

PROTOKOLL DES GEMEINDERATES

GR

5. Sitzung

Dienstag, 19. August 2014, 19.30 Uhr, Gemeinderatssaal im Landhaus Solothurn

Vorsitzender: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Anwesend: 27 ordentliche Mitglieder
3 Ersatzmitglieder

Entschuldigt: Pirmin Bischof
Michael Schwaller
Sylvia Sollberger

Ersatz: Markus Jäggi
Claudio Marrari
Pascal Walter

Stimmzähler: Claudio Hug

Referenten: Gaston Barth, Leiter Rechts- und Personaldienst
Hansjörg Boll, Stadtschreiber
Katharina Leimer Keune, Vorsitzende AG Legislaturziele

Protokoll: Doris Estermann

Traktanden:

1. Protokoll Nr. 4
2. Wahlbüro und Jugendkommission; Demission als Mitglied der GLP/CVP
3. Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse; Behandlung der Einsprachen und Genehmigung
4. Legislaturziele 2013 – 2017; Verabschiedung
5. Motion SP-Fraktion, Erstunterzeichner Matthias Anderegg, vom 12. Januar 2014, betr. „Umsetzung von Massnahmen zur Förderung von Elektromobilität“; Weiterbehandlung
6. Interpellation der SP-Fraktion, Erstunterzeichner Reiner Bernath, vom 14. Januar 2014, betr. „Radioaktives Wasser nach einem AKW-Unfall“, Beantwortung
7. Überparteiliche Motion, Erstunterzeichner Urs Unterlerchner und Michael Schwaller, vom 20. Mai 2014, betr. „Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses Einführung Tempo-30-Zonen Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein vom 10. Dezember 2013“; Weiterbehandlung
8. Verschiedenes

Eingereichte parlamentarische Vorstösse:

Motion der Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Heinz Flück, vom 19. August 2014, betreffend «Abgabe von Liegenschaften im Baurecht»; (inklusive Begründung)

Postulat der Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Christof Schauwacker, vom 19. August 2014, betreffend «Waldkindergarten der Stadt Solothurn»; (inklusive Begründung)

1. Protokoll Nr. 4

Das Protokoll Nr. 4 vom 1. Juli 2014 wird genehmigt.

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 37

2. Wahlbüro und Jugendkommission; Demission als Mitglied der GLP/CVP

Referent: Hansjörg Boll, Stadtschreiber

Vorlage: Antrag der Gemeinderatskommission vom 3. Juli 2014

Mit Mail vom 23. Juni 2014 demissionierte Michael Felber infolge Wegzugs aus Solothurn als Mitglied des Wahlbüros und als Mitglied der Jugendkommission. Michael Felber war seit 2013 als Mitglied der GLP/CVP im Wahlbüro und in der Jugendkommission.

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

1. Die Demission von Michael Felber, Postheirweg 2, als Mitglied der GLP/CVP im Wahlbüro und in der Jugendkommission wird unter bester Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.
2. Die GLP/CVP wird ersucht, dem Stadtschreiber je ein neues Mitglied für das Wahlbüro und für die Jugendkommission zu melden.

Verteiler

Herr Michael Felber, Postheirweg 2, 4500 Solothurn
Oberamt Region Solothurn
Stadtpräsidium
Jugendkommission
Soziale Dienste
Lohnbüro
ad acta 014-3, 018-1

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 38

3. Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse; Behandlung der Einsprachen und Genehmigung

Referent: Gaston Barth, Leiter Rechts- und Personaldienst

Vorlage: Antrag der Gemeinderatskommission vom 3. Juli 2014

Ausgangslage und Begründung

I.

1. Die Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse sowie der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse lagen in der Zeit von Donnerstag, 28. Juni 2012, bis Montag, 30. Juli 2012, öffentlich auf. Während dieser Auflagefrist gingen sechs Einsprachen ein (01/12, 02/12, 03/12, 04/12, 05/12, 06/12).

Die Einsprecher beantragen in ihren Hauptanträgen mehrheitlich, die Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse sowie der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse (Coop) sei nicht zu genehmigen. Eventualiter werden verschiedene Anträge für Ergänzungen und Änderungen der Sonderbauvorschriften sowie den Erlass von Verkehrsmassnahmen beantragt.

Für den Inhalt der Einsprachen wird auf die Akten verwiesen und im Folgenden, soweit notwendig, Bezug genommen.

2. Sämtliche Einsprachen wurden dem Stadtbauamt, der Marti GU + Immo-Management AG, Bern (Grundeigentümerin) und der Coop Nordwestschweiz, Bern (Bauherrin), zur Stellungnahme zugestellt. Mit Schreiben vom 18. Oktober 2012 nehmen beide, vertreten durch Rechtsanwalt Theo Strausak, Stellung zu den Einsprachen. Sie beantragen, die Einsprachen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Mit verschiedenen Schreiben vom 20. September 2012 und 24. September 2012 nahm das Stadtbauamt zu den einzelnen Einsprachen Stellung.

Für den Inhalt dieser Stellungnahmen wird ebenfalls auf die Akten verwiesen und im Folgenden, soweit notwendig, Bezug genommen.

3. Zum Zwecke einer allfälligen Abkürzung des Nutzungsplanungsverfahrens und aus Rücksicht auf die Befindlichkeiten der Nachbarschaft hat der Rechtsvertreter der Bauherrschaft am 30. Oktober 2012 der Stadt einen Vergleichsvorschlag für ein reduziertes Projekt unterbreitet.
4. Am 6. Dezember 2012 und am 19. Dezember 2012 lud die Stadt sämtliche Parteien und deren Vertreter zu einer Besprechung und Diskussion betr. des Vergleichsvorschlages der Bauherrschaft ein. Anlässlich der Sitzung vom 19. Dezember 2012 wurde vereinbart, dass sich die Stadt bis Ende Februar 2013 zu verschiedenen Anliegen der Einsprecher Gedanken machen wird.
5. Mit Schreiben vom 26. März 2013 teilte Rechtsanwalt Theo Strausak mit, dass der Vertreter der Firma Marti AG, Solothurn, Herr Heinrich Ackermann, von einem Einsprecher die telefonische Auskunft erhalten hat, er sei weder mit dem Auflageprojekt noch mit

dem Kompromissvorschlag einverstanden und werde notfalls dagegen bis vor das Bundesgericht kämpfen.

6. Weil die Bauherrschaft den Rückzug sämtlicher Einsprachen für einen Vergleich vorausgesetzt hat, teilte die Stadt mit Schreiben vom 2. April 2013 den Parteien mit, dass das Verfahren fortgesetzt werde und dass die von den Einsprechern vorgebrachten Anliegen im Rahmen der Einsprachenbehandlung materiell geprüft würden.
7. Daraufhin gelangte die Grundeigentümerin mit Schreiben vom 15. Juli 2013 erneut mit einem reduzierten Projekt an das Stadtbauamt, mit dem Begehren, den Gestaltungsplan entsprechend anzupassen. Um beurteilen zu können, ob die Stadt Solothurn als Planungsbehörde an diesem ausdrücklich für eine intensive Nutzung vorgesehenen Standort überhaupt eine reduzierte Nutzung wünscht, wurde die Kommission für Planung und Umwelt um Stellungnahme ersucht.

Am 26. August 2013 lehnte die Kommission für Planung und Umwelt ein reduziertes Projekt an diesem Standort ab. Die Kommission schloss sich dabei folgenden Überlegungen des Stadtbauamtes an (vgl. Protokollauszug vom 26.8.2013):

„Bereits beim ersten Verfahren wurde das Bundesgericht angerufen. Daraus resultierte ein Eintrag im kantonalen Richtplan, der für das COOP Kofmehl eine publikumsintensive Nutzung vorsieht.

Die Stadt Solothurn hat lediglich am Standort COOP Kofmehl die Möglichkeit für den Betrieb eines Einkaufszentrums, resp. eine publikumsintensive Nutzung. Auf die gemäss Agglomerationsplanung vorgesehene zusätzliche publikumsintensive Nutzung im Gebiet Weitblick wurde bewusst und unter Hinweis auf das COOP Kofmehl verzichtet.

Würde nun ein reduziertes Projekt COOP Kofmehl realisiert, verliert die Stadt die Möglichkeit eines Einkaufszentrums mit publikumsintensiver Nutzung, während das Migros Langendorf und das COOP Biberist von der Westumfahrung profitieren.

Die Entlastung West wurde unter Berücksichtigung des COOP Kofmehl geplant und beinhaltet im Rahmen der angebotsorientierten Verkehrsplanung das berechnete Verkehrsaufkommen des Einkaufszentrums COOP Kofmehl.

Weiter liegt das Einkaufszentrum COOP Kofmehl städtebaulich ideal und zentral und ist gut mit den Verkehrsträgern (MIV, ÖV und Langsamverkehr) erschlossen.

Eine Unterschreitung der bereits heute nach Grundnutzung möglichen Gebäudehöhe von 14.00 auf 12.80 Meter ist aus städtebaulicher Sicht falsch.“

Darauf wünschte die Grundeigentümerin eine Bedenkfrist für ihren internen Entscheid, ob COOP somit am aufgelegten Projekt festhalten möchte. Am 6. Dezember 2013 teilte der Anwalt der Grundeigentümerin mit, dass COOP das aufgelegte Projekt bauen will. Somit sind die Einsprachen zu behandeln.

