, dar. Der Verwaltungsaufwand der Regio Energie ist zu einem grossen Teil dem Umstand geschuldet, dass teilweise Berater nötig sind. Die Jahresrechnungen müssen testiert werden und bei Gesetzesänderungen und/oder bspw. beim Personalreglement wird rechtliche Beratung benötigt. Im letzten Jahr wurde zudem auf das neue Programm hingewiesen, das innerhalb der Regio Energie gestartet wurde: Intern als KVP bekannt, was nichts anderes heisst als «Kontinuierlicher Verbesserungs-Prozess». Die Regio Energie versucht, das Augenmerk nicht auf kurzfristige Kosteneinsparungen zu richten, sondern auf die Überprüfung der Prozesse, um dauerhaft niedrige Over-Head-Kosten zu generieren. Hier arbeiten alle Bereiche des Unternehmens mit, insbesondere auch die Mitarbeitenden, worauf sie sehr stolz ist. Dies alles führt zu einer aktuell sehr konstanten Over-Head-Quote. Zur Information: Die Aufwände des Marketings haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht verringert. Diese sind jeweils sehr stark davon abhängig, welche Veranstaltungen stattfinden bzw. es ist von Relevanz, ob ein Sponsoring durchgeführt wird oder nicht.

In der Summe betrachtet konnte das EBIT nicht erreicht werden. Weder das Budgetierte, noch dasjenige aus dem Vorjahr. Die Gründe dazu wurden genannt. Umsatz alleine führt nicht dazu, dass automatisch mehr EBIT resultiert. Es besteht ein EBIT von 56'000 gegenüber dem Vorjahr von fast 10 Mio., was ebenfalls fast vollständig den wertberichtigten Deckungsdifferenzen im Strombereich geschuldet ist. Es bestanden geringfügig höhere Personalkosten und geringfügig höhere sonstige Betriebsaufwände. Deutlich höher sind die Abschreibungen, konkret 1,6 Mio. Franken mehr als in den Vorjahren. Darauf ist die Regio Energie stolz, da dies bedeutet, Investitionen getätigt zu haben, ganz speziell im Fernwärmegeschäft. Bei höheren Investitionen bestehen höhere Abschreibungen.

Bis vor zwei, drei Jahren war das Energiegeschäft ein stabiles Geschäft, was zu den stabilen Ergebnissen geführt hat. Es lässt sich danach ein extremer Sprung im Umsatz feststellen und – was den Preisen und den neuen Pachtgemeinden geschuldet ist. Ein wichtiger Indexpunkt zur Betrachtung des Unternehmens ist jedes Jahr auch die Geldflussrechnung. Diese bietet eine weitere Möglichkeit zu sehen, wofür die Regio Energie ihre Mittel verwendet. Im Jahr 2023 kann ein positiver Geldfluss ausgewiesen werden. Noch im letzten Jahr war dieser negativ. Zum positiven Geldfluss haben neben den Akontozahlungen auch die Geldanlagen geführt, welche jeweils eine Betrachtung per Stichtag 31. Dezember darstellen. Die geplanten Investitionen im Bereich Netz-/Strom konnten nicht durchgeführt werden, was jedoch nicht am fehlenden Willen lag, sondern an externen Abhängigkeiten. Bei der Fernwärme wurden die geplanten Budgets fast erreicht. Was die sonstigen Investitionen betrifft, konnte der Neubau auf dem Betriebsgelände der Aarmatt wegen Einsparungen nicht wie geplant gestartet werden.

Mit diesen Ausführungen zu den Ergebnissen und Zahlen der Regio Energie schliesst Daniela Donatus das Referat ab und dankt für die Aufmerksamkeit.

Pascal Walter, Präsident Wirtschafts- und Finanzausschuss, begrüsst die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und hält einleitend fest, sowohl der vorbereitende Ausschuss als auch der Gemeinderat habe die Rechnungen eingehend studiert. Er kommt auf zwei, drei Punkte zu sprechen, die dem Gemeinderat wichtig waren. Wie gesehen, besteht ein Gewinn von etwas mehr als 9,8 Mio. Franken. Dieser entsteht durch Auflösungen von rund 9 Mio. Franken, die aufgrund von HRM2 getätigt werden mussten, sowie durch die Auflösung einer Neubewertungsreserve. Oder mit den Worten der Regio Energie ausgedrückt, wurde eine schwarze Null geschrieben. Wird der Selbstfinanzierungsgrad betrachtet, sind dies in Franken ausgedrückt etwa 5 Mio., die im Jahr 2023 mit flüssigen Mitteln generiert werden konnten. Hätte ein Selbstfinanzierungsgrad von 100 Prozent erreicht werden können und nicht einer von nur rund 17 Prozent, hätte somit für nicht mehr als 5 Mio. Franken investiert werden dürfen. Anhand der Zahlen konnte indessen festgestellt werden, dass im letzten Jahr für rund 29 Mio. Franken und in diesem Jahr für 31,2 Mio. Franken investiert wurden. Dadurch wird das Eigenkapital der Stadt Solothurn massiv abnehmen. Aktuell besteht ein Nettovermögen von 26 Mio. Franken, wobei davon ausgegangen wird, dass dieses Ende 2024 aufgebraucht sein wird. Dies ist auch der Grund, weshalb sich der Ausschuss in den letzten sieben Monaten, d.h. ab Dezember 2023, immer wieder mit Finanzoptimierungsmassnahmen auseinandergesetzt hat. Wie der Presse entnommen werden konnte, wird dieses Geschäft in der nächsten Woche im Gemeinderat behandelt. Zum Zeitungsartikel möchte er klarstellen: Einige der 127 Massnahmen, über die der Gemeinderat beraten wird, betreffen das Personal und wurden in der Zeitung nicht korrekt wiedergegeben. Es geht darum, im Gemeinderat die Punkte zu beleuchten, bspw. die Familienzulagen, worüber bereits im letzten Jahr diskutiert wurde. Es ist aber nicht so, dass der Ausschuss den Beschluss der Gemeindeversammlung missachten würde, sondern es soll eine zeitgemässe Regelung entstehen. Der Ausschuss rechnet in diesem Bereich indessen nicht mit Sparpotenzial, was sich so auch den Protokollen entnehmen lässt. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat diese Massnahmen weitergeleitet, geht aber nicht davon aus, dass innerhalb der Gesamtorganisation mit Sparpotenzial zu rechnen ist. Wie am Beispiel der Regio Energie aufgezeigt wurde, wird gutes Personal benötigt, auch in der Gemeinde Solothurn. Dies wird nicht funktionieren, wenn in diesem Bereich gespart würde. Es ist weder die Idee, noch die Erwartung des Finanz- und Wirtschaftsausschusses, bei diesen Positionen einzusparen. Dies zur Klarstellung. In den nächsten Jahren stehen grosse Investitionen an. Diese sind auch der Grund, weshalb das gesamte Massnahmenpaket nächste Woche vom Gemeinderat beraten wird. Mit dem Ziel, Gegensteuer gegen die grösser werdende Verschuldung geben zu können. Es soll nicht soweit kommen, dass schlimmstenfalls in ein paar Jahren der Kanton eingreifen muss, weil die Kennzahlen nicht mehr erreicht werden. Wird so weitergemacht, wie dies aktuell der Fall ist, wird die Stadt früher oder später genau da landen. Das ist nicht das Ziel. Die Rechnungsprüfungskommission hat die Rechnung ebenfalls geprüft. Sie hat keine Einschränkungen mehr und ihr Bericht enthält sehr viel weniger kritische Punkte als dies auch schon der Fall war. Pascal Walter dankt an dieser Stelle der Gesamtverwaltung und allen, die an der Jahresrechnung beteiligt waren, für das Ergebnis.

Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat sich zudem mit der Rechnung der Regio Energie auseinandergesetzt, die erstmals seit fast zwanzig Jahren einen Verlust ausweist. Es ist jedoch ersichtlich, dass die Energielieferungen beim Gas abnehmen. Dies ist einerseits gewollt, hat aber andererseits einen Einfluss auf diesen Firmenzweig. Sehr geschätzt wurde die frühzeitige Information durch die Regio Energie. Sie hat vorausschauend und transparent mit dem Ausschuss kommuniziert. Geschätzt wurde zudem, dass trotz schlechtem Ergebnis an der Dividende festgehalten werden konnte und diese zumindest in diesem Jahr nochmals ausgeschüttet wird. Wie von der Regio Energie angesprochen, lebt sie derzeit von den Reserven, erst recht bei der zusätzlich ausgeschütteten Dividende von 1 Mio. Franken. Aber auch die Stadt Solothurn lebt von Reserven, wie anhand der Zahlen festgestellt werden kann. Den Verlust kann die Regio Energie deshalb tragen, weil sie eine gute Kapitalsituation aufweist, was auch vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen und verdankt wurde. Es ist nicht einfach, im

aktuellen Energiemarkt eine gute Geschäftspolitik zu betreiben, wie dies der Regio Energie attestiert werden kann und wofür ihr gedankt wird. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat einstimmig entschieden, die Jahresrechnungen in der vorliegenden Form und die vorgeschlagenen Verwendungen des Überschusses zu genehmigen. **Der Gemeinderat empfiehlt der Gemeindeversammlung, sämtliche Anträge zu genehmigen.**

Eintretensdiskussion

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** bedankt sich bei den Referenten der Regio Energie, beim Wirtschafts- und Finanzausschuss, Reto Notter und seinem Team sowie allen Verwaltungsleitenden für ihr Engagement. Den detaillierten Referaten muss nichts mehr angefügt werden. Die Ausgangslage und die damit verbundenen Herausforderungen erscheinen klar. Die Verwaltung wird zu Handen der Politik aufzeigen, welche Möglichkeiten bestehen, die Finanzen zu optimieren. Dieser intensive Prozess hat einige Zeit gedauert und der Gemeinderat wird nächsten Dienstag über die vorgeschlagenen Massnahmen befinden. Erst im August wird der Gemeinderat aber die Beschlüsse fassen, welche Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Stadtverwaltung war somit nicht untätig, sondern hat sich intensiv mit der finanziellen Situation befasst. Es gilt aber zunächst, die Vergangenheit zu bewältigen, indem über die Rechnung zu befinden ist.

Die Stadtpräsidentin gibt bekannt, dass sich aktuell 169 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Saal befinden (97 Männer, 72 Frauen).

Das Eintreten auf die Jahresrechnungen 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn wird mit grossem Mehr, ohne Gegenstimmen, bei zwei Enthaltungen, beschlossen.

Detailberatung der Rechnungen für das Jahr 2023

Stadtpräsidentin Stefanie Ingold wird die Detailberatung kapitelweise und wie gewohnt in zügiger Weise durchführen. Sie bittet die Anwesenden, sich bei Bedarf bemerkbar zu machen. Sie verweist auf die entsprechenden Seiten der Jahresrechnungen mit Verwaltungsbericht 2023. Im Bereich der Finanzen und Steuern, verweist sie auf S. 144 des Verwaltungsberichts sowie auf den Antrag um Zuweisung an die drei Vorfinanzierungen und zusätzliche Abschreibungen aus dem Ertragsüberschuss hin.

Es folgt die Abstimmung über den Antrag Verwendung des Rechnungsüberschusses (Sondertraktandum 1.1, Einladung zur Gemeindeversammlung S. 5).

Erfolgsrechnung

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 1

1. Jahresrechnungen 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und der Regio Energie Solothurn mit dem Sondertraktandum:

1.1 Verwendung Rechnungsüberschuss: Zuweisung an drei Vorfinanzierungen sowie zusätzliche Abschreibungen auf dem Grundstück an der Hans Huber-Strasse; Kreditbewilligung

Referent: Reto Notter, Finanzverwalter

Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024
Antrag des Gemeinderates vom 21. Mai 2024

Anwesend: 169 Stimmberechtigte (97 Männer, 72 Frauen)

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.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2024 einstimmig

beschlossen:

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.

Die Gemeindeversammlung hat an ihrer Sitzung vom 24. Juni 2024 grossmehrheitlich und ohne Gegenstimme

beschlossen:

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.

Verteiler

als Dispositiv:

Amt für Gemeinden, Prisongasse 1, 4509 Solothurn (mit Brief)
Präsident Rechnungsprüfungskommission
Präsident Finanzkommission
Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss

als Auszug:

Finanzverwaltung (2)
ad acta 093-7, 093-9, 723, 913

Fortsetzung Detailberatung Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn Gemeindeverwaltung

Weder zum Kommentar noch zu einzelnen Positionen der Erfolgsrechnung 2023 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn noch zur Rechnung der Regio Energie Solothurn werden Fragen gestellt.

Rückkommen

Beat Käch hat nicht eine Frage zur Rechnung. Diese muss nach seinem Dafürhalten jedoch zurückgewiesen werden. Es kann nicht sein, dass vor drei Jahren das Eigenkapital 80 Mio. Franken betrug, Ende dieses Jahres aber eine Schuld vorhanden sein soll. Ein derartiger Wertverzehr innerhalb von drei, vier Jahren ist unverhältnismässig und unverständlich. Die Stadt hat nicht ein Einnahmeproblem, sondern ein Ausgabenproblem. Es kann nicht angehen, dass die Stadt Solothurn Jahr für Jahr 30 oder mehr Millionen investiert. Zu seiner Zeit als Präsident der Finanzkommission wurde stets ausgeführt, 10 bis 15 Mio. Franken seien in Etwa das, was die Stadt ertragen kann. Investitionen von 31 Mio. Franken sind jenseits von Gut und Böse. Auch wenn es keinen Sinn macht, Nein zur Rechnung zu sagen, weil die Rechnung Vergangenheit ist. Er und viele der Anwesenden sind nicht bereit, über Steuererhöhungen zu diskutieren, bevor nicht die Aufgaben gemacht wurden und geprüft wurde, wo Einsparungen möglich sind. Und zwar rigoros. Einsparungen von 50'000 Franken hier oder 100'000 Franken dort, bringt nicht sehr viel, wenn gleichzeitig Investitionen von über 30 Mio. Franken präsentiert werden. Was die Rechnung der Regio Energie betrifft, stand im K-Tipp vom April, Haushalte müssten überteuerte Preise bezahlen. Die Regio Energie, die sogar einen Verlust gemacht hat, steht bei den Gaspreisen mit einer Erhöhung von 137 Prozent an zweitschlechtester Stelle. Er stellt die Frage, weshalb das Gas so schlecht eingekauft wurde, wenn die Gaspreise letztlich für die Kundinnen und Kunden derart teuer werden. Das ist eine Katastrophe. Er dachte immer, die Regio Energie wirtschaftete gut. Aber als er gelesen hat, dass sie gesamtschweizerisch an zweitschlechtester Stelle stehen, ist da wirklich eine Antwort schuldig.

Auf die Frage betreffend die Gaspreissituation führt **Marcel Rindlisbacher** aus, diese wird immer wieder von Kundinnen und Kunden angefragt. Auffällig ist, dass es sich bei den hohen Preisen um eine Situation handelt, die sich im Gasverbund Mittelland abspielt. Gemäss Vorgaben hat man sich mit 100 Prozent vom erwarteten Bedarf eingedeckt. Es bestanden Speicher in Frankreich, Notversorgungsverträge mit Italien usw. All dies hat Kosten verursacht. Zu allem Überfluss war das Budget sehr hoch angesetzt bzw. basierte auf der Vergangenheit. Der Gasabsatz lag gleichzeitig um etwa 25 Prozent tiefer. Die Regio Energie war in den letzten 18 Monaten sogenannten «long». Dies bedeutet, sie hatte Lieferverpflichtungen bzw. Bezugsverpflichtungen zu Verträgen, die noch nicht erfüllt sind. Das hat nichts mit Spotmarkt zu tun, sondern es besteht eine langfristige Beschaffungsstrategie, die sich bei sinkenden Preisen verzögert auswirkt. Wenn man «long» ist, also viel zu viel Gas hat, dauert es entsprechend länger. In dieser Situation steckt die Regio Energie. In den letzten 9 Monaten wurden aber permanent Gassenkungen vorgenommen und es kann angekündigt werden, dass die Preise weiter sinken werden, weil die alten Gasmengen aufgebraucht sind.

Stefanie Ingold präzisiert in Bezug auf die Investitionen, es sei immer klar gewesen, dass Investitionen kommen werden. Sie betont: Um die Stadt attraktiv halten zu können, muss investiert werden. Wird dies nicht getan, sinkt die Attraktivität und es beginnt eine Abwärtsspirale. Es kann indessen gesagt werden, die Verwaltung hat ihre Hausaufgaben gemacht und die Sparmassnahmen werden folgen.

Doris Katzenstein möchte eine Anmerkung anbringen: Sie hat über Jahre hinweg immer wieder nachgefragt, warum in der Stadt Solothurn immer alles sanierungsbedürftig ist. Denn sanierungsbedürftig wird ein Gebäude nur, wenn der Liegenschaftsunterhalt nicht gemacht wird.

Würde der Unterhalt ordnungsgemäss gemacht, würde dies nicht so viel kosten und sich auf mehrere Jahre verteilen.

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** bestätigt, dass auf die Liegenschaften geachtet werden muss und die Sanierungen nötig sind. Gerade bei der Altstadt von Solothurn handelt es sich um eine historische Stadt. Mit der Folge, dass es entsprechend kostenintensiv ist, dieses Erbe zu unterhalten.

Mark Bracher nimmt Bezug auf das Votum seiner Vorrednerin. Es geht um eine Thematik, die ihm am Herzen liegt. Letzten Endes haben gewisse Gebäude, wie Badeanstalten oder Plätze, den Anspruch, zu funktionieren, dass sie sicher sind und ihren Zweck erfüllen. Damit, was in den letzten Monaten getan wurde, wurde diesem Prinzip nur begrenzt nachgelebt. In der Stadt findet sehr viel Gegenwert gar nicht statt. Betrachtet er die Badeanstalt heute und sieht die Nachbesserungsmassnahmen, graut ihm beim Gedanken an alle anderen Gebäude, die unter Schutz gestellt wurden. Edel gestorben ist auch tot. Dies muss einmal vor Augen geführt werden. Ein Schulzimmer darf ausgebaut eine Million kosten. In der Stadt kosten sie locker zwischen 1,6 bis 1,9 Mio. Franken. So geht es nicht mehr weiter, das ist nicht mehr tragbar. Dass Gebäude unterhalten werden müssen, ist absolut klar und Frau Katzenstein trifft es richtig: Was wurde bei diesen Gebäuden in den vergangenen Jahren getan? Jetzt wird saniert und alle wissen, dass in 15 Jahren wieder eine grosszyklische Renovation anstehen wird, die erneut über den Kosten liegt. Er kann dies nicht ändern, ruft aber zum Überdenken auf. Es stehen noch andere Projekte an. Für das Bähnli soll für 90 Mio. Franken ein Kilometer gebaut werden. Das wird nicht funktionieren und es wird Hundert kosten. Er wünscht einen schönen Abend und regt zum Nachdenken an, denn so kann es nicht weitergehen (Applaus im Saal).

Zur angesprochenen Baselstrasse, konkretisiert **Stefanie Ingold**, es handelt sich um ein kantonales Projekt, das in der Stadt umgesetzt wird.

Stefanie Ingold erkundigt sich nach Anmerkungen zu den Anträgen. Konkret betreffend Bericht und den Antrag der Rechnungsprüfungskommission sowie den Bericht der Revisionsstelle der Regio Energie (S. 51/52). Sie verweist zudem auf die Seiten 183 folgende des Verwaltungsberichts, in dem ebenfalls die Rechenschaftsberichte der einzelnen Abteilungen enthalten sind.

Es bestehen keine weiteren Wortmeldungen.

Über die Anträge wird gesamthaft abgestimmt. Im Saal befinden sich 169 Stimmberechtigte.

Die Gemeindeversammlung hat grossmehrheitlich, bei 1 Gegenstimme und einzelnen Enthaltungen

beschlossen:

1. Nachtragskredite

Die dringlichen und gebundenen Nachtragskredite
- aus der Erfolgsrechnung (Fr. 4'242'967.96) und
- aus 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 genehmigt.

Verteiler

als Dispositiv an:

Amt für Gemeinden, Prisongasse 1, 4509 Solothurn (mit Brief)
Präsident Rechnungsprüfungskommission
Präsident Finanzkommission
Vorsitzender Wirtschafts- und Finanzausschuss

als Auszug an:

Direktion Regio Energie Solothurn (2)
Finanzverwaltung (2)
ad acta 861-2, 913

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 2

2. Verwendung Erbschaft Barbara Roth

Referent: Reto Notter, Finanzverwalter

Vorlagen: Antrag Finanzverwaltung vom 27.03.2024
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 geäuft 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.

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.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2024 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.

Antrag und Beratung

Reto Notter spricht bei der Erbschaft von 2,5 Mio. Franken von einer erfreulichen Sache für die Stadt Solothurn. Daneben erhielt die Stadt eine Schenkung, die es zu unterhalten gilt und die dem Kunstmuseum übergeben wurde. Aus diesem Grund sind die Ziffern 1 und 2 des Antrags nötig. Demnach gehen 180'000 Franken in den Fonds für die Ankäufe und den Unterhalt der Sammlungen des Kunstmuseums und 420'000 Franken in den Fonds für Projekte, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit und Objekterwerb des Kunstmuseums. Damit kann das Kunstmuseum die Schenkung unterhalten. Der Rest des Geldes muss so verwendet werden, wie es die Erblasserin wollte und die Verwendung benötigt eine Genehmigung des Kantons. Der Kanton bezieht sich hierbei auf das Zivilgesetzbuch und prüft, ob dies dem Willen der Erblasserin entspricht. In Frage kommen vorliegend zwei Verwendungsmöglichkeiten: Eine Möglichkeit ist Gründung eines Fonds und diesen jährlich für den Unterhalt des Kunstmuseums zu nutzen. Die andere Verwendungsmöglichkeit wäre die Gebäudehüllensanierung des

Kunstmuseums. Die Stadt hat sich entschieden, einen Fonds über 15 Jahre zu machen und den Restanteil für die Gebäudehüllensanierung zu verwenden. Über diese Gebäudehüllensanierung muss nun abgestimmt werden. Damit das Abstimmungsverhältnis nicht verfälscht wird, hat die Verwaltung entschieden, den Grossteil über 15 Jahre hinweg jährlich aufzulösen.

Reto Stampfli, Vizepräsident des Ausschusses für Präsidiales, Kultur Sport und öffentliche Sicherheit, leitet mit den Worten ein, eine Erbschaft sei immer etwas Schönes. Dem Ausschuss und dem Gemeinderat waren drei Sachen wichtig. Erstens: Entspricht das Ganze dem testamentarischen Willen von Frau Roth; Zweitens: Ist das alles mit dem Kanton und den gesetzlichen Vorgaben konform? Und Drittens: Macht es auch Sinn? In Absprache mit Reto Notter war der Ausschuss grossmehrheitlich der Meinung, dass es der richtige Weg ist, die 2 Mio. Franken Erbschaft auf längere Zeit in der Stadt Solothurn fruchtbar zu machen.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Maria Goossens versteht das Geschäft inhaltlich nicht und erkundigt sich, weshalb darüber abgestimmt werden muss, wenn dies von Frau Roth so gewollt war. Nach ihr wird etwas verändert, das nicht mit dem testamentarischen Willen von Frau Roth übereinstimmt. Sie bittet um eine Erläuterung.

Reto Notter erklärt, dass die Gemeindeversammlung aufgrund des Betrags der Erbschaft abstimmen muss. Bei den Anträgen 1 und 2 ist die Stadt relativ stark gebunden. Anders sieht es bei den Anträgen 3 und 4 aus, wo die Möglichkeit besteht, mehr in 3 oder 4 zu legen. Der Kanton wird am Schluss ebenfalls genehmigen.

Auf die erneute Bitte von **Maria Goossens** um Erklärung, weil das Vorgehen unverständlich ist, konkretisiert **Stefanie Ingold**, dass der Hauptgrund die Beträge sind. Die Gemeinderatskommission, der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung haben jeweils gewisse Finanzkompetenzen. Das vorliegende Geschäft liegt betragsmässig in einem Bereich, über den die Gemeindeversammlung befinden muss.

Frau Goossens vergewissert sich, ob es korrekt ist, dass es um die Schenkung von Frau Roth geht, wofür dieses Geld eingesetzt wird und dass diese Schenkung bleiben wird. Und in Bezug auf die Gebäudehüllensanierung will sie wissen, ob das nicht die Sache der Stadt ist.