8. Im Rahmen der Prüfung der Einsprachelegitimation 04/12 wurde festgestellt, dass der Umweltverträglichkeitsbericht doch nicht freiwillig war, sondern gesetzlich vorgeschrieben ist. Der Umstand, dass der im Raumplanungsbericht erwähnte „Umweltverträglichkeitsbericht zum Gestaltungsplan vom 1. März 2011“ nicht ausdrücklich als Teil der öffentlichen Auflageakten gekennzeichnet war, stellt einen formellen Mangel dar. Deshalb wurde verfahrensleitend entschieden, die Planung ausdrücklich ergänzt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht erneut öffentlich im Amtsblatt des Kantons Solothurn aufzulegen. Die Behandlung der bereits eingereichten Einsprachen wurde solange sistiert und den Einsprechern wurde mitgeteilt, dass sie ihre Einsprachen während der erneuten

Publikation ergänzen können, insbesondere im Hinblick auf den Umweltverträglichkeitsbericht.

Während der zweiten Publikation vom 10. Februar 2014 bis 11. März 2014 gingen ergänzende Einsprachen ein.

Mit Schreiben vom 10. April 2014 nahm Rechtsanwalt Theo Strausak für die Grundeigentümerin und die Bauherrin Stellung zu den ergänzenden Einsprachen im Rahmen der zweiten Planaufgabe. Dazu wiederum nahm Rechtsanwalt Pestalozzi mit Schreiben vom 16. April 2014 Stellung. Für den Inhalt der Einsprachen-Ergänzungen sowie der erwähnten beiden Rechtsschriften wird auf die Akten verwiesen und im Folgenden, soweit notwendig, Bezug genommen.

9. Auf die Durchführung eines Augenscheins oder einer Parteiverhandlung wird verzichtet, da die umfangreichen Akten die notwendigen Entscheidungsgrundlagen liefern und dies von den Parteien mit einer Ausnahme auch nicht verlangt wurde. Anlässlich der Besprechung des Vergleichsvorschlages am 2. Dezember 2012 hatte ein Einsprecher mündlich erwähnt, dass er schriftlich eine Parteiverhandlung beantragen werde. Der angekündigte Antrag ist jedoch bis heute nicht eingegangen, auch nicht in seiner ergänzenden Einsprache vom 11. März 2014. Deshalb wird davon ausgegangen, dass er offenbar doch keine Parteiverhandlung wünscht. Die Einwände werden somit aufgrund der vorhandenen Akten ohne Augenschein und Parteiverhandlung beurteilt.
10. In den Einsprachen lassen sich viele gleiche oder ähnliche Rechtsbegehren mit gleichen oder ähnlichen Begründungen und Einwänden finden. In systematischer Hinsicht rechtfertigt es sich deshalb, die Einsprachen nicht einzeln, sondern bezogen auf die einzelnen Themenbereiche und Einsprachepunkte zu behandeln, wobei jeweils auf die Einsprache mit den entsprechenden Nummern hingewiesen wird.
11. Für dieses Plangebiet wurde bekanntlich schon einmal ein Teilzonen- und Gestaltungsplan Kofmehllareal mit Sonderbauvorschriften und ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet und am 10. März 2009 unter Abweisung mehr oder weniger gleichartiger Einsprachen vom Regierungsrat genehmigt. Ein Einsprecher, welcher auch gegen die neue Planung Einsprache erhebt (Einsprache 05/12), hatte gegen diesen Entscheid das Verwaltungsgericht angerufen, welches die Einsprachen ebenfalls abwies. Daraufhin hatte er das Bundesgericht angerufen. Das Bundesgericht entschied, dass für ein solches Vorhaben eine konkrete Festsetzung im kantonalen Richtplan notwendig sei. Deshalb hiess es die Beschwerde gut und verweigerte der Planung die Genehmigung.

Darauf hat der Kanton Solothurn den kantonalen Richtplan entsprechend angepasst, und der Eintrag wurde vom Regierungsrat am 14. Dezember 2010 mit RRB Nr. 2393 genehmigt.

Aufgrund des Bundesgerichtsentscheides beschloss die Grundeigentümerin, den „Teilzonen- und Gestaltungsplan Kofmehllareal mit Sonderbauvorschriften und den Umweltverträglichkeitsbericht“ zurückzuziehen, das Projekt zu überarbeiten und ein neues Plandossier aufzulegen. Zentrales Anliegen der meisten Beschwerdeführer war die Reduktion der Höhe der Baute. Die wesentliche Änderung betrifft nun die Reduktion der Höhe der Baute auf 14 Meter ab dem gewachsenen Terrain. Es wurde konkret ein Stockwerk weggelassen, was nebst der Reduktion der Gebäudehöhe auch zu einer Reduktion der Ladenfläche führte.

Das neue Projekt entspricht aber in vielen Punkten dem alten und von den Einsprechern werden auch viele der bereits gegen die erste Planung erhobenen Einwände wiederholt. Somit kann für die Einsprachenbehandlung grundsätzlich auf die Erwägungen der früheren Entscheide zu den entsprechenden Einwänden verwiesen werden. Die Situation hat

sich nämlich seither nicht grundsätzlich verändert, weil eben lediglich das frühere Projekt reduziert wurde.

II.

1. Formelles

1.1 Legitimation Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12, 05/12, 06/12

Gemäss § 16 Planungs- und Baugesetz (PBG) kann jedermann, der durch den Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, während der Auflagefrist beim Gemeinderat Einsprache erheben.

Die Einsprecher und Einsprecherinnen sind entweder als betroffene Grundeigentümerinnen oder Grundeigentümer oder als Mieterinnen und Mieter von der Planung betroffen und somit zur Einsprache grundsätzlich legitimiert. Auf die rechtzeitig eingetroffenen Einsprachen ist somit einzutreten, soweit sie Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind.

Nicht einzutreten ist auf alle Einwände und Begehren der Einsprecher, soweit sie Massnahmen auf Gebieten, insbesondere Verkehrsmassnahmen auf Strassen (flankierende Massnahmen) verlangen, die nicht innerhalb des vorliegenden, klar definierten Planungspersimeters liegen. Nicht einzutreten ist weiter auf andere Forderungen, für welche nicht der Gemeinderat zuständig ist, sowie auf alle Verbesserungsvorschläge und andere Planungsideen für andere planerische Lösungen. Zu beurteilen ist die Recht- und Zweckmässigkeit der vorliegenden Planung und nicht mögliche Varianten, insbesondere nicht an anderen Standorten. Der Gemeinderat kann in diesem Verfahren auch den Regierungsrat nicht verpflichten, einen neuen behördenverbindlichen Luftmassnahmenplan zu erlassen (Einsprache 03/12). Das alles ist nicht Gegenstand des vorliegenden Nutzungsplanverfahrens.

1.2 Legitimation Einsprache 04/12

a) Nach § 16 Abs. 2 PBG sind kantonale Vereinigungen, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsplanung widmen, berechtigt, Einsprachen gegen Nutzungspläne zu erheben. Beim Einsprecher handelt es sich um eine solche kantonale Organisation. Zudem wurde sie gemäss Art. 55 Abs. 5 Umweltschutzgesetz (USG) generell zur Erhebung von Einsprachen ermächtigt.

b) Nach dem Anhang zur Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen vom 27. Juni 1990 (SR 814.076) ist der Einsprecher eine nach Art. 55 USG beschwerdeberechtigte Umweltschutzorganisation. Gemäss Art. 55 Abs. 1 USG steht den gesamtschweizerischen Organisationen das Beschwerderecht indessen nur insoweit zu, als Verfügungen über die Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen zur Diskussion stehen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 USG erforderlich ist. Nach Art. 1 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) in Verbindung mit Ziff. 11.4 und 80.5 des Anhangs zu dieser Verordnung unterliegen Projekte für Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen sowie für Einkaufszentren mit mehr als 7'500 m² Verkaufsfläche der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 USG.

Im Bericht „Vorläufige Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle“ vom 16. September 2011 ging die Fachstelle von der im Gestaltungsplan ausgewiesenen „reinen Verkaufsfläche“ von 6.500 m² aus und stellte fest, dass das vorliegende Vorhaben keinen der für die UVP-Pflicht relevanten Schwellenwert (Verkaufsfläche von 7'500 m² und 500 Parkplätze) erreichen würde, sich der Projektant jedoch freiwillig zu einer UVP entschlossen habe. UVP-Bericht und Beurteilung der Fachstelle liegen auch tatsächlich vor.

In § 4 der Sonderbauvorschriften wird als „reine Verkaufsfläche“ eine Fläche von 6'500 m² angegeben, was klar unter dem Schwellenwert von 7'500 m² liegen würde. Ein Einsprecher hält jedoch diese Berechnung für unhaltbar und ist der Auffassung, dass 950 m² für die Mall und die Fläche für ein Restaurant mit 180 Sitzplätzen hinzugezählt werden müssen. Insofern stellt sich die Frage, was unter dem Begriff „Verkaufsfläche“ im Sinne von Ziff. 80.5 Anhang UVPV zu verstehen ist. Diese Definition der „Verkaufsfläche“ nach Bundesrecht, welche für die Frage der Beurteilung der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung massgebend ist, muss nun nicht zwingend identisch sein mit der im Gestaltungsplan enthaltenen kantonalrechtlichen Definition der „reinen Verkaufsfläche“, resp. der „Nettoladenfläche“, welche insbesondere für die Beurteilung der Behandlung von Einkaufszentren gemäss kantonalem Richtplan massgebend ist. Planungsrechtlich ist es zulässig sowohl für den Richtplan, als auch im Gestaltungsplan „Nettoladenfläche“, resp. eine „reine Verkaufsfläche“ zu definieren und festzulegen. Hingegen ist für die Frage der UVP-Pflicht die bundesrechtliche Definition anzuwenden, denn kantonales Recht darf Bundesrecht nicht vereiteln.

Für Ersteres, das heisst, für die Frage der Beurteilung der UVP-Pflicht nach USG ist auf das UVP-Handbuch des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) abzustellen, wonach zur massgebenden „Verkaufsfläche“ neben eigentlichen Ladenflächen – damit ist wohl die Nettoladenfläche gemeint - auch Hallen- und Gangbereiche zwischen einzelnen Geschäften (Mall), Ausstellungsräume (z.B. Ausstellungsfächen von Möbelhäusern, Baumusterzentralen) und Aussenverkaufsflächen in die Berechnung der massgeblichen Verkaufsfläche einzubeziehen sind (vgl. UVP-Handbuch Modul 2, UVP-Pflicht von Anlagen, S. 8; publiziert in: www.bafu.admin.ch).

„Gemäss Anh. Nr. 80.5 UVPV sind «Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7500 m²» UVP-pflichtig. In die Berechnung der massgeblichen Verkaufsfläche sind neben eigentlichen Ladenflächen auch Hallen- und Gangbereiche zwischen einzelnen Geschäften («Mall»), Ausstellungsräume (z.B. Ausstellungsfächen von Möbelhäusern, Baumusterzentralen) und Aussenverkaufsflächen einzubeziehen. Aussenverkaufsflächen gelten auch dann als Verkaufsfläche, wenn sie nicht das ganze Jahr hindurch genutzt werden.“

Gemäss diesem Wortlaut ist also für die Beurteilung der Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung (und damit für die Beurteilung der Legitimation des Einsprechers) die Mall in die Berechnung einzubeziehen. Für einen Einbezug spricht ausserdem auch, dass der Schwellenwert von 7'500 m² ein klares und einfach zu handhabendes Kriterium für die UVP-Pflicht von Einkaufszentren darstellen sollte. Insofern sollte die den Kunden zugängliche Fläche angerechnet werden, wozu auch die Mall und die Fläche des Restaurants zu zählen sind. Zu der in den Sonderbauvorschriften angegebenen reinen Verkaufsfläche von 6'500 m² sind folglich zusätzlich die 950 m² für die Mall und die 530 m² für den Gastrobereich anzurechnen, womit der Schwellenwert von 7'500 m² klar überschritten wird. Damit ist das Vorhaben formell UVP-pflichtig und somit ist auch der Einsprecher zur Einsprache legitimiert.

c) Auf die rechtzeitig eingereichten Einsprachen ist somit grundsätzlich einzutreten, soweit sie Gegenstand des Nutzungsplanverfahrens sind.

1.3 Notwendige formelle Umweltverträglichkeitsprüfung (Einsprachen 04/12, 05/12, 06/12)

Die Einsprecher rügen, dass das Vorhaben umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig sei und dass der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften ohne Umweltverträglichkeitsprüfung nicht genehmigt werden könne. Weiter wird erklärt, dass der Umweltverträglichkeitsbericht nicht öffentlich aufgelegt worden sei, weshalb sich die Einsprecher nicht zu den umweltrelevanten Aspekten hätten äussern können. Dies sei ein formeller Fehler und die Planaufgabe sei zu wiederholen. Ausserdem würde der Umweltverträglichkeitsbericht weitgehend auf den früheren Grundlagen basieren und sei zu aktualisieren. Unklar sei, ob ein Coop-Supermarkt oder ein Coop-Megastore geplant sei. Sofern ein Coop-Supermarkt geplant sei, müsste durch entsprechende Ergänzung der Sonderbauvorschriften sichergestellt werden, dass das wesentlich umweltbelastendere Format des Coop-Megastore nicht realisiert werden darf. Für den Fall der Realisierung eines Coop-Megastores müssten sowohl das Verkehrsgutachten als auch der Umweltverträglichkeitsbericht mit den notwendigen Abklärungen ergänzt werden.

a) Der Umweltverträglichkeitsbericht war zwar von Anfang an Bestandteil dieses Planungsgeschäfts, er wurde aber nicht formell als Bestandteil der öffentlichen Auflegedokumente bezeichnet und aufgelegt, weil im Einklang der Beurteilung der kantonalen Umweltfachstelle davon ausgegangen wurde, dass die für einen Umweltverträglichkeitsbericht erforderliche Verkaufsfläche von 7'500 m² nicht erreicht werde (Art. 1 UVPV i.V.m. Ziff. 11.4 und 80.5 Anhang UVPV). Wie jedoch bereits unter Ziffer 1.2 aufgezeigt wurde, sind Restaurants-, Zirkulations- und Erschliessungsfläche (Mall) für diese Frage in die Berechnung der Verkaufsfläche einzubeziehen, womit der für eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderliche Schwellenwert von 7'500 m² überschritten wird. Es ist festzustellen, dass ein Umweltverträglichkeitsbericht doch nicht freiwillig, sondern gesetzlich nötig ist. Obwohl sich die Bauherrschaft freiwillig einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hat, stellt der Umstand, dass der im Raumplanungsbericht erwähnte „Umweltverträglichkeitsbericht zum Gestaltungsplan vom 1. März 2011“ nicht ausdrücklich als Teil der öffentlichen Auflageakten gekennzeichnet war, einen formellen Mangel dar. Die Frage ist somit, ob dieser Mangel zu einer Neuauflage führen muss oder ob er nachträglich geheilt werden kann.

b) Dieser Mangel ist zwar untergeordneter Natur, wurde doch bereits anlässlich des Mitwirkungsverfahrens den interessierten Nachbarn angeboten, sämtliche Planunterlagen inklusive raumplanerischer Bericht, Verkehrsgutachten und Umweltverträglichkeitsbericht beim Planungsbüro Planteam S AG zu beziehen. Im Nachgang zu den Einsprachen wurde der Umweltverträglichkeitsbericht ausserdem allen Einsprechern zugestellt. Auch anlässlich der im Zusammenhang mit dem Vergleichsvorschlag der Bauherrschaft durchgeführten Besprechungen vom 6. und 19. Dezember 2012 wurden die Einsprecher nochmals explizit auf den freiwillig erstellten Umweltverträglichkeitsbericht aufmerksam gemacht und es wurde ihnen die Möglichkeit zur Ergänzung der Einsprachen geboten. Insofern wurde den beteiligten Einsprechern in genügendem Umfang die Möglichkeit geboten, sich zum Umweltverträglichkeitsbericht zu äussern. Der Mangel könnte deshalb ihnen gegenüber wohl als geheilt betrachtet werden, nicht aber gegenüber weiteren potentiellen Einsprechern, insbesondere auch weiteren schweizerischen Verbänden, welche im Vertrauen auf den Wortlaut der Publikation und in Ermangelung der Publikation im Amtsblatt des Kantons Solothurn – die öffentliche Auflage erfolgte nur im Publikationsorgan der Gemeinde (Anzeiger Solothurn -Lebern) – keine Einsprache erhoben haben.

Deshalb wurde die vorliegende Planung, formell ergänzt und namentlich genannt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht, erneut öffentlich aufgelegt, diesmal zusätzlich auch

im Amtsblatt des Kantons Solothurn. Die Behandlung der bereits eingereichten Einsprachen wurde solange sistiert und den Einsprechern wurde mitgeteilt, dass sie ihre Einsprachen während der erneuten Publikation ergänzen können, insbesondere im Hinblick auf den Umweltverträglichkeitsbericht.

1.4 Rechtsverletzender Planungsbericht – unzulässige Vorbefassung (Einsprache 04/12)

Der Einsprecher bringt vor, dass der Planungsbericht durch die Planteam S AG im Auftrag der Grundeigentümerschaft verfasst worden sei. Die gesetzlichen Normen würden jedoch die zuständige Behörde oder ein von ihr beauftragtes Organ der Gemeinde zur Erstellung des Berichts verpflichten. Aus materiell-rechtlichen Gründen sei dies unerlässlich, da der Bericht über die zu ergreifenden Massnahmen und die vorgenommene Interessenabwägung Auskunft zu geben habe; weiter habe der Bericht die Koordination zwischen Raumplanungs- und Umweltrecht zu dokumentieren. Diesen Aufgaben könne nur die Planungsbehörde nachkommen. Die Erstellung des Planungsberichts dürfe daher nicht an private Dritte delegiert werden. Dadurch entstehe der Eindruck, die zuständige Behörde, insbesondere der Gemeinderat, habe sich bereits einseitig, im Wesentlichen ausschliesslich aufgrund der privat verfassten Planungsberichterstattung, eine Meinung gebildet, bevor sie die Argumente aus den Einsprachen kennt.

Dieser Einwand ist nicht stichhaltig. Nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) erstattet die Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht darüber, wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Anregung aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen. Der Raumplanungsbericht dient dazu, die Hintergründe des Planungsprozesses verständlich zu machen und die Beurteilung und Interessenabwägung des Gemeinderates offen zu legen. Das Ziel eines Raumplanungsberichtes ist eine kurze Dokumentation der zentralen und kritischen Bereiche der Planung (Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Der Raumplanungsbericht, 2003, S. 2 f.). Der Planungsbericht enthält eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens, äussert sich zur Übereinstimmung mit den raumplanerischen Grundlagen und macht Angaben zu den Planungsinstrumenten und zur Erschliessung. Daneben enthält er auch eine Interessenabwägung (vgl. Kapitel 30 des Raumplanungsberichts). Dies entspricht den Anforderungen von Art. 47 RPV. Ob der Planungsbericht auch in inhaltlicher Hinsicht zu überzeugen vermag und ob das mit der Erstellung beauftragte Planungsbüro bei der Erstellung des Planungsberichts die notwendige Objektivität hat walten lassen, ist dann aber grundsätzlich Gegenstand der regierungsrätlichen Prüfung der Rechts- und Zweckmässigkeit der Planung (§ 18 Abs. 2 PBG). Es entspricht jedoch der gängigen Praxis, dass (insbesondere milizmässig organisierte) Planungsbehörden der Gemeinden die Raumplanungsberichte nicht selber verfassen, sondern durch externe Planungsbüros und - insbesondere bei Gestaltungsplänen - in enger Zusammenarbeit mit dem Grundeigentümer erstellen lassen. Ausserdem ist kein Grund ersichtlich, weshalb an der Unabhängigkeit des Büros Planteam S AG gezweifelt werden sollte. Beim Büro Planteam S AG handelt es sich denn auch um ein renommiertes Planungsbüro, das bereits seit Jahren zuverlässig mit den Behörden zusammenarbeitet und sicherlich auch ein Interesse dran hat, dass dies in Zukunft so bleibt. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der Planungsbericht intensiv durch die Kommission für Planung und Umwelt beraten und bereinigt wird, bevor dieser dem Gemeinderat zur Auflagebeschlussfassung vorgelegt wird. Der Auflagebeschluss des Gemeinderates erfolgt gestützt auf eine summarische Prüfung der Rechts- und Zweckmässigkeit. Eine umfassende materielle Prüfung wird erst in Kenntnis aller Unterlagen inklusive Einsprachen und dem ausdrücklich unter Vorbehalt allfälliger Beschwerden verfassten

Vorprüfungsbericht des kantonalen Raumplanungsamtes, im Plangenehmigungsbeschluss vorgenommen.