Stefanie Ingold nimmt Bezug auf die Ausführungen von Reto Notter und versucht die Unklarheiten zu beseitigen. Es geht um die Frage, welcher Betrag nötig ist, um die Schenkung unterhalten zu können. Dabei wurde entschieden, einen Teil davon für die Gebäudehüllensanierung zu verwenden. Wird das Gebäude saniert, insbesondere auch klimatisch, wird dies den Bildern und letztendlich der Schenkung zugutekommen. Sie bestätigt auf Rückfrage, dass es sich beim Betrag für die Gebäudehüllensanierung letztlich auch um eine Einsparung der Stadt handelt und ihr dadurch ein Teil zukommt, da das Kunstmuseum der Stadt gehört.

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** schreitet zur Schlussabstimmung. Im Saal befinden sich 169 Stimmberechtigte.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird grossmehrheitlich, ohne Gegenstimme und bei einer Enthaltung

beschlossen:

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.

Verteiler (elektronisch)

Finanzverwaltung
ad acta 308-0, 942-1

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 3

3. Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditantrag

Referent: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt

Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024
Antrag des Gemeinderates vom 21. Mai 2024

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 / Güggekreisel.

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 / Guggelkreisel. 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 freiwerdende 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 Beschreibungen 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:

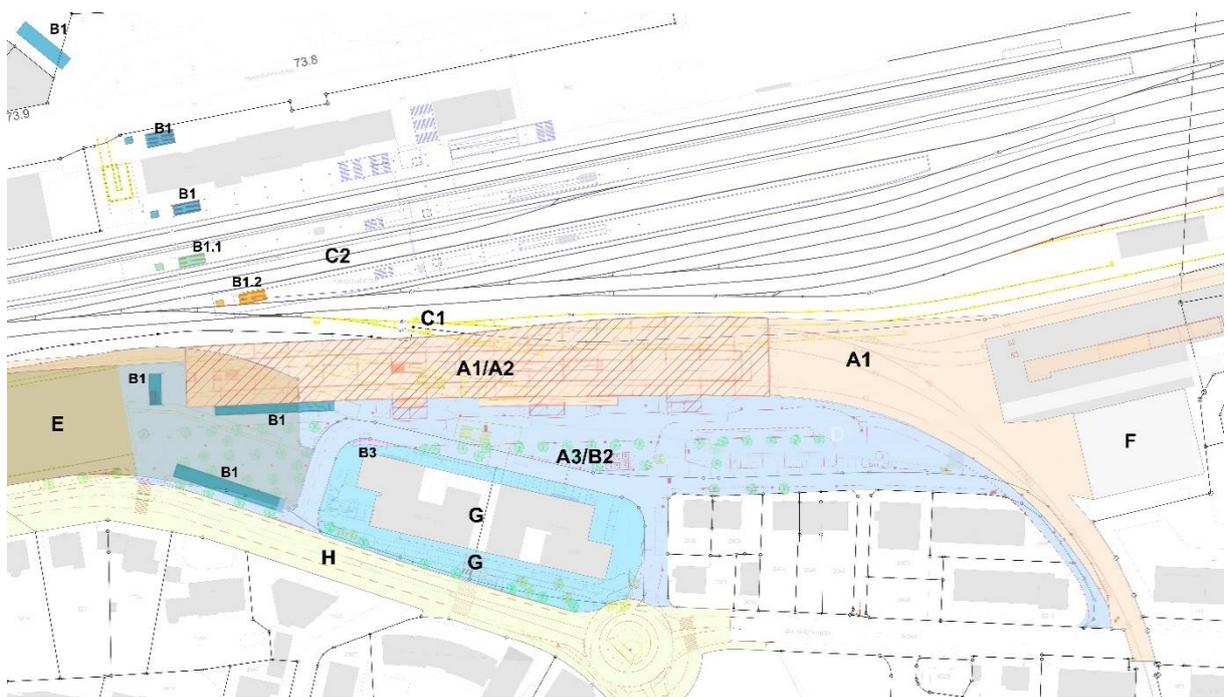


Abb. 2; Planausschnitt Situation auf Ebene Erdgeschoss mit Darstellung der Module

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

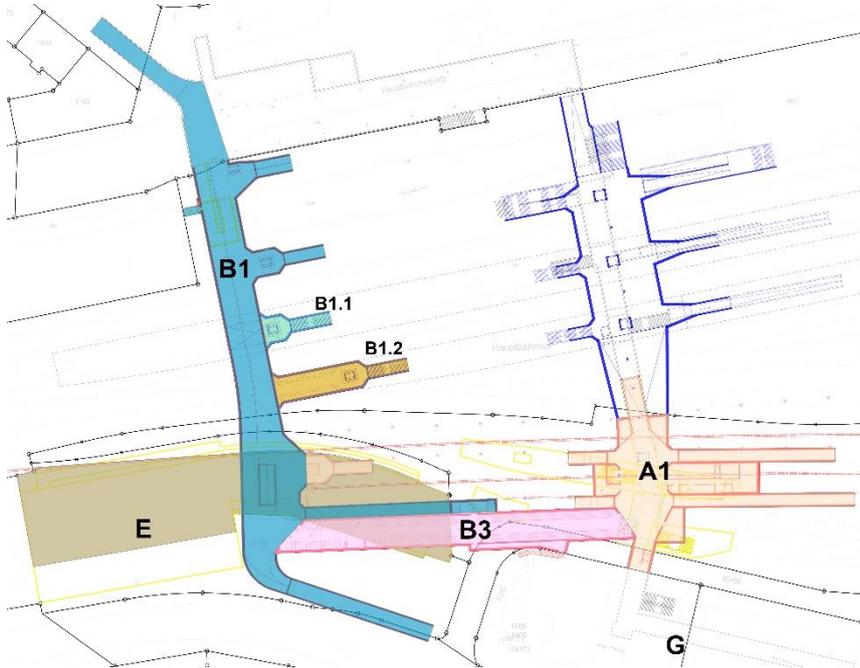


Abb. 3; Planausschnitt Situation auf Ebene Untergeschoss mit Darstellung der Module

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.

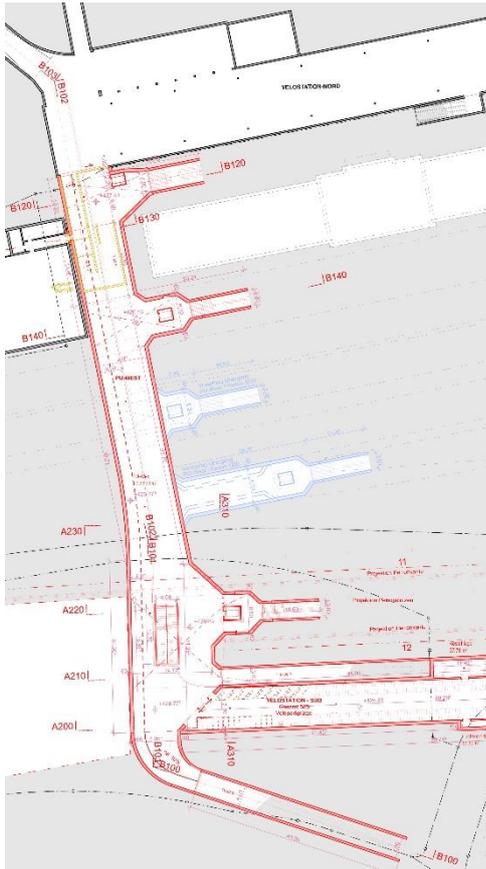


Abb. 4; Situation PU West, Ebene Untergeschoss

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.

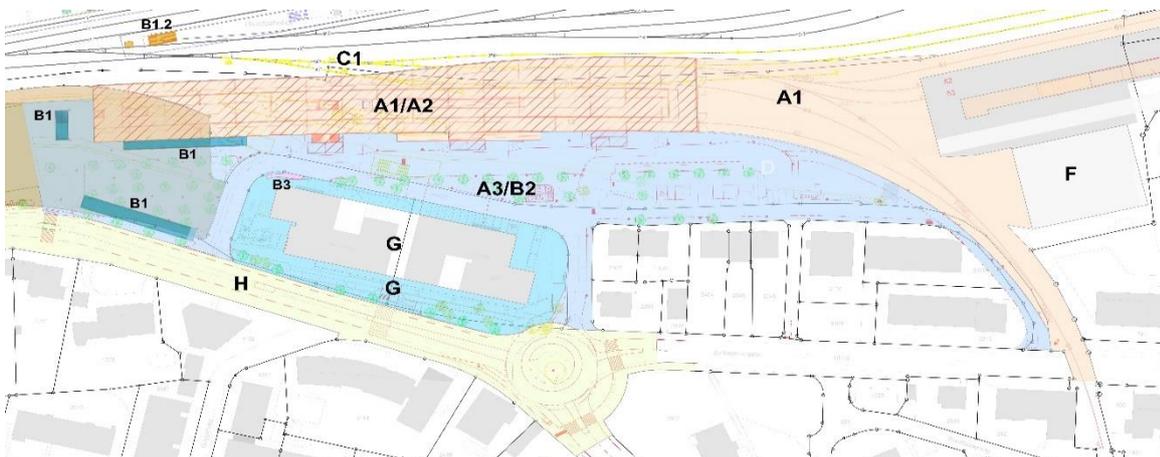


Abbildung 6; Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd / Anpassung an Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, Ebene Erdgeschoss

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 Guggelkreisel 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. Projektbegrenzung, 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.

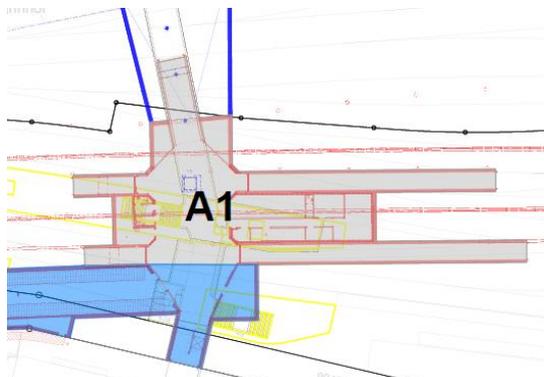


Abb. 9; Situation Anpassungen PU Mitte, Ebene Untergeschoss

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)

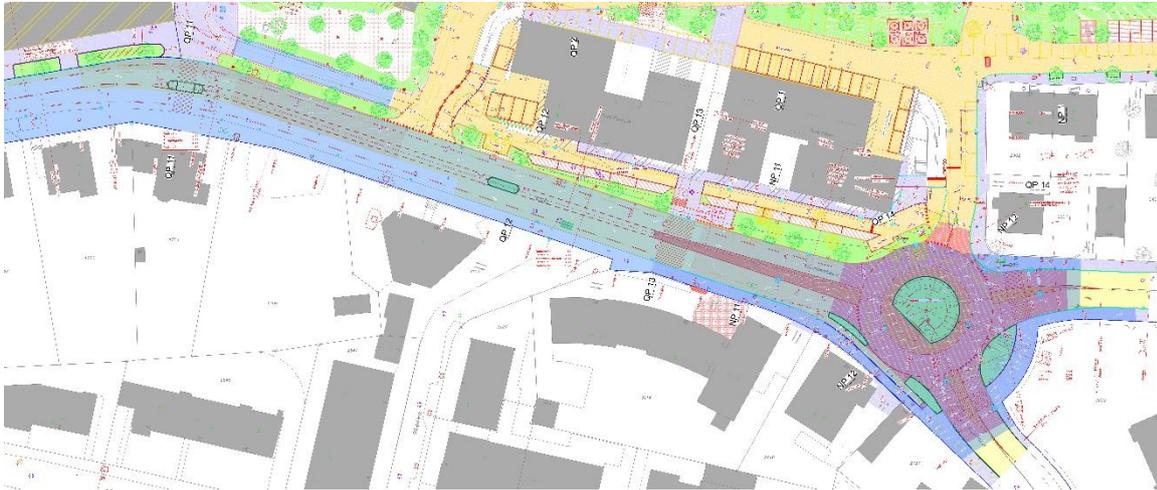


Abb. 11; Übersicht Situation Zuchwilerstrasse mit Güggelkreisel

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 Kantonsstrasse, 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.