Nicht stichhaltig ist somit auch der Vorwurf der unzulässigen Vorbelastung wegen der Delegation der Planungsarbeiten an spezialisierte Fachbüros. Es entspricht auch der gängigen Praxis in der Stadt Solothurn, dass Gestaltungspläne eng in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern erarbeitet werden, zumal wenn – wie vorliegend – eine detaillierte Planung mit Richtprojekt erlassen wird, die stark in das Grundeigentum eingreift. Es nützt nichts, fernab der Bedürfnisse der Grundeigentümer detaillierte Gestaltungspläne zu erlassen, die dann nie realisiert werden. Es ist nicht ersichtlich und es werden nicht weitere Gründe dargelegt, weshalb hier über das „rechtlich zulässige Mass“ mit der Grundeigentümerin zusammengearbeitet wurde. Die Einsprecher verkennen, dass der Gemeinderat gemäss solothurnischem Recht Planungsbehörde ist, d.h. er beschliesst über den Nutzungsplan mit dem Beschluss zur Planaufgabe und genehmigt ihn bereits unter Vorbehalt der Einsprachenbehandlung zu Handen der regierungsrätlichen Genehmigung. Ein „Vorbelastung“ des Gemeinderates ist also systembedingt. Dazu das Bundesgericht in seinem in der Einsprache zitierten Urteil (1C_150/2009 E 3.5):

„Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Garantie des verfassungsmässigen Richters (Art. 30 Abs. 1 BV; Art. 58 Abs. 1 aBV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK) kann eine unzulässige, den Verfahrensausgang vorwegnehmende Vorbefassung eines Richters vorliegen, wenn dieser bereits in einem früheren Verfahrensabschnitt in amtlicher Funktion mit derselben Angelegenheit befasst war und dabei eine ähnliche oder qualitativ gleiche Frage zu beurteilen hatte (vgl. [BGE 131 I 113](#) E. 3.4 - 3.6 S. 116 ff. mit Hinweisen). Allerdings kann die Rechtsprechung zur Unabhängigkeit und Unparteilichkeit von Gerichtsbehörden nicht ohne weiteres auf erstinstanzliche Verwaltungsverfahren übertragen werden. Vielmehr müssen die Anforderungen an die Unparteilichkeit von Verwaltungs- und Exekutivbehörden in jedem Einzelfall, unter Berücksichtigung ihrer gesetzlich vorgegebenen Funktion und Organisation, ermittelt werden ([BGE 125 I 119](#) E. 3f S. 124 f., 209 E. 8a S. 218). Ist die amtliche Mehrfachbefassung systembedingt und damit unvermeidlich, so liegt grundsätzlich keine unzulässige Vorbefassung i.S.v. Art. 29 Abs. 1 BV vor (Urteil 1P.48/2007 vom 11. Juni 2007 E. 4.3; Benjamin Schindler, Die Befangenheit der Verwaltung, Diss. Zürich 2002, S. 150 f.).“

Diese Einwände sind somit abzuweisen.

b) Welche Aussagen im Umweltverträglichkeitsbericht als veraltet zu betrachten seien, wird von den Einsprechern nicht näher ausgeführt. Die vorliegende Planung und somit der Bericht gehen selbstverständlich vom Projekt der früheren Planaufgabe aus, was zwangsläufig dazu führt, dass Teile davon schon etwas älter sind. Älter heisst nun aber nicht zwangsläufig, dass er deshalb falsch oder nicht mehr aktuell ist. Es kann weiter festgehalten werden, dass das Amt für Umwelt in seiner vorläufigen Beurteilung vom 16. September 2011 festgestellt hat, dass der Umweltverträglichkeitsbericht insgesamt als gute Grundlage für die Beurteilung des Projekts zu betrachten sei (vgl. S. 21 Stellungnahme). Zudem wurden noch ergänzende Abklärungen verlangt, welche vom Verfasser des Umweltverträglichkeitsberichts mit ergänzendem Bericht vom Januar 2012 eingereicht wurden. In seiner ergänzenden Beurteilung vom 9. Januar 2012 stellte das Amt für Umwelt dann fest, dass die im Beurteilungsbericht vom 16. September 2011 kritisierten Aspekte als bereinigt, bzw. erledigt zu betrachten seien und dass der Auflage des Projekts nichts mehr entgegenstehen würde. Diese Aussagen der Umweltfachbehörde können die Einsprecher nicht sachlich widerlegen.

c) Coop unterscheidet je nach Grösse zwischen den Ladenformaten Supermarkt A (< 980 m²), Supermarkt B (980–1'890 m²), Supermarkt C (1'890–3'500 m²) und Megastore (4'500–8'000 m²) (vgl. Geschäftsbericht der Coop-Gruppe 2012; publiziert in: <http://www.coop.ch>). Gemäss dem Raumplanungsbericht vom 1. März 2011 umfasst das Vorhaben eine Verkaufsfläche für Coop Food von 2'670 m². Die restliche Verkaufsfläche wird einzelnen Drittmietern zur Verfügung gestellt (vgl. Raumplanungsbericht S. 10). Aufgrund der für Coop Food vorgesehenen Fläche dürfte klar sein, dass am vorliegenden Standort kein Megastore geplant ist, sondern vielmehr ein Supermarkt. Es ist daher weder eine Ergänzung der Sonderbauvorschriften noch eine Anpassung des Verkehrsgutachtens oder des Umweltverträglichkeitsberichts notwendig. Wesentlich ist nämlich, dass die Planung der Stadt Solothurn, d.h. der Gestaltungsplan, betreiberunabhängig ist und nicht bestimmte Ladenformate von Coop vorgibt oder verlangt. Der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften legen die zulässige Nutzung verbindlich fest, dies unabhängig, wer hier bauen wird.

1.5 Vorgängige Besprechung Bauherrschaft mit Anwohner (Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12)

Die Einsprecher bringen vor, dass am 6. Dezember 2010 ein positives Gespräch zwischen der Bauherrschaft und der Anwohnerdelegation stattgefunden hätte. Man hätte sich auf die vorgeschlagene Gebäudehöhe von 14 m geeinigt und vereinbart, sich vor der öffentlichen Mitwirkung nochmals zu treffen, um die übrigen offenen Punkte zu klären und zu gemeinsamen Lösungen zu kommen mit dem Ziel, gänzlich auf Einsprachen verzichten zu können.

Die im Rahmen von Einigungsverhandlungen möglicherweise geäusserten Zugeständnisse und Versprechungen sind für das weitere Verfahren und für die über die Einsprachen entscheidende Instanz weder bindend noch sonst wie präjudizierend. Gerade den anwaltlich vertretenen Einsprechern muss dies bewusst gewesen sein. Hinzu kommt, dass gewisse Anliegen der Einsprecher aufgenommen und bei der Bearbeitung zur erneuten Planungsvorlage berücksichtigt wurden. So wurde z.B. die Gebäudehöhe von ursprünglich 16.70 m auf 14.00 m reduziert.

Auch sonst hat sich die Bauherrschaft immer gesprächsbereit gezeigt und sich gegenüber Einigungsverhandlungen nicht verschlossen. So war es denn auch die Bauherrschaft, die am 30. Oktober 2012 einen Vergleichsvorschlag für ein reduziertes Projekt unterbreitet hat. Dass es in der Folge zu keiner Einigung kam lag daran, dass nicht alle Einsprecher bereit waren, ihre Einsprache zurückzuziehen, was jedoch für die Bauherrschaft Voraussetzung für den von ihr vorgelegten Vergleichsvorschlag gewesen wäre. Offen war natürlich immer, ob der Gemeinderat als verantwortliche Planungsbehörde überhaupt einem weiter reduzierten Projekt zugestimmt und die Planung abgeändert hätte. Die Kommission für Planung und Umwelt hat eine solche Reduktion der Planung, wie eingangs unter Ziffer I. 7. erwähnt, klar abgelehnt. Selbst wenn es also zu einer Einigung zwischen der Bauherrschaft und der Anwohnerschaft gekommen wäre, darf nicht vergessen werden, dass der schlussendliche Entscheid noch immer beim Gemeinderat als Planungsbehörde liegt.

1.6 Mitwirkungsverfahren (Einsprachen 02/12, 03/12, 05/12)

Die Einsprecher rügen im Weiteren, die im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren geführte Diskussion sei durch die Veranstalter rasch beendet worden und die Betroffenen hätten sich nicht genügend äussern können. Ein Mitwirkungsbericht sei (noch) nicht verfasst worden. Ausserdem wird erklärt, in dem im Anzeiger erschienen Inserat sei nicht

auf die Möglichkeit der schriftlichen Mitwirkung hingewiesen worden. Das Gesetz würde ganz klar zwischen Information und Mitwirkung unterscheiden. Vorliegend hätte jedoch nur eine Informationsveranstaltung stattgefunden.

Nach Art. 4 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen zu unterrichten und dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Über die konkrete Ausgestaltung der Mitwirkung entscheidet der kantonale Gesetzgeber (Aemisegger (Hrsg), Kommentar zum Raumplanungsgesetz, Art. 4 N. 27, Zürich 1999). § 3 Abs. 2 PBG äussert sich zum Thema Mitwirkung, ohne aber detaillierte Vorgaben zu machen, wie ein Mitwirkungsverfahren konkret ausgestaltet werden muss. Das Amt für Raumplanung zeigt in seiner Publikation „Der Gestaltungsplan nach solothurnischem Recht; Richtlinie zur Nutzungsplanung“ den Gemeinden verschiedene mögliche Formen der Mitwirkung auf (reine Information, Internet-Auftritt, Umfrage, Vernehmlassung, öffentliche Diskussion, persönliche Besprechung, Mitsprache). Praxisgemäss wird den Gemeinden im Kanton Solothurn betreffend der Wahl des richtigen Mitwirkungsverfahrens ein grosser Ermessensspielraum zugestanden.

Am 23. Februar 2011 fand im Schulhaus Brühl eine Mitwirkungsveranstaltung zum Gestaltungsplan Kofmehlareal statt. Dies wurde im Anzeiger Solothurn-Lebern vom 9. Februar 2011 öffentlich publiziert. Es nahmen rund 45 Personen die Gelegenheit zur Orientierung wahr. Anschliessend an die Erläuterungen konnten Fragen gestellt werden. Die Betroffenen haben sich im Rahmen dieser Mitwirkungsveranstaltung in genügender Weise äussern können. Sie haben sich mündlich, wie auch schriftlich zum Projekt äussern können. Eine schriftliche Stellungnahme ist zudem immer möglich, auch ohne ausdrückliche Erwähnung. Die Ergebnisse der Diskussion zusammen mit den schriftlichen Eingaben wurden denn auch im Mitwirkungsbericht vom 8. Mai 2012 auf 13 Seiten zusammengefasst. Zu berücksichtigen gilt es auch, dass viele Anliegen der betroffenen Anwohnerschaft bereits im Beschwerdeverfahren des ersten, grösseren Projekts behandelt wurden.

Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase, d.h. bevor ein rechtskräftiger Entscheid gefasst wird, allfällige Problempunkte rechtzeitig zu eruieren. Damit können nicht erkannte Probleme und berechnete Anliegen, die evtl. später zur Ergreifung von Rechtsmitteln führen können, bereits in der Entwurfsphase der Planung gebührend berücksichtigt werden, wenn sie sich im Rahmen der Zielsetzungen als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient jedoch nicht dazu, die Nachbarschaft wie ein Grundeigentümer in die Planung miteinzubeziehen. Der Grundeigentümer hat das Recht, sein Grundstück innerhalb der rechtlichen Schranken so zu gestalten, wie er es für richtig hält. Sind die Nachbarn der Ansicht, Recht werde verletzt, so haben sie die Möglichkeit, sich mittels einer Einsprache ausführlich dazu zu äussern, was die Einsprecher im vorliegenden Verfahren auch getan haben. Insofern haben sich die Einsprecher im gesetzlich vorgesehenen Rahmen äussern können. Der Anspruch auf rechtliches Gehör wurde somit gewahrt.

1.7 Mangelnde sachliche Zuständigkeit des Gemeinderates für den Erlass der Zonenvorschriften (Einsprache 06/12)

Der Einsprecher bezweifelt die sachliche Zuständigkeit des Gemeinderates zum Erlass von Zonenvorschriften. Er sieht einen Widerspruch zum Gemeindegesetz und verlangt den Erlass der Zonenvorschriften durch die Gemeindeversammlung, dies gestützt auf § 56 lit. a) des Gemeindegesetzes.

Dieser Einwand ist nicht stichhaltig. Hier gilt das Planungs- und Baugesetz (PBG) als Spezialgesetzgebung zum Gemeindegesetz, welches in § 9 Abs. 2 PBG für den Erlass der „Nutzungspläne und der zugehörigen Vorschriften“ ausdrücklich den Gemeinderat als zuständig erklärt. Zonenvorschriften sind im Gegensatz zu den Bauvorschriften eben nicht rechtsetzend, das heisst keine allgemeinverbindlichen generell-abstrakte Normen (Gesetzesbestimmungen) im Sinne des Gemeindegesetzes. Sie sind Bestandteil der Nutzungsplanung, welche aus Plänen und Vorschriften besteht. Sie konkretisieren nur die Nutzungspläne. Sie gelten somit nicht wie die Bauvorschriften generell-abstrakt, sondern nur konkret-abstrakt für die damit definierten einzelnen Zonen. Die Gemeindeversammlung ist nach solothurnischer Kompetenzordnung nur für die Bauvorschriften, nicht aber für die Zonenvorschriften zuständig. Sie unterliegen dem Nutzungsplanverfahren und nicht dem Gesetzgebungsverfahren.

2. Materielles

2.1 Richtplan – übergeordnete Planung – Standortkriterien (Einsprachen 01/12, 03/12, 04/12, 05/12, 06/12)

Die Einsprecher bemängeln die regionale Koordination sowie die Abstimmung mit der übergeordneten Planung (Agglomerationsprogramm, Masterplan). Ausserdem wird von einzelnen Einsprechern die Geeignetheit des Standortes für publikumsintensive Anlagen (PA) angezweifelt.

a) § 58 Abs. 2 PBG hält fest, dass Standorte für geplante Einkaufs- und andere regionale Dienstleistungszentren, für Sport- und Freizeitanlagen von regionaler Bedeutung und für Flugplätze in jedem Fall im Richtplan festzulegen sind. Der kantonale Richtplan konkretisiert in Anlehnung an die Empfehlungen des Bundes den in § 58 Abs. 2 PBG enthaltenen Begriff des Einkaufszentrums von regionaler Bedeutung (vgl. Kapitel 5.2 Kantonaler Richtplan). Er formuliert für Einkaufszentren eine abgestufte Planungspflicht, die dem planerischen Stufenbau des Raumplanungsgesetzes folgend je nach Grösse und Standort der Einrichtung eine Festsetzung im Richtplan, das Erfüllen besonderer Standortkriterien oder eine raumplanerische Interessenabwägung auf der Stufe eines Nutzungsplanes erfordert.

b) Gemäss SW-5.1.3 des Richtplanes bedürfen neue Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Nettoladenfläche von mehr als 5'000 m² mit Standort ausserhalb der Zentrumsgemeinden, bzw. der Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe einer Festlegung im Richtplan. Neue Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Nettoladenfläche von mehr als 10'000 m² bedürfen immer einer Festlegung im Richtplan. Gemäss SW-5.2.2 sind PA möglich in den Gemeindekategorien „Zentrumsgemeinden“ und „Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe“. In der Kategorie „weitere Entwicklungsgemeinden“ ist die Eignung eines Standortes zu prüfen. Ausgeschlossen sind PA in „ländlichen Gemeinden“, „Stützpunktgemeinden“ und „Wohngemeinden“. Im vorliegenden Fall ist der Standort für ein Einkaufszentrum ausdrücklich im Richtplan an diesem Ort festgesetzt.

c) Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen (SW-5.2.4) sind: a. Wirtschaftliche Attraktivität des Standortes: Synergien mit bestehenden Anlagen, Entwicklungspotenzial des Standortes für weitere publikumsintensive Anlagen, Übereinstimmung mit Leitbildern und Konzepten. b. Nähe zu Nutzern / Zentralität des Standortes: Genügend potenzielle Nutzer (Einwohner, Arbeitsplätze) im Einzugsgebiet des Langsamverkehrs (LV) und des öffentlichen Verkehrs (öV). c. Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr: Gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu tangieren; Nachweis genügender Strassen-, bzw. Knotenkapazitäten (Fahrtennachweis, Mehr-

verkehrsanteil / Zusatzbelastung Verkehr und Luft). d. Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr: öV-Anschluss in unmittelbarer Nähe zum Standort mit angemessenem Fahrplanangebot muss bereits vorhanden sein, bzw. wird auf Kosten der Gesuchsteller realisiert (in der Regel VSS Güteklasse B).

d) Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat das Kofmehlareal in seiner Vorprüfung als geeigneten Standort für ein Einkaufszentrum beurteilt. Insbesondere befürwortete es die Umnutzung einer Industriebrache und erklärte, dass das Kofmehlareal verkehrsmässig gut erschlossen sei. Wie schon erwähnt, setzte der Regierungsrat mit RRB Nr. 2010/2393 vom 14. Dezember 2010 das Kofmehlareal im kantonalen Richtplan als Standort für ein Einkaufszentrum fest. Dies wäre nicht erfolgt, wenn die dazu notwendigen Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen nicht erfüllt wären. Gemäss Raumplanungsbericht vom 16. Dezember 2011 eignet sich das Kofmehlareal für die Ansiedlung einer PA: Solothurn sei Zentrumsgemeinde und Wirtschaftsraum von kantonalen Bedeutung. Das Areal sei ausserdem integriert und würde im Innern des Stadtgebietes liegen. Beim Vorhaben würde es sich um eine integrierte Anlage handeln. Das Areal sei gut erschlossen. So könnten ausserordentlich viele Kunden aus einem grossen Einzugsgebiet mit dem Auto das Areal erreichen, ohne dabei Wohnquartiere besonders zu tangieren. Viele Kunden aus dem näheren und dicht besiedelten Gebiet könnten mit dem Bus das Areal erreichen. Mit der neuen Haltestelle würde auch eine gute Erschliessungsgüte für S-Bahn-Züge erreicht werden; kantonsweit würden nur wenige Areale eine solche Güte erreichen. Viele Kunden würden sich im näheren Umfeld des Einkaufszentrums befinden und könnten es deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreichen, zumal auch ein dichtes Fuss- und Radwegnetz bestehen würde. Mit der Überbauung der bestehenden Reservezonen gemäss Projekt „Weitblick“ würden die beschriebenen Qualitäten ausserdem noch verstärkt werden, indem noch mehr potentielle Kunden in der Nähe wohnen oder arbeiten und durch die grössere Nutzungsdichte auch der ÖV noch verbessert werden dürfte (vgl. S. 17 Raumplanungsbericht). Diese Qualitäten würden nur an solchen integrierten Standorten bestehen, nicht aber an Standorten am Rand oder ausserhalb der Städte. Auf Stadtgebiet würden verschiedene Standorte bestehen, die für eine solche Ansiedlung auch geeignet wären – insbesondere um den Bahnhof Solothurn. Ansiedlungsversuche in solchen Arealen seien aber in den vergangenen Jahren aus unterschiedlichen Gründen nicht erfolgreich gewesen. Der Standort Kofmehlareal würde deshalb dazu beitragen, die zweifellos zu erwartenden Neubauten von Einkaufsflächen nicht in deutlich weniger günstig gelegene Standorte in den Agglomerationsrändern zu verdrängen.