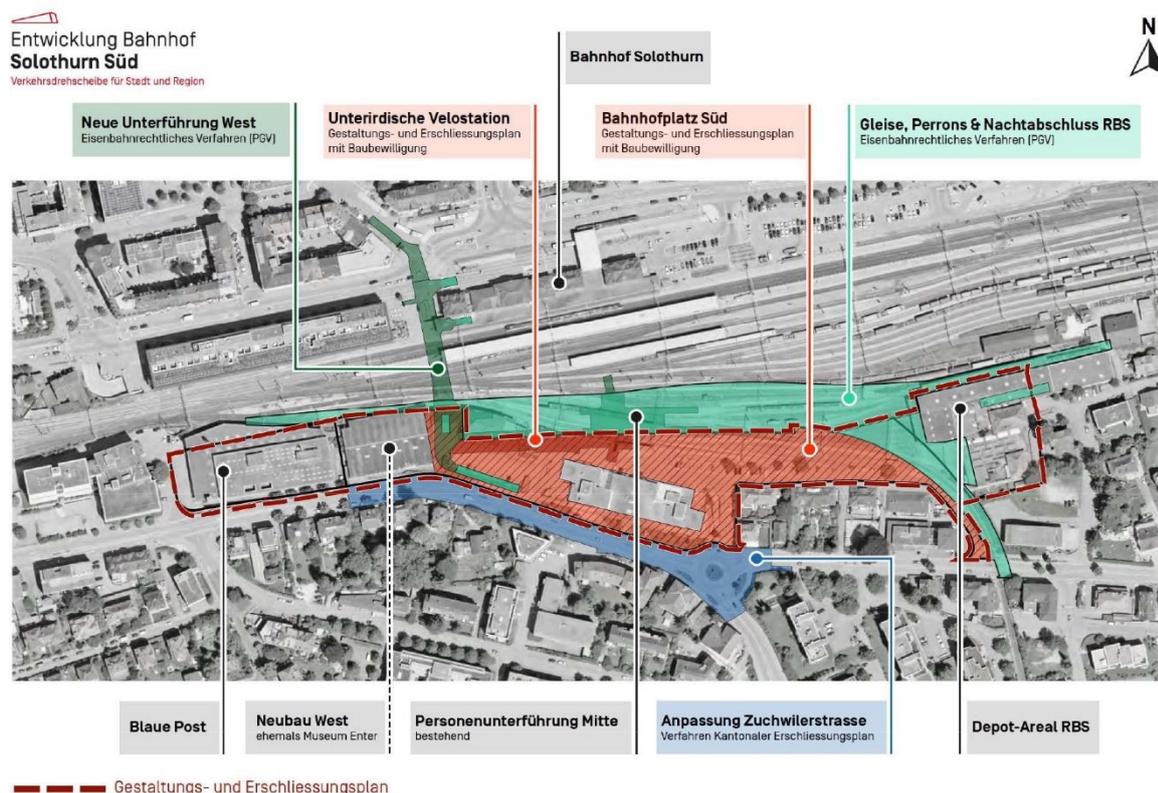


Abb. 12; Luftbild (Situation oberirdisch und unterirdisch) mit Kennzeichnung des Perimeters des Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» (rot gestrichelt), Quelle Orthofoto: map.geo.admin.ch, Aufruf Juli 2023

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 ab 2028
(in Abhängigkeit der Freigabe der Kredite Stadt und Kanton, der PGV-Verfügung sowie

der Fertigstellung von Drittprojekten der Bahnen)

- 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 des 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.

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

beschlossen:

Einstimmig

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).

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2024 bei 27 anwesenden Gemeinderatsmitgliedern (2 Mitglieder im Ausstand) zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

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

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).

Antrag und Beratung

Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** möchte zu Beginn des Traktandums etwas weiter ausholen. Wie gehört, wurden in den letzten zwei, drei Jahren viele Geschäfte angestossen. Bei allen handelt es sich um Projekte unter der Prämisse, die Stadt Solothurn in die Zukunft zu führen. Die komplette Überarbeitung der Gemeindeordnung ist im Gange und es ist geplant, diese im Dezember der Gemeindeversammlung zu unterbreiten. Die Gemeindeordnung bildet die Grundlage des Handelns und sie regelt Rechte und Pflichten von Behörden und Verwaltung. Ebenfalls wird die Dienst- und Gehaltsordnung komplett überarbeitet. Diese ist in die Jahre gekommen. Auch diese soll von der Gemeindeversammlung verabschiedet werden, wobei es unter Umständen nicht für Dezember reicht. Daneben wurde auch die Reorganisation der Verwaltung an die Hand genommen. Über einen ersten Schritt wird heute Abend befunden. Der Vergabeprozess für einen neuen IT-Dienstleister – die Umstellung ist 2025 geplant – ist ebenfalls hängig. Es wird eine Geschäftsverwaltungssoftware eingeführt, die Veränderungen, eine Verbesserung der Zusammenarbeit und eine Vereinfachung der Abläufe nach sich ziehen wird. Wie mehrfach erwähnt, wurden ferner die gesamten Finanzen überprüft. All diese Projekte bilden das Fundament, Solothurn fit für die Zukunft zu machen. Es wird nun über ein Geschäft befunden, das für die Zukunft der Stadt ebenfalls von grosser Bedeutung ist: Bei der Entwicklung des Projektes Bahnhof Süd handelt es sich um ein Mehrgenerationenprojekt. Es

ist deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten. Und es bildet das Fundament für eine nachhaltige und attraktive Entwicklung des südlichen Stadtteils sowie für eine zukunftsgerichtete Mobilität. Der Gemeinderat hat das Geschäft mit grosser Mehrheit an die Gemeindeversammlung überwiesen. Das Projekt wird von Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt, vorgestellt. Markus Schüpbach, Präsident Umwelt- und Bauausschuss, wird den Antrag des Gemeinderats vertreten.

Yves Gaudens wird die Ausgangslage, die Projektziele und -erarbeitung, die Projektübersicht sowie die Entwicklung im Raum Hauptbahnhof erläutern. Ebenfalls will er sich zum Terminplan äussern.

Der Hauptbahnhof stellt mit den Bahnverbindungen Biel, Olten-Zürich bzw. Bern-Solothurn eine zentrale Verkehrsdrehscheibe dar. Ab 2030 wird die SBB aufgrund steigender Passagierzahlen längere Zugkompositionen einsetzen. Damit die Haltestellen bedient werden können, muss neben dem Bahnhof Bern auch der Bahnhof Solothurn umgebaut werden. Diese einmalige Chance wird einerseits genutzt, um die unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof – die Zugänge, aber auch die verkehrstechnische Erschliessung aller Verkehrsteilnehmenden – zu verbessern und andererseits, um Synergien zu nutzen. Mit dem Gesamtprojekt sollen folgende Ziele erreicht werden: Weiterentwicklung des Bahnhofs zu einer Verkehrsdrehscheibe, der Ausbau des RBS-Bahnhof mit einer gesicherten Nachtabstellung für die Züge, die Schaffung von Mehrkapazitäten, sichere Fussgänger- und Veloverbindungen von Nord nach Süd, die Aufwertung und Belebung der Südseite Bahnhof Solothurn sowie eine nachhaltige Entwicklung im Umfeld. In enger Zusammenarbeit mit dem Projektpartner BAV (Bundesamt für Verkehr) ist das Projekt in einem mehrstufigen Prozess erarbeitet und sowohl technisch als auch kostenmässig optimiert worden. Gestartet wurde mit einem Studienauftrag, der zwischen 2016 und 2017 durchgeführt wurde. Aufgrund der Komplexität folgte von 2017 bis 2020 eine Masterplanung und es wurde ein Vorprojekt erarbeitet. Das vorliegende Bauprojekt wurde von 2022 bis 2023 ausgearbeitet. In diesem mehrjährigen Prozess wurden verschiedenste Varianten und Lösungsansätze geprüft.

Der Referent verortet anhand einer Folie die verschiedenen Teilprojekte (farblich dargestellt; [vgl. Auszug aus dem Protokoll des Einwohner-Gemeinderats vom 21. Mai 2024, S. 18, Abb. 12]). Die neue Personenunterführung West (PU-West) verbindet Norden und Süden der Stadt, schliesst an die bestehende Personenunterführung zur Velostation an, quert die Gleise und endet auf der Südseite. Sie hat eine Länge von rund 105 m Metern und eine Breite von 9 m, wovon 4 m den Velofahrern und 5 m den Fussgängern zur Verfügung stehen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger gelangen über die bestehende Rampe im Norden in die Unterführung, können die Gleise unterqueren und die Gegenseite erreichen. Dazwischen bestehen verschiedene Zugänge: Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite entstehen je ein Personenzugang mit Treppe und einer Liftanlage. Auf der anderen Seite liegt der Zugang zum neuen RBS-Bahnhof, ebenfalls mit Rampe und Lift sowie einem zentralen Treppenaufgang ausgestaltet (Der Referent verweist auf grau markierte Bereiche, die die Aufgänge der SBB darstellen). Die SBB plant mit dem Ausbauschritt 2035 ebenfalls eine Kapazitätserweiterung. Damit sie die Aufgänge erstellen kann, müssen aber zunächst die Perrons verbreitert werden. Im vorliegenden Projekt wurden diese der Funktionalität halber aufgenommen, die Umsetzung wird aber später erfolgen. Die Velofahrer werden im Übrigen die gleiche Infrastruktur nutzen. Auch sie können auf der Nordseite in die Unterführung einfahren und diese auf der anderen Seite wieder verlassen. Im Veloparking Süd besteht für sie die Möglichkeit, ihre Räder abzustellen. Yves Gaudens zeigt auf einem Plan die bestehende Personenunterführung und erläutert, die neue Personen- und Velounterführung wird von der Hauptbahnhofstrasse erreicht werden können.

Was die Veloparkierung betrifft, wird sich mit dem höheren Personenaufkommen am Hauptbahnhof auch der Bedarf an Veloabstellplätzen verändern. Um diesem gerecht zu werden, ist ein bewachtes Veloparking vorgesehen, welches Platz für ungefähr 600 Velos und Lastenräder bietet.

In der PU-Mitte sind lokale Anpassungen nötig. Dies, um den Zugang zu den Perrons der SBB zu gewährleisten und um die neue Velostation sowie die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 anschliessen zu können. Er zeigt anhand eines Plans ebenfalls den Ausbauschnitt 2045 der SBB auf.

Die Nordseite des Bahnhofs bietet eine hohe verkehrstechnische Funktionalität, die Aufenthaltsqualität ist aber bescheiden. Nach dem Neubau des RBS-Bahnhofs wird auch der Bahnhofplatz Süd umgestaltet. Die verkehrstechnische Situation wird neu so geregelt, dass für Fussgänger- und Veloverkehr mehr Platz entsteht. Die Zufahrt des ÖV und Individualverkehrs erfolgt über den «Güggel»-Kreisel. Die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 und am Holunderweg bleiben wie bisher mit dem Auto erreichbar. Die Parkplätze der Liegenschaften werden neu angeordnet (bei gleichbleibender Anzahl). Es entstehen drei neue Bus-Haltestellen mit idealen Umsteigemöglichkeiten. Es werden mehr Grünräume geschaffen, die zum Verweilen einladen. Befestigte Flächen werden entwässert und es kommt das Schwammstadt-Prinzip zur Anwendung. Dieser Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität steht explizit den Fussgängern zur Verfügung. Aufgrund der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird der Kanton die Zuchwilerstrasse umgestalten und den neuen Verkehrsbegebenheiten anpassen, werden die Zu- und Wegfahrten umgestaltet und auch der Kreisverkehr wird neu gestaltet.

Yves Gaudens kommt auf die angesprochene Entwicklung und das Generationenprojekt zu sprechen. Das Areal um den Süd-Teil des Hauptbahnhofs ist im verkehrstechnischen Sinne unattraktiv. Mit dem Projekt Bahnhof Süd können Impulse für eine Entwicklung dieses zentralen Areals und darüber hinaus geschaffen werden. Anhand der Folien präsentiert er die möglichen Standorte für zukünftige Entwicklungen (grün eingefärbt [vgl. Auszug aus dem Protokoll des Einwohner-Gemeinderats vom 21. Mai 2024, S. 18, Abb. 12]).

Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen rund 161 Mio. Franken. Der Anteil der Stadt beträgt 43,5 Mio. Franken, der Kanton trägt 40,7 Mio. Franken und der RBS 77,2 Mio. Franken. Werden Kostenbeteiligungen von Dritten abgezogen, verbleiben der Stadt Kosten von 42,5 Mio. Franken, was sehr viel Geld ist. Aus diesem Grund hat der Bund das sogenannte Agglomerationsprogramm ins Leben gerufen. Das Projekt Bahnhof Süd ist ein Teil dieses Agglomerationsprogramms der 4. Generation. Der Bund beteiligt sich finanziell an bedeutenden Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Im Fall der Stadt bzw. des Projektes Bahnhof Süd sind es zirka 11 Mio. Franken. Hinzu kommen Beiträge des Bundesamtes für Verkehr von 5 Mio. Franken. Der Stadt verbleibt somit eine Nettoinvestition von 25,2 Mio. Franken. Yves Gaudens präsentiert anhand einer weiteren Folie die Kostenverteilung mit den Partnern. An den Gesamtkosten trägt die Stadt Solothurn 15,6 Prozent. Mit 47,8 Prozent wird die Hauptlast vom RBS getragen.