Im raumplanerischen Bericht wird also eingehend und überzeugend die Übereinstimmung der vorliegenden Planung mit den raumplanerischen Grundlagen behandelt. Diese Ausführungen werden von den Einsprechern nicht mit stichhaltigen Argumenten widerlegt.

f) Entgegen der Behauptung der Einsprecher verlangt weder das Gesetz, noch der Richtplan zwingend eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in der Güteklasse B. Die Standortkriterien im Richtplan sprechen von „in der Regel VSS Güteklasse B“. Das heisst, dass je nach den Verhältnissen auch die Güteklasse C noch ausreichend sein kann, weil Ausnahmen von dieser Regel eben zulässig sind. Richtig ist, dass sich zwar nicht das ganze Grundstück in der Güteklasse B befindet, aber immerhin der grössere Teil und vor allem der nordwestliche Teil im Haupteingangsbereich zum Gebäude. Würde der vorliegende Standort dieses Kriterium nicht erfüllen, wäre – wie schon erwähnt – wohl kaum ein konkreter Eintrag im Richtplan erfolgt. Der konkrete Richtplaneintrag auf dem vorliegenden Areal relativiert schliesslich auch die Aussagen „in der Regel VSS Güteklasse B“ selber.

Das Bundesgericht hat schon verschiedentlich festgestellt, dass Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich der privaten Bauherrschaft liegen und es sich daher nicht um Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c) USG handelt. Es wird dem kantonalen Recht überlassen, Anforderungen an die Erschliessung einzelner Bauvorhaben durch den öffentlichen Verkehr aufzustellen (BGE 123 II 337; BGE 1A.318/2005). Somit gilt es zu berücksichtigen, dass im Kanton Solothurn, wie im Bundesrecht, keine gesetzliche, oder andere grundeigentümerverbindliche Verpflichtung besteht, dass ein Grundstück mit dem öffentlichen Verkehr, erst recht nicht in der Güteklasse B, erschlossen sein muss. Eine bestimmte Güteklasse der ÖV-Erschliessung ist somit weder von Bundesrecht noch vom kantonalen Recht, auch nicht im Richtplan, verbindlich vorgegeben (vgl. auch BGE 1A.125/2005, 9.2.1).

Das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn hat sich bereits in seinem Urteil vom 15. Juli 2009 betreffend Teilzonen- und Gestaltungsplan Kofmehlareal Gibelinstrasse (erstes Projekt) mit der ÖV-Erschliessung befasst. Es verwies ebenfalls auf die vorne erwähnte Rechtsprechung des Bundesgerichts, insbesondere auf das Urteil des Bundesgerichtes vom 27. Februar 2007 (1A.318/2005) VCS gegen Genossenschaft Migros Luzern. Es könne auch nicht verlangt werden, dass die kantonalen Bestimmungen gemäss den schweizerischen Fachnormen ausgelegt würden. Weiter erscheine es als durchaus angebracht, bei der Auslegung solcher Vorschriften auf die gegebenen örtlichen und die bestehenden Infrastrukturanlagen Rücksicht zu nehmen. Es wurde auch festgehalten, dass eine hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs (bloss) im Nahbereich des Einkaufszentrums kaum dazu beitragen könnte, die Kunden zu einem Umsteigen auf solche Verkehrsmittel zu bewegen, solange das ÖV-Netz im weiteren Einzugsgebiet, bzw. am Wohnort der Kunden fehlt oder schlechte Verbindungen bietet. Deshalb hat das Verwaltungsgericht festgehalten, dass es die im Richtplan aufgestellte Forderung nach der Güteklasse B („in der Regel“) im Zusammenhang mit dem Einkaufszentrum Langendorf relativiert hat und einen 9-Minuten-Takt für die Agglomeration Solothurn für unrealistisch erachtet. Dies sei nur in grossen Ballungszentren zu erreichen (Urteil des Verwaltungsgerichts in Sachen Migros Langendorf vom 11. Mai 2007). Das Verwaltungsgericht liess dort die Güteklasse C genügen und stellte beim ersten Gestaltungsplan Kofmehlareal fest, dass das Kriterium des genügenden ÖV-Anschlusses erfüllt sei.

Ergänzend festzuhalten ist, dass der Richtplan als solcher zudem nur behördenverbindlich ist und nicht etwa schon grundeigentümerverbindlich. Die Grundeigentümerverbindlichkeit des Kriteriums „Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr“ wird für die vorliegende Planung auch nicht etwa durch ein formelles oder materielles Gesetz auf Kantons- oder Gemeindeebene (Baugesetz oder Baureglement) geschaffen, sondern erst mit dem Erlass des vorliegenden Gestaltungsplanes, also auf Stufe Nutzungsplanverfahren. Für den Erlass ihrer kommunalen Nutzungsplanung ist gemäss § 14 f. PBG die Stadt Solothurn, konkret der Gemeinderat, zuständig. Die Stadt Solothurn plant und erlässt ihr Recht im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben autonom. Sie entscheidet über die grundeigentümerverbindlichen Anforderungen der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens. Wenn sie vorliegend die Erschliessung des Baugrundstücks mit dem öffentlichen Verkehr mit der Güteklasse B/C ausnahmsweise als gut genug beurteilt und dies so festlegt, überschreitet sie sicher nicht ihr gesetzgeberisches Ermessen, zumal der Richtplan ja selber, wie schon erwähnt, nur von „in der Regel B“ spricht, damit das Kriterium also selber relativiert und zudem der Standort im Richtplan konkret auf dieser Parzelle festgelegt wird.

g) Auch die Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn ist nicht zu beanstanden. So wurde als Planungsgrundlage der Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn erarbeitet (Schlussbericht vom Dezember 2006). Bereits hier ist das Kofmehlareal im Objektblatt Nr. 3 Knoten Bielstrasse enthalten. Soweit die Einspre-

cher dies anders sehen, sind ihre Einwände damit widerlegt, auch nicht näher substantiiert und somit unbegründet und nicht stichhaltig.

2.2 Allgemeines Verkehrsaufkommen (Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12, 05/12, 06/12)

Die Einsprecher wehren sich gegen die zusätzliche Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz. Die Westtangente habe bereits heute ihre maximale Verkehrsaufnahmefähigkeit erreicht. Die Einsprecherin 02/12 bemängelt zudem noch die weitere zusätzliche massive Belastung der Verkehrssituation durch zusätzliche Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe wie „Wasserstadt“, „Weitblick“ und „Öufi-Areal“.

a) Wie bereits im Entscheid des Gemeinderates vom 14. August 2012 zum Teilzonen- und Erschliessungsplan Obach, Mutten, Ober- und Unterhof (Weitblick) ausgeführt wurde, wird das übergeordnete Kantons- und Nationalstrassennetz durch jede neue Bebauung in der Stadt und Region Solothurn „belastet“. Das übergeordnete Strassennetz dient – wie dies ja schon der Name sagt – eben allen Personen der Stadt und Region Solothurn. So werden denn der heutige Verkehr und die damit verbundenen Immissionen nicht hauptsächlich durch die direkt angrenzenden Siedlungsgebiete, sondern durch den regionalen und sogar überregionalen Verkehr verursacht. Es kann deshalb nicht angehen, dass nur wegen des bereits vorhandenen übergeordneten Verkehrs in diesem Gebiet oder künftigen anderen Bauvorhaben hier keine bauliche Entwicklung mehr möglich ist.

b) Um aber die zusätzlichen Immissionen möglichst klein zu halten, berücksichtigt auch der vorliegenden Planung zugrunde liegende Nutzungsmix die Strategie der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Bei der angebotsorientierten Planung werden im Gegensatz zur nachfrageorientierten Planung die Verkehrskapazitäten im Vorfeld festgelegt. Das Verkehrsaufkommen des Einkaufszentrums Coop Kofmehl wurde bereits im Projekt „Entlastung West“ berücksichtigt und vorgesehen. Dasselbe gilt für die erwähnten künftigen Bauvorhaben, welche in der angebotsorientierten Planung bereits berücksichtigt wurden. Zudem wurden aufgrund der lufthygienischen Anforderungen im Gebiet Weitblick verkehrsentensive Nutzungen (Fachmärkte, Grossverteiler) ausgeschlossen und das Gebiet optimal mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

c) Eine angebotsorientierte Verkehrsplanung garantiert keine Staufreiheit. Wird die angebotene Kapazität und Verkehrsaufnahmefähigkeit überschritten, ist die logische Folge Stau. Mit geeigneten Massnahmen muss daher das Verkehrsaufkommen im Bereich der Kapazität und Aufnahmefähigkeit des übergeordneten Strassennetzes gehalten werden. Dazu müssen übergeordnet Strategien und Massnahmen ergriffen werden, wie dies insbesondere schon bei der Planung Weitblick geschehen ist. So gelten folgende allgemeinen und somit auch für das Einkaufszentrum Coop Kofmehl festgelegten Grundsätze:

- Verkehr vermeiden

Konsequente Nutzung der Handlungsspielräume zur Vermeidung von Mobilität (Massnahmen Energiestadt; so-mobil! etc.)