Abschliessend blickt er auf die Termine. An der heutigen Gemeindeversammlung wird das Geschäft beraten und am 22. September 2024 an der Urne darüber entschieden. Anschliessend wird der Kanton den Kredit genehmigen. Erst wenn die beiden Kredite von Stadt und Kanton genehmigt wurden, wird das Projekt im Jahr 2025 öffentlich aufgelegt. Mit der Baubewilligung wird ungefähr im Jahr 2027 gerechnet. Der Baustart folgt ungefähr Mitte 2028, d.h. der RBS-Bahnhof wird voraussichtlich im Jahr 2030 fertiggestellt sein. Die Inbetriebnahme des Bahnhofplatzes ist per Ende 2031 geplant.

Der Referent schliesst mit den Worten ab, den Anwesenden das Projekt Bahnhof Süd hoffentlich etwas näher gebracht zu haben.

Markus Schüpbach, Präsident Umwelt- und Bauausschuss, freut sich, die Sicht des Gemeinderats mitsamt Begründungen zum vorliegenden Entwicklungsprojekt Bahnhof Süd respektive zur Kreditbewilligung vorzustellen. Aufgrund der bereits erwähnten finanziellen Dimension des Projektvorhabens wurde diese Kreditgrösse im Gemeinderat nicht einfach durchgewunken und abgenickt. Dem vermuteten und risikobehaftetem langfristigen Nutzen für die Stadtbevölkerung und seinen nächsten Generationen stehen ganz konkrete und damit klare und

quantifizierbare Auswirkungen in der Stadtkasse gegenüber. Immerhin geht es hier um eine 40 Mio. Franken Brutto-Kreditbewilligung und auch mit Netto 25 Mio. Franken ist es immer noch sehr viel Geld. Es ist eine der grössten Investitionen der letzten Jahre, die beschlossen und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt zur abschliessenden Genehmigung unterbreitet wird.

Die Kreditbewilligung des Entwicklungsprojektes Bahnhof Süd ist für alle eine grössere finanzielle Kiste mit möglichen Unwägbarkeiten. Sie stellt nicht nur eine Weichenstellung für die betroffenen Bahngesellschaften RBS und SBB dar, sondern auch für die Steuerzahlenden der Stadt Solothurn.

Zur Ausgangslage wurde bereits einiges ausgeführt. Den Unterlagen konnte entnommen werden, dass die neuen 185m langen Zugskompositionen der RBS Auslöser für das Projekt sind. Sie erfordern zwingend einen Umbau der Gleisanlagen im Hauptbahnhof Bern und in Solothurn. Mit diesem Umstand eröffnete sich für die Stadt ein Entwicklungsprojekt im südlichen Teil des Hauptbahnhofs für die Verbesserung des Zugangs der verkehrstechnischen Anbindung aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Langsamverkehrs und der ÖV-Anbindung in der Region. Konkret hat sich damit die Etablierung der Stadt als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit Zentrumsfunktion eröffnet. Zur Erinnerung: Im räumlichen Leitbild, das die Basis für die Ortsplanungsrevision war, wurde der Bahnhof mit seinen bedeutungsvollen nord- und südseitigen Zugangspunkten als eines der drei prioritären Entwicklungsgebiete ausgeschieden – neben dem Weitblick und Bahnhof West. In der laufenden Ortplanungsrevision wurde das Gebiet rund um den Hauptbahnhof Solothurn deshalb als Mischzone für eine Gewerbe- und Wohnungsentwicklung vorgesehen. Das vorliegende Entwicklungsprojekt mit einem städtischen Anteil von 15,6 Prozent und mit Gesamtkosten von 161 Mio. Franken wird das Südbahnhofareal fundamental verändern. Damit werden neben den Anwohnenden südlich des Bahnhofs auch die Bevölkerung der Gemeinden Zuchwil und Biberist, die angrenzenden Grundeigentümer sowie insbesondere das regionale Baugewerbe erheblich profitieren können.

Der zweite Punkt betrifft die Involvierung der angrenzenden Grundeigentümer, von Gemeinden, Kanton und Bund. Die Stadt erwartet nach erfolgter Entwicklungsinvestition in den Bahnhof Süd – neben einer sichtbaren und gefühlten erheblichen Aufwertung des Bahnhofs – eine zeitnahe Realisierung von zusätzlichem, zentralem Wohnraum durch die angrenzenden Grundeigentümer. Einige der betroffenen Immobilienplayer, bspw. Espace Real Estate AG und der RBS mit dem ehemaligen Standort Museum Enter und ihrem Depot, haben bereits ihre Investitionsabsichten schriftlich geäussert. Gemäss Berechnungen, die die Stadtverwaltung durchführen liess, würde die Stadt mit dem zusätzlichen Angebot an Wohnraum innerhalb von 20 der 40 Lebensdauer-Jahren der Personenunterführung mehr Zuzüger und damit mehr Steuereinnahmen generieren. Dies könnte die Refinanzierung der 25 Mio. Franken in überschaubarer Zeit sicherstellen. Nicht alle angrenzenden Grundeigentümer haben sich diesbezüglich konkret mit einer Absichtserklärung geäussert. Das müssen sie selbstverständlich auch nicht. Dies liegt einerseits an der Langfristigkeit des städtischen Entwicklungsvorhabens mit einer Bauzeit weit über das Jahr 2030 hinaus und andererseits an der Tatsache, dass die Stadt zum jetzigen Zeitpunkt keinen verbindlichen Gestaltungsplan für das erweiterte Entwicklungsgebiet Bahnhof Süd mit den angrenzenden Grundeigentümern hat. Unabhängig davon ist es der Stadtverwaltung nicht gelungen, die beiden Nachbargemeinden Biberist und Zuchwil dauerhaft in die Planung und damit für eine Beteiligung an der Investition zu gewinnen. Immerhin erscheint dem Bund und dem Kanton der langfristige Nutzen dieses Entwicklungsprojektes für die Region unterstützungswürdig. Durch ihre Beiträge werden die effektiven Investitionskosten für die Stadt von über 42 Mio. Franken erheblich abgedeckt und für die Stadtbewohner auf die bereits genannten Nettoinvestitionen von 25 Mio. Franken reduzieren. Dies entspricht dem Sinne unserer Bundesverfassung, wonach Investitionen eine nachhaltige Entwicklung auslösen sollen.

Der Gemeinderat hat durch das Stadtbauamt auch mögliche kostengünstigere Alternativprojekte untersuchen und ausarbeiten lassen. Der Gemeinderat wollte beispielsweise wissen, welche finanziellen Auswirkungen es hat, wenn auf die neue Personen-Unterführung West verzichtet würde. Oder wenn statt der 9 m breiten Fuss- und Velounterführung eine schmalere Fussgängerunterführung realisiert wird. Oder wenn auf die unterirdische Velostation sowie die Verbindung zwischen PU Mitte und PU West verzichtet würde. Die Antwort soll nicht vorenthalten werden. Selbstverständlich würde damit die finanzielle Belastung für die Stadt unter die beantragten Nettoinvestitionen von 25 Mio. Franken sinken. Je nach Alternativvariante aber nur unwesentlich. Die vollständige Streichung der neuen PU West inkl. unterirdischer Verbindung zur PU Mitte, würde die grösste Einsparung bedeuten, aber damit auch eine erhebliche Reduktion an Nutzen für die Stadt und Region. Die Stadt wäre diesfalls noch für die Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes Süd mit einer limitierten Busanbindung – wenn überhaupt – verantwortlich. Diese minimalste Investitionsalternative könnte mit einem 1-stelligen Millionenbetrag realisiert werden, müsste aber vollständig von der Stadt, ohne Aggloprogramm, das heisst ohne Bundes- oder Kantonsbeiträge, finanziert werden.

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 21. Mai 2024 wurde auch über einen Rückweisungsantrag debattiert. Mit dem Rückweisungsantrag wurde gefordert, dass die Stadtverwaltung zusätzliche Ausbausicherheiten bei den Bahnbetreibern SBB, RBS, BSU sowie bei Kanton und angrenzenden Grundeigentümern einholt. Zudem sollte sie Verhandlungen mit interessierten Gemeinden führen und das Projekt auf weitere erhebliche Sparmöglichkeiten überprüfen. Obwohl das ganze Projekt wegen des Hauptbahnhofs in Bern bereits zeitlich verzögert ist, ist es kaum realistisch, nach nachmehrjährigen Verhandlungen und innerhalb eines halben Jahres eine vollständige Einbindung inkl. Mitwirkung der beiden Gemeinden sowie positiv ausfallenden Absichtserklärungen mit den angrenzenden Grundeigentümern zu erwarten.

Der Gemeinderat hat deshalb den Rückweisungsantrag mit 8 Ja-Stimmen zu 18 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Ausser den bestehenden schriftlichen Bestätigungen und der Absicht der SBB, ihre Geleise in den Jahren 2035 bis 2040 mit der PU Mitte – je nach Personenaufkommen – zu realisieren, kann innerhalb eines halben Jahres nicht mehr fundamental Neues erwartet werden. Auch zu den Busrouten nicht. Diese werden im Kantonsrat diskutiert. Es ist bekannt, dass es in Zuchwil eine zentrale Anbindung geben wird. Die effektiven Routen wurden aber noch nicht definiert. Weitere terminliche Verzögerungen seitens der Stadt würden deshalb einem Verzicht des Projektes gleichkommen und der Stadt die Option zum Entscheid des vorliegenden Entwicklungsprojektes nehmen. Dies, weil die RBS diesfalls ohne PU und ohne Neugestaltung des Areals einzig ihr Gleisverlängerungsprojekt realisieren würde.

Das vorliegende Projekt und der beantragte Ergänzungskredit von Brutto 39 Mio. Franken – nach Abzug von Bundes- und Kantonsbeiträge Netto 25 Mio. Franken – wirft in der Zukunft wie ausgeführt für die Stadt einen hohen Nutzen zur Ausübung der Zentrumsfunktionen ab. Er birgt aber, wie jedes grössere Entwicklungsprojekt, auch einige Unsicherheiten. Gerade auch vor dem Hintergrund der zeitlichen Dimension. Weder der Gemeinderat noch er haben eine Kristallkugel, weshalb keine Garantie oder ein Statement für den zukünftigen Nutzen dieses Projektes abgegeben werden kann. Trotzdem, oder gerade deshalb, hat sich der Gemeinderat mit 23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, bei 4 Enthaltungen und 2 Ausständen überzeugt gezeigt, dass nach der Realisierung des Entwicklungsprojektes Bahnhof Süd für die nächsten Generationen eine sichere und breite Velo- und Fussgängerunterführung mit Veloparkplatz und ein begrünter Bahnhofplatz mit einer zentralen Busanbindung entsteht. Daneben darf erwartet werden, dass das Projekt über Jahrzehnte aufgrund von neuem Wohnraum einen positiven Nutzen, mit hoffentlich vielen Zuzügern und damit zusätzlichen Steuereinnahmen für Solothurn generieren wird.

Der Referent hofft, mit seinen Ausführungen die Hintergründe und die Überlegungen des Gemeinderates aufgezeigt zu haben. Als Präsident des Umwelt- und Bauausschusses sowie im Namen des Gemeinderats der Stadt Solothurn beantragt er, zur Realisierung des

Bauvorhabens, dem von der Stadtverwaltung beantragten Bruttokredit von 39'626 Mio. Franken zuzustimmen.

Stefanie Ingold weist ergänzend darauf hin, dass es sich beim vorliegenden Traktandum nicht um eine Schlussabstimmung handelt, sondern um eine Eintretensdebatte, da die Höhe des zu bewilligenden Bruttokredits in der Kompetenz der Urnenabstimmung liegt. Dies bedeutet, mit dem Eintreten wird der Kreditantrag zuhanden der Urnenabstimmung beschlossen.

Eintretensdebatte

Doris Katzenstein hat eine Verständnisfrage und zitiert aus der Einladung zur Gemeindeversammlung: «Dieser Kredit sich um die Teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex)». Sie erkundigt sich, wie dies zu verstehen ist.

Yves Gaudens erläutert, im Bauprojekt wurden diese Kosten im Jahr 2023 festgelegt. Bis zur Umsetzung wird es eine Weile dauern und möglicherweise zu Teuerungen kommen. Bei der Indexierung handelt es sich um ein normales Vorgehen. Es ist somit dem Prozess/Genehmigungsverfahren geschuldet, dass es von der ursprünglichen Kostenberechnung und Kreditgenehmigung bis zur Ausführung relativ lange Zeit dauert.

Mark Bracher erinnert an das soeben Gehörte, wonach die Möglichkeit besteht, weitere Leute anzusiedeln oder mit Investoren die Finanzierung optimiert zu können. Ihm fehlt im Projekt die Gesamtheit von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Wer den Bahnhof heute nutzt, weiss, dass der Parkraum in Solothurn schlicht ungenügend ist. Wem dies noch nicht bewusst ist, soll in den Hauptverkehrszeiten nach Biberist oder Zuchwil fahren und nachsehen, wo parkiert wird. Das Projekt ist in der heutigen Ausführung zur Ablehnung verurteilt, weil es nicht der tatsächlichen Bedürfnissituation entspricht. Wird keine Optimierung des Individualverkehrs miteinbezogen, ist die versprochene Nachhaltigkeit nicht gegeben. Beim Bahnhof West werden neue Wohneinheiten realisiert mit Faktor 0,3. Dies bedeutet, pro Wohneinheit entsteht noch ein Drittel eines Parkplatzes. Das funktioniert nicht. Ihm ist klar, dass die Gleisverlängerungen umgesetzt werden müssen und sich nicht umgehen lassen. Das wird sich etablieren. Er stellt deshalb mit den mahnenden Worten «Schuster bleib bei deinen Leisten», den Antrag, zu realisieren, was sich die Stadt leisten kann. Danach wird mit den Investoren ein Gesamtkonzept erarbeitet werden müssen, welches sich erstens rechnet und zweitens funktioniert.

Stefanie Ingold erinnert daran, dass es sich vorliegend um die Eintretensdebatte hinsichtlich des Antrags des Gemeinderats handelt. Beim Projekt handelt es sich um ein zukunftsweises Mobilitätsprojekt. Es besteht Individualverkehr, der ansteigend ist, weshalb es zwingend ist, Projekte zu realisieren, die den Modal Split berücksichtigen und mit welchen der Individualverkehr möglichst auf den Öffentlichen Verkehr umgelagert werden kann. Wenn es einfacher und bequemer ist, steigen Menschen eher auf ÖV um. Sie ist überzeugt, dass dies mit dem vorliegenden Projekt der Fall sein wird. Dieser Grundstein muss heute gelegt werden, gerade bei solch langfristigen Projekten. Es kann nicht erst reagiert werden, wenn der Mehrverkehr da ist und es für ein Reagieren zu spät ist. Die vorausschauende Entwicklung muss jetzt angestossen werden.

Patrick Käppeli erachtet es als ein wunderschönes, tolles Projekt, das sich wegen der verlängerten Züge nicht umgehen lässt. Aber betreffend die Personenunterführung für 22,5 Mio. Franken und die zusätzlichen Veloabstellplätze für 6 Mio. Franken stellt sich die Frage, ob sich die Stadt dies wirklich leisten kann. Oder, ob nicht doch verzichtet werden und die Stadtentwicklung trotzdem weitergetrieben werden kann. Es kommen einschneidende Sparmassnahmen auf die Stadt zu. Damit könnte ein wesentlicher Beitrag daran geleistet werden.

Abschliessend wiederholt **Stefanie Ingold**, es muss investiert werden, damit die Attraktivität der Stadt erhalten bleibt. Es muss investiert werden, damit etwas zurückkommt. Dies gilt nicht nur für die Gewerbetreibenden. Der Präsident des Umwelt- und Bauausschusses hat

ausgeführt, wo der Mehrwert liegen wird und wo die zusätzlichen Steuerzahlenden angesiedelt werden können. Dazu muss aber der erste Schritt getan und die Investitionen getätigt werden.

Es bestehen keine weiteren Wortmeldungen zum Eintreten.

Im Saal befinden sich 169 Stimmberechtigte.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird von einer Mehrheit, bei wenigen Gegenstimmen und einzelnen Enthaltungen zuhanden der Urnenabstimmung

beschlossen:

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)

Urnenabstimmung vom 28. Oktober 2024
Stadtbauamt
ad acta 651-2

23. April 2024

Geschäfts-Nr. 4

4. Teilrevision GO / DGO inkl. IKS Artikel

Referenten: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Reto Stampfli, Vize-Vorsitzender des Ausschusses für Präsidiales, Kultur,
Sport und öffentliche Sicherheit

Vorlagen: Protokollauszug Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Si-
cherheit Nr. 09 vom 25.03.2024
Synopsis Dienst- und Gehaltsordnung (DGO) für das Personal der Einwohnergemeinde Stadt Solothurn
Synopsis Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn

Ausgangslage und Begründung

Die Umsetzung des Postulats der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Matthias Anderegg, vom 18. Januar 2022, betreffend «Reform unserer Verwaltungsstrukturen prüfen» führt dazu, dass im Verlauf des Jahres 2024 einige Änderungen in den Verwaltungsabteilungen vorgenommen werden. Während ein Grossteil ohne Reglementsanpassungen geändert werden kann, muss dies bei der Umgestaltung des Rechts- und Personaldienstes auch im Reglementstext geschehen. Der Gemeinderat hat beschlossen, dass die Gemeindeordnung GO und die Dienst- und Gehaltsordnung DGO einer kompletten Überarbeitung unterzogen werden. Diese Arbeit findet im Jahr 2024 statt und das Ergebnis soll der Gemeindeversammlung im Dezember 2024 vorgelegt werden. Um die beiden Reglemente bis dahin auf einem gehörigen Stand zu halten, ist an der Gemeindeversammlung vom Juni 2024 eine Teilrevision nötig.

Der Leiter Rechts- und Personaldienst wird Ende Juli 2024 aufgrund des Erreichens des Pensionsalters aus dem Anstellungsverhältnis bei der Stadt ausscheiden. Anstatt die freiwerdende Stelle auszuschreiben, sollen die beiden Dienste neu der Stadtkanzlei unterstellt und die Verwaltungsleiterstelle aufgehoben werden. Dieser Wegfall der Funktion des Verwaltungsleiters muss in der GO und in der DGO abgebildet werden, was mitunter die Teilrevision bedingt. Deshalb wird der § 49 «Rechts- und Personaldienst» aufgeteilt in einen § 49 «Rechtsdienst» und einen § 49bis «Personaldienst».

Bei der Zuständigkeit für Beglaubigungen ist der Leiter / die Leiterin Rechts- und Personaldienst ebenfalls zu löschen. Mit der kompletten Überarbeitung der GO wird eine Stellvertretung der Zuständigkeit für Beglaubigungen neu geregelt werden müssen, was per Ende 2024 geschehen wird.

Hingegen wird die Bezeichnung «Rechts- und Personaldienst» als Bezeichnung für die Abteilung «Rechtsdienst» und die Abteilung «Personaldienst» in den anderen §§, Artikeln und Reglementen vorerst beibehalten; diese Anpassung erfolgt erst mit der kompletten Überarbeitung der GO und der DGO mit Entscheid im Dezember 2024.

Im Rahmen der Anpassung der Verwaltungsstrukturen, welche das Stadtpräsidium beschliessen kann, wurde auch insofern eine Verschlinkung beschlossen, als die beiden Verwaltungsabteilungen «Stadtpolizei» und «Feuerwehr / Zivilschutz» zusammengeführt und gemäss heute geltender GO § 53 (Sicherheitsdienste) unter der Bezeichnung «Sicherheit» im Organigramm dargestellt werden. Die beiden bisherigen Verwaltungsleiter behalten dabei ihre bisherigen Führungsaufgaben und Führungsfunktionen, werden aber nicht mehr die Funktion eines «Verwaltungsleiters» haben. Dadurch kann in der DGO die Aufzählung der Verwaltungsleitenden auch bezüglich der vorerwähnten Funktionen angepasst werden.

Zusätzlich hat der Gemeinderat im Dezember 2023 die Einführung eines internen Kontrollsystems (IKS) beschlossen. Dieses IKS soll gestützt auf die kantonalen Vorgaben auch in der GO verankert werden. Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung deshalb, § 59bis aufzunehmen, welcher das interne Kontrollsystem IKS und die Zuständigkeiten regelt.

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

beschlossen:

Einstimmig

1. Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

§ 49 Rechtsdienst

Der Rechtsdienst berät und vertritt die Gemeinde in Rechtsfragen. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 49bis Personaldienst

Die Aufgaben in Personalangelegenheiten richten sich insbesondere nach der Dienst- und Gehaltsordnung. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 60bis

² Zusätzlich wird diese Zuständigkeit dem Vize-Stadtpräsident oder der Vize-Stadtpräsidentin eingeräumt.

6 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung

2. Die Dienst- und Gehaltsordnung wird wie folgt geändert:

§ 3 Verwaltungsleiterinnen und Verwaltungsleiter

Verwaltungsleiterinnen oder Verwaltungsleiter sind:

der/die Stadtpräsident(in), der/die Stadtschreiber(in), der/die Leiter(in) der Finanzverwaltung, der/die Schuldirektor(in), der/die Leiter(in) der Sozialen Dienste, der/die Leiter(in) des Stadtbauamtes.

Einstimmig

3. Die Gemeindeordnung wird um folgenden Einschub ergänzt:

§ 59bis

¹ Das interne Kontrollsystem umfasst regulatorische, organisatorische und technische Massnahmen.

² Der Gemeinderat regelt die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems in einem Verwaltungsreglement.

4. Die bisherige Bezeichnung «Rechts- und Personaldienst» bleibt bis zur Revision der Gemeindeordnung und der Dienst- und Gehaltsordnung per Ende 2024 in den Reglementen bestehen und ist sinngemäss anzuwenden.

Der Gemeinderat hat zuhanden der Gemeindeversammlung einstimmig

beschlossen:

1. Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

§ 49 Rechtsdienst

Der Rechtsdienst berät und vertritt die Gemeinde in Rechtsfragen. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 49bis Personaldienst

Die Aufgaben in Personalangelegenheiten richten sich insbesondere nach der Dienst- und Gehaltsordnung. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 60bis

² Zusätzlich wird diese Zuständigkeit dem Vize-Stadtpräsident oder der Vize-Stadtpräsidentin eingeräumt.

2. Die Dienst- und Gehaltsordnung wird wie folgt geändert:

§ 3 Verwaltungsleiterinnen und Verwaltungsleiter

Verwaltungsleiterinnen oder Verwaltungsleiter sind:

der/die Stadtpräsident(in), der/die Stadtschreiber(in), der/die Leiter(in) der Finanzverwaltung, der/die Schuldirektor(in), der/die Leiter(in) der Sozialen Dienste, der/die Leiter(in) des Stadtbauamtes.

3. Die Gemeindeordnung wird um folgenden Einschub ergänzt:

§ 59bis

¹ Das interne Kontrollsystem umfasst regulatorische, organisatorische und technische Massnahmen.

² Der Gemeinderat regelt die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems in einem Verwaltungsreglement.

4. Die bisherige Bezeichnung «Rechts- und Personaldienst» bleibt bis zur Revision der Gemeindeordnung und der Dienst- und Gehaltsordnung per Ende 2024 in den Reglementen bestehen und ist sinngemäss anzuwenden.