- Verkehr verlagern

Plafonierung beim motorisierten Individualverkehr und Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs. Nebst den Massnahmen zur Beschränkung des motorisierten Verkehrs im Sinne der Angebotsorientierung umfasst eine aktive Handlungsweise die konsequente Entwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Laufende Planungen im Rahmen

des Agglomerationsprogrammes und bereits realisierte Projekte (Haltestelle Allmend) stellen dazu wichtige Bestandteile dar.

- Verkehr verträglich gestalten

Im Zuge des Autobahnausbaus und der Westtangente wurden bereits umfassende flankierende Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs in den Siedlungsgebieten umgesetzt. Weitere Massnahmen wie Tempo 30 in den Wohnquartieren der Stadt sind grösstenteils umgesetzt und werden weitergeführt. So ist seit 2013 insbesondere Tempo 30 im angrenzenden Gebiet (Gibelinstrasse, Setzstrasse, Allmendstrasse) bereits realisiert.

d) Bereits in der Verkehrsstudie 2007, verfasst von Ingenieur Roland Müller, 8700 Küssnacht, wurde der Leistungsnachweis der vom Mehrverkehr am stärksten betroffenen Kreuzung Entlastung West / Gibelinstrasse / Allmendstrasse (Allmendknoten) bis ins Jahr 2018 als erbracht erachtet. Dem aktualisierten Verkehrsgutachten der Firma Kontexplan AG kann nun entnommen werden, dass der Primärknoten hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Rückstaulänge als unproblematisch beurteilt werden kann. Ab 2018 wird die Gibelinstrasse aufgrund des dann realisierten Direktanschlusses der Weststadt an die Westtangente über die Oberhofstrasse weniger belastet sein, was sich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Primärknotens auswirkt. Die Leistungsfähigkeit am Sekundärknoten kann für beide massgebenden Verkehrszustände nachgewiesen werden. Als Folge des Direktanschlusses Weststadt steigt die Leistungsreserve 2018 gegenüber 2010 sogar an. Im Unterschied zur Verkehrsstudie 2007 wurden die Rechtsabbieger aus der Zufahrt Gibelinstrasse Ost bei der Berechnung nicht berücksichtigt, da diese neu über einen Bypass mit eher kurzem Vorsortierungsstreifen geführt werden. In der Verkehrsstudie 2007 wurde noch von einer lichtsignalgesteuerten Regelung dieses Stroms ausgegangen. Dies erklärt die verbesserte Leistungsfähigkeit für den Zustand 2018 gegenüber von 2007.

e) Bezüglich der Verkehrssituation Entlastung West kann bemerkt werden, dass bereits heute an den Knoten Überbelastungserscheinungen während den Spitzenzuständen beobachtet werden können. Hervorzuheben ist vor allem der Knoten Obach. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass ein Teil der zu erwartenden Verkehrserzeugung durch das Kofmehlareal bereits heute an den Knoten vorhanden ist. Dies sind Fahrten, die bereits heute am Kofmehlareal vorbeiführen, Fahrten von Passantenkunden also, die zu einem Mitnahmeeffekt im Sinne von SN 640 281 führen und somit kein zusätzliches Verkehrsaufkommen bedeuten. Sie führen lediglich zu einer Umverteilung der Knotenströme am Sekundärknoten. Das Verkehrsgutachten der Firma Kontexplan AG kommt denn auch zum Schluss, dass das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen aus der Nutzung auf dem Kofmehlareal innerhalb der gesamthaft steigenden Verkehrsnachfrage eine untergeordnete Rolle bei der abzuwickelnden Verkehrsmenge während der Abendspitzenstunden entlang der Entlastung West spielt.

Die Firma Kontexplan AG hat die Verkehrssituation fachmännisch und umfassend abgeklärt. Die Kritik der Einsprecher am übergeordneten Verkehrsregime vermag daran auch nichts zu ändern. Der Jumbo-Kreisel wird 2020 unabhängig vom Projekt auf dem Kofmehlareal überlastet sein. Es kann jedoch nicht sein, dass ein zonenkonformes Projekt aufgrund der übergeordneten Verkehrsprobleme dichter besiedelter Agglomerationen abgelehnt wird. Ein verkehrintensiver Standort, der nach raumplanerischen Gründen vor allem eben ins Zentrum gehört, wäre so gar nie möglich. In Bezugnahme auf den Richtplan (SW-5.2 Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen) sind publikumsintensive Anlagen in der Nähe von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten und an gut erschlossenen Standorten anzusiedeln, damit die Auswirkungen des Verkehrs auf die Luft möglichst gering gehalten werden können. Solche sogenannte „integrierte“

Standorte können auch zu Fuss oder mit dem Zweirad gut erreicht werden und sie verfügen bereits über eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Weiter bewirken sie, dass auch Kunden, die das Auto benützen, geringere Distanzen zurücklegen müssen. Sie erzeugen damit insgesamt – im Vergleich zu einem Standort auf der grünen Wiese – weniger Fahrleistung, wodurch die Luft weniger stark zusätzlich belastet wird. Publikumsintensive Anlagen sind möglichst in den Zentren und in den Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe zu realisieren.

Soweit sich die Einsprecher auf den Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE vom 3. Mai 2011 beziehen und erklären, dass darin der Abgleich von Siedlung und Verkehr als ungenügend erachtet werden, ist dazu Folgendes anzumerken: Im Bericht des ARE vom 3. Mai 2011 wird im Zusammenhang mit dieser Richtplananpassung der Abgleich zwischen Siedlung und Verkehr sowie übergeordneter und nachgeordneter Strasseninfrastruktur noch als ungenügend erachtet und deshalb dem Kanton der Auftrag erteilt, bei den nachgeordneten Planungen dafür zu sorgen, dass der Nachweis für die Funktionalität der Nationalstrasse erbracht wird und die nötigen Massnahmen auf dem unterliegenden Strassennetz getroffen werden. Dieser Auftrag wurde mit der Planung Weitblick erfüllt. Die Agglomerationsplanung sieht ausserdem im Entwicklungsschwerpunkt Obach, Mutten, Ober- und Unterhof nebst dem Areal Kofmehl/Gibelinstrasse (Einkaufszentrum COOP) einen zusätzlichen verkehrsintensiven Betrieb vor. In der Planung Weitblick wurde jedoch auf einen weiteren verkehrsintensiven Betrieb verzichtet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Einwände gegen das Verkehrsaufkommen unbegründet sind. Die Einsprachen sind in diesem Punkt abzuweisen.

2.3 Kennwerte aus der SVI-Studie (05/12)

Soweit der Einsprecher 05/12 mit Kennwerten aus der SVI-Studie „Publikumsintensive“ Einrichtungen PE: Planungsgrundsätze und Gesetzmässigkeiten“, SVI 2001 / 545 vom 21. September 2006, irgendwelche Aussagen herzuleiten versucht, ist dies nicht stichhaltig. Die Studie hat weder verpflichtenden Gesetzescharakter, noch ist sie geeignet, um verlässliche Zahlen für das geplante Bauvorhaben auf dem Kofmehlareal zu gewinnen. Die Verfasser der Studie geben selber zu: „Die Datenlage bezüglich der Verkehrserzeugung von PE ist auch nach Abschluss dieser Arbeit als unbefriedigend zu bezeichnen. Dies hat einerseits mit der lückenhaften und zufälligen Datenverfügbarkeit zu tun, andererseits aber auch mit der grossen Zurückhaltung vieler PE-Betreiber, als Beispielfall mitzumachen und die nötigen Grundlagendaten zur Verfügung zu stellen, bzw. deren Erhebung zu ermöglichen.“

2.4 Lufthygiene (Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12, 04/12, 05/12)

a) Die Einsprecher bringen weiter vor, dass sich das Kofmehlareal auf lufthygienischem Sanierungsgebiet befinden würde, weshalb nicht nur vorsorgliche, sondern verschärfte Massnahmen zur Anwendung gelangen müssten. Aufgrund fehlender Massnahmenpläne sei der Gestaltungsplan Kofmehlareal nicht genehmigungsfähig. Der Einsprecher 05/12 zweifelt ausserdem die Immissionsprognose an. Die Einsprecher 05/12 und 06/12 bemängeln zudem, dass die PM10-Belastung nicht gesondert betrachtet werde.

aa) Am 16. September 2011 publizierte die Umweltfachstelle des Kantons Solothurn die vorläufige Beurteilung zum Gestaltungsplan Kofmehlareal. Die Stellungnahme des Kantons Solothurn kann generell so gelesen werden, dass der UVB als gute Grundlage für die Beurteilung des Projekts betrachtet wird. Die Untersuchungen seien fachlich kompe-

tent ausgeführt und im Bericht nachvollziehbar und klar strukturiert wiedergegeben. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist bei der umweltrechtlichen Beurteilung des Vorhabens nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen. Gemäss dieser Rechtsprechung entspricht die Beurteilung des UVB durch die kantonale Umweltschutzfachstelle einer vom Bundesrecht obligatorisch verlangten amtlichen Expertise. Es kommt ihr dementsprechend grosses Gewicht zu. Auch wenn die entscheidende Behörde die Beweise grundsätzlich frei würdigen darf, entspricht es dem Sinn des Bezugs der Fachstelle als sachkundiger Spezialbehörde, dass nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung abzuweichen ist. Dies trifft namentlich für die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zu (BGE 124 II 460).