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, erläutert den Antrag betreffend die Teilrevisionen der Gemeindeordnung sowie der Dienst- und Gehaltsordnung. Derzeit sind die Totalrevisionen der Gemeindeordnung sowie der Dienst- und Gehaltsordnungen hängig und werden voraussichtlich anlässlich der Gemeindeversammlung im Dezember 2024 traktandiert. Einige der Anpassungen müssen vorweggenommen werden, da die Reform der Verwaltungsstrukturen, die aus einem erheblich erklärten Postulat heraus entstanden war, umgesetzt werden muss. Es geht primär um die Verwaltungsabteilung des heutigen Rechts- und Personaldienstes. Diese Verwaltungsabteilung soll als Stabsfunktion der Stadtkanzlei angegliedert werden. Die Stelle des Leiters Rechts- und Personaldienst wird in dieser Form wegfallen und nicht mehr als Verwaltungsleitung besetzt, sondern es wird einen Rechtsdienst ohne Verwaltungsleitung sowie einen eigenständigen Personaldienst geben. Weitere Änderungen betrifft die Verwaltungsleitungsstellen des Polizeikommandanten sowie des Chefs Amt für Feuerwehr und Zivilschutz. Die beiden Verwaltungsleitungen fallen mit der Reorganisation ebenfalls weg. Von der Teilrevision betroffen ist ebenfalls die Zuständigkeit für Beglaubigungen, die heute mitunter beim Leiter des Rechts- und Personaldienstes liegt. Mit dem Wegfall dieser Stelle fällt

ebenfalls diese Zuständigkeit weg und muss korrigiert werden. Zusätzlich hat die Stadt per Anfang 2024 ein internes Kontrollsystem (IKS) eingeführt. Auf Empfehlung des Amts für Gemeinden muss das IKS in der Gemeindeorganisation festgehalten werden und wird deshalb mit der vorliegenden Teilrevision in die Gemeindeordnung aufgenommen. Anhand der Synopse zeigt der Referent die Änderungen der Gemeindeordnung betreffend den Rechtsdienst, Paragraph 49, und Personaldienst, Paragraph 49^{bis}, auf. Paragraph 60^{bis} betrifft den Wegfall der Beglaubigungen. Der eingeschobene §59^{bis} Gemeindeordnung verankert neu das Interne Kontrollsystem IKS. Die gesamte Änderung bedarf zunächst der Prüfung durch das Volkswirtschaftsdepartement und tritt mit der Genehmigung durch den Kanton in Kraft.

Bei der Dienst- und Gehaltsordnung wird die Aufzählung der Verwaltungsleitungen in Paragraph 3 geändert. Was das Inkrafttreten betrifft, muss die Dienst- und Gehaltsordnung vom Kanton geprüft werden und wird anschliessend rechtskräftig.

Der Referent bittet mit diesen Ausführungen, den Anträgen des Gemeinderats zuzustimmen.

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

Es wird **kein Rückkommen** beantragt.

Stefanie Ingold informiert, dass sich zwischenzeitlich 97 Männer und 75 Frauen, somit 172 Stimmberechtigte im Saal befinden.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird mit grosser Mehrheit, bei wenigen Gegenstimmen und 2 Enthaltungen

beschlossen:

1. Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

§ 49 Rechtsdienst

Der Rechtsdienst berät und vertritt die Gemeinde in Rechtsfragen. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 49bis Personaldienst

Die Aufgaben in Personalangelegenheiten richten sich insbesondere nach der Dienst- und Gehaltsordnung. Die Gemeinderatskommission regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.

§ 60bis

² Zusätzlich wird diese Zuständigkeit dem Vize-Stadtpräsident oder der Vize-Stadtpräsidentin eingeräumt.

2. Die Dienst- und Gehaltsordnung wird wie folgt geändert:

§ 3 Verwaltungsleiterinnen und Verwaltungsleiter

Verwaltungsleiterinnen oder Verwaltungsleiter sind:

der/die Stadtpräsident(in), der/die Stadtschreiber(in), der/die Leiter(in) der Finanzverwaltung, der/die Schuldirektor(in), der/die Leiter(in) der Sozialen Dienste, der/die Leiter(in) des Stadtbauamtes.

3. Die Gemeindeordnung wird um folgenden Einschub ergänzt:

§ 59bis

¹ Das interne Kontrollsystem umfasst regulatorische, organisatorische und technische Massnahmen.

² Der Gemeinderat regelt die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems in einem Verwaltungsreglement.

4. Die bisherige Bezeichnung «Rechts- und Personaldienst» bleibt bis zur Revision der Gemeindeordnung und der Dienst- und Gehaltsordnung per Ende 2024 in den Reglementen bestehen und ist sinngemäss anzuwenden.

Verteiler

Rechts- und Personaldienst
ad acta 000-1

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 5

5. Teilrevision Polizeiordnung

Referent: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Corinne Widmer, Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und Sicherheit

Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024
Antrag des Gemeinderats vom 21. Mai 2024

Antrag und Beratung

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.

Der Ausschuss für Präsidiales, Kultur, Sport und öffentliche Sicherheit zu Händen des Gemeinderats bzw. die Gemeindeversammlung

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.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2024 zu Händen 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, 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.

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.

Erläuterungen zum Antrag

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, nimmt vorneweg, es gehe um die Einschränkung beim Gebrauch von Feuerwerk in der Altstadt und auf dem übrigen Gemeindegebiet. Gesamtschweizerisch ist ein Vorstoss hängig, wonach generell auf Feuerwerk verzichtet werden muss. Wegen Sicherheitsbedenken soll das Verbot bereits heute in der Polizeiordnung der Stadt verankert werden. Das Abbrennen von Feuerwerk in der Altstadt wird verboten. Dort sind nicht nur die alte Bausubstanz, sondern auch die kleinen Innenhöfe gefährdet. In letzter Zeit wurden zudem vermehrt sogenannte Himmelslaternen verwendet. Die kleinen Flammen, deren Wärme die Laternen fliegen lassen, brennen beim Landen weiter. Aus diesem Grund sollen auch diese verboten werden. Das öffentliche Feuerwerk der Stadt am 1. August soll dagegen nicht verboten werden. Gleiches gilt für den traditionellen Böög. Innerhalb des

Ausschusses und des Gemeinderats wurde die Haltung vertreten, das Verbot solle nicht nur beschränkt auf das Altstadtgebiet gelten, sondern auf das gesamte Stadtgebiet erweitert werden. Dieser Antrag wird den Stimmberechtigten heute zur Abstimmung unterbreitet. Es handelt sich um den zusätzlichen Paragraphen 15^{bis} der Polizeiordnung. Auf die Inkraftsetzung per 1. August 2024 wurde den Gewerbetreibenden gegenüber als nicht fair betrachtet, besonders im Hinblick auf die Kommunikation per Ende Juni. Das Inkrafttreten wird somit per 1. September 2024 beschlossen.

Gemäss der Präsidentin Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und Sicherheit, **Corinne Widmer**, hat der Ausschuss das Thema in zwei Lesungen vom 25. März 2024 und 22. April 2024 vorberaten und der Gemeinderat hat den Antrag am 21. Mai 2024 behandelt. Die Beratung anlässlich der März Sitzung hat gezeigt, dass die Mehrheit des Ausschusses einer Ausweitung des Feuerwerkverbots über die Altstadt hinaus positiv gegenübersteht. Dies vor allem aus dem Grund der exzessiven Knallerei vor und nach Feiertagen oder Festivitäten. Der ursprüngliche Antrag wurde in der Folge nochmals ausformuliert. Werden die Belastungen für Mensch, Umwelt und Tier als Argumentarium eingebracht, was im Erstantrag der Verwaltung so der Fall war, macht es keinen Sinn, den Perimeter für die Bestimmungen zu begrenzen, denn die Belastung besteht überall. Beim Antrag, der vom Gemeinderat favorisiert wurde, ist genau dies aber wichtig. Aus diesem Grund soll hier nochmals verdeutlicht werden: Das Verbot in der Altstadt fürs Abbrennen von Feuerwerk war aus Sicherheitsgründen in beiden Entwürfen so ausformuliert worden. Das geschützte Ortsbild soll erhalten bleiben. Über die ganze Stadt wird künftig lediglich lärmverursachendes Feuerwerk verboten. Nicht lärmendes Feuerwerk soll dagegen nicht verboten werden. Himmelslaternen sind generell verboten, weil es gefährlich ist und sie mit ihren unkoordinierbaren Flugbahnen grosse Schäden anrichten können. Diesbezüglich war man sich bei beiden Anträgen einig. Im Gemeinderat wurde alsdann die Frage gestellt, weshalb nicht die gesamtschweizerische Lösung der Feuerwerksinitiative abgewartet wird. Dies könnte aber noch eine längere Zeit in Anspruch nehmen. Die Stadt Solothurn kann problemlos vorausgehen und ein Zeichen setzen. Es gilt zu bedenken – und für viele Menschen dürfte dies ein positives Signal sein: Ausnahmegewilligungen für Anlässe werden möglich bleiben und sollen nicht verhindert werden. Viele Menschen und Tiere in der Stadt Solothurn leiden unter der Knallerei und profitieren vom Verbot, bevor ein solches auf nationaler Ebene greift. Der erweiterte Antrag, also um ein Verbot von lärmverursachendem Feuerwerk auf dem gesamten Stadtgebiet, wurde von der Mehrheit des Gemeinderats am 21. Mai 2024 gutgeheissen werden. Sie empfiehlt im Namen des Ausschusses und einem Teil des Gemeinderats deshalb die Annahme der Änderung.

Eintreten wird einstimmig beschlossen.

Es bestehen keine weiteren Wortmeldungen. **Ein Rückkommen wird nicht verlangt.**

Stefanie Ingold lässt die 172 anwesenden Stimmberechtigten abstimmen.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird grossmehrheitlich, bei 7 Gegenstimmen und zwei Enthaltungen,

beschlossen:

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

3. 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.
4. 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)

Stadtverwaltung
Polizeikommandant
ad acta 110-4

24. Juni 2024

Geschäfts-Nr. 6

6. Teilrevision Reglement über das Taxiwesen

Referenten: Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst
Corinne Widmer, Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und Sicherheit

Vorlagen: Einladung zur Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024
Antrag des Gemeinderats vom 21. Mai 2024

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.

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.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2024 zuhanden der Gemeindeversammlung

beschlossen:

Einstimmig

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

Antrag und Beratung

Urs F. Meyer, Leiter Rechts- und Personaldienst, merkt einleitend an, Unsicherheiten betreffend das Taxiwesen oder Differenzen zwischen Taxiunternehmen und Behörden würden nicht nur in Solothurn bestehen, sondern schweizweit in den Städten. Der Kommandant der Stadtpolizei hatte festgestellt, dass die Gesuche um Taxikonzessionen zunehmen und in der Stadt ein Überangebot an Taxiunternehmen besteht. In Solothurn existieren keine Standplätze für Taxis. Es handelt sich bei Standplätzen um fixe Plätze, die von Städten vorgegeben werden können. Denjenigen, die diese Plätze nutzen können, werden Konzessionen erteilt, wobei gewisse Einschränkungen möglich sind. Weil in der Stadt solche Standplätze nicht existieren, sind aus rechtlicher Sicht nicht beliebige Beschränkungen gegenüber dem Taxiwesen möglich. Das Taxiwesen ist nach Binnenmarktgesetz ein sogenannt freies Gewerbe. Soll der Marktzugang geregelt werden, muss dies mit reglementarischen Vorgaben getan werden. Dies soll mit den vorliegenden Anpassungen gemacht werden. Der Referent präsentiert die Synopse mit den geplanten Änderungen. Mit der Anpassung von Paragraph 2 sollen die ortsfremden Taxibetriebe reguliert werden. Dies bedeutet, dass ein Taxiunternehmen, das in Zuchwil über einen Standplatz verfügt, nicht ohne weiteres in Solothurn arbeiten und hier neu kontrolliert werden kann. Er darf in Solothurn seine Leistungen erbringen, unter gewissen Voraussetzungen. Die beiden grossen europäischen und internationalen Anbieter Uber und Bolt drängen ebenfalls in den Schweizer Markt. Aus diesem Grund soll mit dieser Regelung eine Lösung präsentiert werden. Paragraph 3 beinhaltet die allgemeinen Voraussetzungen, die ein Taxibetreiber erfüllen muss. Nebst dem, dass keine Überschuldung vorliegen darf oder er Gewähr für eine einwandfreie Geschäftsführung bieten muss, benötigt er mindestens ein Fahrzeug, das kantonal zugelassen ist. In Paragraph 7 werden der Einfachheit halber kantonale Vorschriften ins Reglement aufgenommen. Wollen Taxibetriebe Dienstleistungen in Solothurn erbringen, müssen sie über einen geeigneten Standplatz verfügen. Von dort aus dürfen die Dienstleistungen erbracht werden. Ein Herumfahren in der Stadt, um Kundschaft anzuwerben, ist nicht erlaubt. Mit bestimmten Anordnungen oder reglementarischen Bestimmungen können Taxikonzessionen oder Fahrbewilligungen auch entzogen werden. Dies ist im neuen Paragraph 8 festgehalten. Zudem findet sich im Reglement eine Bestimmung über Fahrpreise und Taxiuhren. Der in Paragraph 9 als «aufgehoben» bezeichnete Absatz 3 wurde nicht gestrichen, sondern in Paragraph 7 eingefügt. Paragraph 10 wurde fast unverändert aus dem bisherigen Reglement übernommen.

Das Reglement muss nicht dem Kanton vorgelegt werden, da keine Strafbestimmung geändert wurde. Diese war bereits ursprünglich enthalten und wurde genehmigt. Aus diesem Grund ist die Inkraftsetzung des Reglements per 1. Juli 2024 möglich. Der Antrag lautet somit, die Teilrevision des Reglements zu genehmigen.

Corinne Widmer, Ausschuss Präsidiales, Kultur, Sport und Sicherheit, erklärt, die Gemeinderatskommission sei jenes Gremium, das die Konzessionen vergeben darf. Dabei stand immer wieder im Raum, dass das Reglement nicht sehr griffig ist und es bislang kaum Spielraum gab, um einem Gesuchsteller die Konzession zu verweigern bzw. nicht zu erteilen. Die Herausforderung, das Taxiwesen zu regeln, ist eher ein städtisches Phänomen und wird in vielen Städten thematisiert. Bei der Ausarbeitung hat sich die Stadt Solothurn deshalb an anderen Städten orientiert. Eine Regulierung der Standplätze ist in Solothurn nicht schlank umsetzbar. Allerdings fand die Idee, eine gewisse Anzahl Standplätze durch die Stadt selbst zu erstellen und mittels Konzessionen abzugeben, im Gemeinderat immer mehr Befürworter. Gerade die Projekte Westbahnhof und Bahnhof Süd würden die Gelegenheit bieten, dies anzugehen. Noch sind die Projekte in diesen Perimetern nicht umgesetzt. Durch die Vergabe der Konzessionen würden zusätzliche Einnahmen ermöglicht. Der Nachweis der Standplätze durch die Taxihalter ist heute eine Pflichtübung, die oftmals die Kreativität der Fahrzeughalter befeuert. Das überarbeitete Reglement enthält griffigere Bedingungen. Auch wenn weiterhin nicht alle Kriterien einfach überprüfbar sind, sind sie eine Verbesserung gegenüber den geltenden Bestimmungen. Der Gemeinderat ist erfreut, dass die bisherige Regelung bei Veranstaltungen weiterhin zur Anwendung kommt und so bspw. anlässlich der HESO oder anderen grösseren Festlichkeiten, zusätzliche Anbieter fahren dürfen. Auch wenn dies die Stadtbewohner möglicherweise weniger betrifft, ist es ein gutes Angebot. Der Gemeinderat hat am 21. Mai 2024 die Anpassungen im Reglement über das Taxiwesen zuhanden der Gemeindeversammlung einstimmig genehmigt.

Eintreten wird einstimmig beschlossen.

Thomas Kägi fragt sich, wofür das Verbot in Paragraph 7^{bis}, dass Taxis nicht auf öffentlichen Parkplätzen stehen dürfen, gut ist. Er stellt fest, dass es nach einem Abend im Ausgang oder samstags nach dem Theater, wenn einem der Bus vor der Nase wegfährt, sehr praktisch wäre, wenn bspw. am Baseltor / Amtshausplatz ein Taxi stehen würde. Er versteht nicht, warum der Taxifahrer illegal parkieren muss und nicht auf einem öffentlichen Parkplatz stehen darf. Er würde diesen Passus streichen.

Dem entgegnet der Leiter Rechts- und Personaldienst, dies ist eine mögliche Sichtweise. Wenn 15 Taxianbieter hier sind und all diese Anbieter die Parkplätze besetzen, die andere Personen fürs Parkieren nutzen möchten, ist dies eine andere Sicht. Es ist von Seiten des Kommandanten der Stadtpolizei nicht gewollt, dass Fahrer ihre Taxis auf einem öffentlichen Parkplatz abstellen und diese für andere Nutzer blockieren. Dies ist der Grund der Bestimmung.

Stefanie Ingold vergewissert sich nach dem Vorliegen eines Antrags und **lässt über den Antrag von Thomas Kägi abstimmen. Dem Antrag, §7 Abs. 2 lit. d zu streichen, wird von einer grossen Mehrheit der 172 anwesenden Stimmberechtigten, bei zwei Gegenstimmen und einzelnen Enthaltungen, nicht stattgegeben.**

Stefanie Ingold lässt die 172 anwesenden Stimmberechtigten über die ursprünglichen Anträge abstimmen.

Gestützt auf den Antrag des Gemeinderates wird grossmehrheitlich, bei einigen Gegenstimmen und wenigen Enthaltungen,

beschlossen:

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

Verteiler (elektronisch)

Leiter Rechts- und Personaldienst
Polizeikommandant
ad acta 654

Katharina Hochstrasser hat am 24. Juni 2024 die nachfolgende Motion inklusive Begründung eingereicht

Klimafreundliche Alternativen zur Wärmeversorgung in der Altstadt Solothurn für private Liegenschaftsbesitzende

Die Stadt Solothurn verpflichtet sich bis Ende 2024 eine umfassende Lösung für klimafreundliche Alternativen zur Wärmeversorgung/Energieerzeugung in der Altstadt Solothurn für private Liegenschaftsbesitzer zu erarbeiten.

Begründung

Die Energiestadt Solothurn strebt im laufenden Jahr 2024 die nächste Zertifizierung an. Dabei ist vorgesehen vorwiegend die Liegenschaften der Stadt und des Kantons an das Fernwärmenetz der AVA/ KEBAG anzuschliessen.

Die Altstadt besteht aber mehrheitlich aus privaten Liegenschaften. Diesen wird ein Anschluss verwehrt, unter anderem mit der Begründung, dass dies im ‚Masterplan Fernwärme‘ nicht vorgesehen sei. Dieser Masterplan liegt aber laut Baubehörden der Stadt Solothurn (noch) nicht vor. In den Argumentationen der Baubehörde wird aber auf diesen nicht vorhandenen Masterplan hingewiesen.

Es ist unverständlich, dass die Liegenschaften der öffentlichen Hand in der Altstadt an das Fernwärmenetz angeschlossen werden und die privaten Liegenschaften der Altstadt nicht einbezogen werden. Dies umso mehr als es einfach wäre, zumindest die Nachbarliegenschaften der städtischen und kantonalen Liegenschaften mitzuberücksichtigen. Die Strassen wurden/werden aufgerissen und bei dieser Gelegenheit nicht einmal Abzweigungen von der Hauptleitung erstellt.

Die Besitzer von Altstadt-Liegenschaften tragen mit eigenen Mitteln massgebend zu unserer schönen Altstadt bei, sorgen für Fassaden, gepflegte Hauseingänge, investieren mit eigenen Mitteln in die Erhaltung der Häuser und beleben dadurch diese Stadt! Wir erwarten daher, dass wir als private Hauseigentümeninnen in eine zukünftige Planung und Realisierung der Versorgung mit Fernwärme miteinbezogen werden.

Die Klimaerwärmung und der Co2-Ausstoss sind besonders im baulichen Umfeld sehr aktuell. Bei der städtischen Planung einer umweltfreundlichen Wärmeversorgung wurden die meisten privaten Liegenschaftsbesitzenden der Altstadt leider nicht einbezogen. Wir fordern eine umfassende Lösung für die Versorgung unserer Häuser mit alternativen Energien. Dies besonders auch deshalb, weil andere Möglichkeiten, wie z. B. Solarpanels auf den Dächern wegen der bestehenden gesetzlichen Vorgaben, ausgeschlossen sind.

Auf Nachfrage Ende 2023, ob eine Anbindung an das Fernwärmenetz möglich sei, wurde dies von der RES (Regio Energie Solothurn) mit folgender Begründung verneint: «Im Masterplan der Stadt Solothurn ist für weitere Liegenschaften an der St. Urbangasse in der Altstadt keine Fernwärme vorgesehen. Dies widerspiegelt sich auch in unserer Ausbauplanung Fernwärme (regioenerg.ch). Die bereits angeschlossen Altstadtliegenschaften wurden von ausserhalb erschlossen. Das Fernwärmenetz zum Ambassadorshof ist nicht ausreichend gross, um weitere Kunden anzuschliessen.

Bitte beachten Sie zudem, dass auch wenn noch ausreichend Wärme zur Verfügung stehen würde, der Anschluss von kleinen, strukturierten Liegenschaften an das Fernwärmenetz verhältnismässig teuer ausfällt, weil eine Heisswasserinstallation mit Rohrbündeltauscher nötig ist.»

Diese Argumentation ist für uns nicht nachvollziehbar, besonders auch in Anbetracht, wie mit der Fernwärme geworben wird: „Fernwärme - kostengünstig und umweltfreundlich.“

<https://www.regioenergie.ch/de/privatkunden/energie-zu-hause/fernwaerme-privatkunden/>

<https://www.regioenergie.ch/de/regio-energie-solothurn/unser-engagement/regio-energie-preis/>

Dass keine verbindlichen Regelungen bestehen, zeigt sich auch daran, dass drei private Liegenschaften am Stalden an das Fernwärmenetz angeschlossen wurden. Im Energiekonzept EGS 2022, Seite 49, ist die Massnahme 5 aufgeführt, bei welcher es um den Masterplan Wärmeversorgung Altstadt geht. Auch hier hat die RES Bezug auf diesen nichtexistierenden Masterplan genommen. Dieses Vorgehen sorgt bei uns für Unverständnis.

https://www.stadt-solothurn.ch/docn/4629166/BE_230616_Energiekonzept_EGS_2022.pdf

Fachleute und Politiker:innen sind sich einig, dass es für die Altstadt keine andere Möglichkeit als Fernwärme für die Abkehr von fossilen Energien gibt. Andere Schweizer Städte haben schon längst Konzepte entworfen, um Lösungen zu finden (Basel, Bern, Schaffhausen, Aarau, Winterthur).

Wir erwarten Lösungsvorschläge und die Unterstützung für Altstadtliegenschaften, um von fossilen Brennstoffen wegzukommen und um unseren Beitrag zu einer umweltfreundlicheren Zukunft leisten zu können.

Der Masterplan Wärmeversorgung Altstadt muss endlich erstellt und einsehbar werden. Wir erwarten, dass Vertreter der privaten Liegenschaftsbesitzenden von Altstadthäusern in die Konzepterarbeitung miteinbezogen werden und/oder, dass transparent kommuniziert wird.

Anträge

1. Die privaten Liegenschaftsbesitzenden von Altstadthäusern seien bis September 2024 über den Vorgehensplan der Behörden bzgl. Erschliessung der Altstadt mit Fernwärme zu informieren
2. Der Status des längst fälligen und offenbar nun der in Arbeit stehenden Masterplans „Fernwärme“ sei bis Ende Juli den privaten Liegenschaftsbesitzenden von Altstadthäusern zu kommunizieren
3. Das weitere Vorgehen nach einer eventuellen Annahme dieser Motion sei sofort den privaten Liegenschaftsbesitzenden von Altstadthäusern mitzuteilen.

7. Varia

- **Stefanie Ingold** teilt mit, Klaus Koschmann hat seine Motion «für eine künftige Solarstadt Solothurn», eingereicht am 11.12.2023, am 04.05.2024 mit einer Mitteilung an die Stadtkanzlei zurückgezogen. Aus diesem Grund wurde heute keine Beantwortung traktandiert.
- **Stefanie Ingold** informiert über die neue eingereichte Motion IG Fernwärme Hintere Gasse / Barfüssergasse / Altstadt Solothurn, Erstunterzeichnerin Katharina Hochstrasser, vom 24. Juni 2024, betreffend «Klimafreundliche Alternativen zur Wärmeversorgung in der Altstadt Solothurn für private Liegenschaftsbesitzende». Die Beantwortung der Motion wird in Aussicht gestellt
- **Stefanie Ingold** weist auf die Einladung von Kantonsratspräsidenten Marco Luppi zum Apéro am Donnerstag, 27. Juni 2024 hin. Er möchte, zusammen mit der Stadtbevölkerung, auf sein Präsidialjahr anstossen.
- **Stefanie Ingold** freut sich auf das bevorstehende Stadtfest und informiert über die Möglichkeit bzw. bittet die Anwesenden, Solidaritätsbändeli zu erwerben. Sie dankt allen Beteiligten für die Vorbereitungen.
- Im Anschluss an die Generalversammlung lädt **Stefanie Ingold** zum Apéro ein, der von der Regio Energie Solothurn offeriert ist.

Stefanie Ingold dankt allen Anwesenden herzlich für die Teilnahme und wünscht einen angenehmen Abend und schliesst die Gemeindeversammlung.

Schluss der Gemeindeversammlung: 21:20 Uhr

Die Stadtpräsidentin:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin:



Genehmigung des Protokolls durch die Stimmenzähler:

Fritz Geissberger

.....

Daniel Oetterli

.....