Dem UVB vom März 2011 kann entnommen werden, dass das bewilligte Strassenbauprojekt „Entlastung West“ lokale Grenzwertüberschreitungen entlang des Strassenbaus in Kauf nehme. Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes basiere auf einem Verkehrswachstum, das einen expliziten Anteil für Grossvorhaben im Raum Solothurn ausweisen würde. Das Vorhaben Coop Kofmehl beanspruche ca. 30 % dieses Anteils. Die erwartete lokale Zusatzbelastung der Luft liege innerhalb der Grenzen, von denen der UVB bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit ausgehe: Der Beitrag „Coop Kofmehl“ an die im Projekt „Entlastung West“ eingeplanten Zusatzbelastungen betrage auf der Erschliessungsstrasse (Gibelinstrasse) weniger als $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 und auf der Entlastung West weniger als $0.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2008. Unter der Voraussetzung, dass die im UVB als umweltverträglich bewilligte Verkehrsmenge auf der Entlastung West gesamthaft nicht überschritten werde, könne das Vorhaben Kofmehl als Teil dieses Verkehrswachstums aus lufthygienischer Sicht als umweltverträglich bewilligt werden (vgl. UVB vom März 2011, S. 29). Um den Handlungsspielraum für andere Grossvorhaben in der Region Solothurn aus lufthygienischer wie verkehrstechnischer Sicht möglichst gross zu halten, werden im UVB unter Lu1 verschiedene Massnahmen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan Kofmehlareal zur Umsetzung vorgegeben (vgl. UVB vom März 2011, S. 30 + 50). Diese Massnahmen, die allesamt in die Sonderbauvorschriften übernommen wurden, sind als zweckmässig zu erachten und sie stellen ein geeignetes Instrument für die Umsetzung der vorsorglichen und verschärften Emissionsbegrenzung im Sinne von Art. 11 Abs. 2 und Abs. 3 USG dar. Auch die in § 8 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften enthaltene Massnahme steht in einem hinreichenden Zusammenhang mit dem Betrieb der in Frage stehenden Anlage, vermag einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen an der Quelle zu leisten und stellt daher gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ein geeignetes Instrument für die Umsetzung der Emissionsbegrenzung im Sinne von Art. 11 Abs. 3 und Art. 12 Abs. 1 lit. c USG dar (vgl. BGE 125 II 143 E. 8b, 124 II 278 E. 3d/aa). Mit anderen Worten: Entgegen der Behauptung der Einsprecher erfolgen hier klar verschärfte Emissionsbegrenzungen nach Art. 11 Abs. 3 USG im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und nicht lediglich vorsorgliche Massnahmen nach Art. 11 Abs. 2 USG.

bb) Gestützt auf Art. 44a USG hat der Regierungsrat am 16. Dezember 2008 den Luftmassnahmenplan LMP08 beschlossen und per 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt. Für die Konkretisierung der priorisierten Massnahmen für die anschliessende 3-Jahres-Periode wurden sogenannte Massnahmenblätter erstellt. Diese bilden einen integrierenden Bestandteil des Massnahmenplanes. Sie sind zusammengefasst in der Beilage „Massnahmenpaket 2009-2011“ enthalten. Jede Quellengruppe umfasst mehrere Handlungsfelder und verschiedene Massnahmen. Diese können im Rahmen der periodischen Überprüfung des LMP (Rechenschaftsbericht) entsprechend der Aktualität ergänzt oder modifiziert werden. Eine Pflicht zur Aktualisierung oder Modifizierung besteht jedoch nicht.

Die lufthygienischen Massnahmen zur Sanierung der Luftqualität lassen sich auch gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht bei einem Einzelbauvorhaben umset-

zen (BGE 1A.318/2005, D.5.), insbesondere in Fällen nicht, welche - wie vorliegend - nur einen marginalen Beitrag zur Immissionsbelastung beitragen. Sie müssen vielmehr gesamtheitlich und übergeordnet angesetzt werden, so eben koordiniert in Ausführung des Massnahmenplanes im Sinne von Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV. Nebst den erwähnten verkehrsplanerischen Massnahmen unternimmt die Stadt Solothurn weitere Anstrengungen im Rahmen der Energiestadt und baut z.B. mit so-mobil (www.so-mobil.ch) ein Mobilitätsmanagement auf und berät nicht nur Neuzuzüger und Unternehmen, sondern sämtliche Bevölkerungsgruppen in den Bereichen Mobilität und Fahrtenreduktion.

cc) Die Zweifel der Einsprecher an der Immissionsprognose werden nicht näher begründet und auch nicht belegt. Die notwendigen Abklärungen im Umweltverträglichkeitsbericht liegen vor und entgegen der Behauptung der Einsprecher ist auch die Aktualität der Prognosen nicht zu beanstanden. Dies zeigen der Umweltverträglichkeitsbericht vom März 2011 und die ergänzenden Angaben vom Januar 2012 auf. Schliesslich wird in der vorläufigen Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 16. September 2011 und in der ergänzenden Beurteilung vom 9. Februar 2012 bestätigt, dass aus Sicht des Amtes für Umweltschutz der Auflage des Projekts nichts mehr im Wege stehe. Das AfU meint wörtlich: „Unsere im Beurteilungsbericht kritisierten Aspekte in den Bereichen elektromagnetische Strahlung (NIS), Erschütterungen und Luftreinhaltung können damit als „bereinigt bzw. erledigt“ betrachtet werden“ (Schreiben AfU vom 9.2.2012). Die Einwände der Einsprecher sind unbegründet.

b) Die Einsprecher 04/12 und 05/12 beanstanden, dass die Belastung mit PM 10 nicht gesondert untersucht und betrachtet wird.

Es ist richtig und nicht zu beanstanden, dass im UVB die Prognose der lokalen Zusatzbelastung durch das Vorhaben anhand der Leitsubstanz NO₂ vorgenommen wurde. Begründet wird dies, weil in der Forschung über Entstehungspfade und Verbreitung von PM 10 keine etablierte lokale Prognosemethode (wie dies für NO₂ der Fall sei) existieren. Aus diesem Grunde wurde und werde in den UVBs häufig auf das Ausweisen dieser Grösse verzichtet, da sie keine abschliessende Beurteilungsgrundlage sei. NO₂ diene in diesem Zusammenhang in der Regel als Leitsubstanz, weil die Belastung der zwei Luftschadstoffe korreliere. Dort wo der NO₂ Immissionsgrenzwert überschritten sei, sei auch der PM 10 Grenzwert überschritten. Deshalb werde auf seine separate Darstellung verzichtet.

Diese „vereinfachte“ Methode im UVB wurde in der Beurteilung von der kantonalen Fachstelle nicht beanstandet, weshalb nicht einzusehen wäre, weshalb dies der Gemeinderat als Planungsbehörde anders beurteilen sollte. Wesentlich ist doch, dass schliesslich eine Mehrbelastung durch beide Luftschadstoffe unbestritten ist, darauf in der Planung reagiert wird und deshalb – wie oben dargelegt – im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verschärfte Massnahmen nach Art.11 Abs. 3 USG und nicht lediglich vorsorgliche Massnahmen ergriffen wurden, welche positive Auswirkungen für beide Luftschadstoffe bewirken. Dieser Einwand ist somit abzuweisen.

2.5 Verkehrsmassnahmen (Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12, 04/12, 05/12)

a) Berechnung der Fahrtenverteilung nach DTV (Einsprache 02/12 und 05/12)

Die Einsprecher bemängeln die Berechnung der Fahrtenverteilung nach DTV. Einsprecher 05/12 verlangt ausdrücklich eine solche nach DWV.

Die im UVB vorgenommene Fahrtenverteilung ist schweizerischer Standard und wurde auch von der kantonalen Umweltfachstelle in der vorläufigen Beurteilung nicht beanstandet. Die zulässige Anzahl DTV wurde auch nicht vorgegeben, sondern anhand der vorgegebenen, reduzierten Anzahl der Parkplätze mittels Berechnungen nach dieser Methode bestimmt. Die Einwände sind nicht stichhaltig. Er wird denn auch nicht näher begründet, weshalb die angewandte Methode nicht zulässig sein soll.

b) Raststätteneffekt (Einsprache 02/12)

Entgegen der Forderung muss dem einkalkulierten Mitnahmeeffekt kein sogenannter Raststätteneffekt gegenübergestellt werden. Der Raststätteneffekt wird bereits in den Berechnungen der Verkehrserzeugung berücksichtigt. Auch hier wurde die Berechnung von der zuständigen kantonalen Fachstelle nicht beanstandet.

c) Überlastetes Verkehrsnetz – Rückstau im Tunnel (Einsprachen 01/12, 02/12, 03/12)

Die Einsprecher weisen darauf hin, dass das Siedlungsgebiet bereits heute massiv verkehrsbelastet sei und mit dem Projekt zusätzlich belastet werde. Die nach SIA-Norm geforderte Staufreiheit des Tunnels werde bereits heute verletzt.

Die Vorbelastung dieses Gebiets mit Verkehr ist unbestritten. Es wird auf die vorstehenden Erwägungen zum allgemeinen Verkehrsaufkommen in Ziffer 2.2. verwiesen. Die bauliche Entwicklung in Solothurn (und Umgebung) kann aber nicht durch diese Norm gestoppt werden. Dies würde sonst ja jede neue Planung und jedes neue Bauvorhaben in Frage stellen, die Auswirkungen auf dieses Strassenstück hat. Der Entlastung West liegt, wie erwähnt, eine angebotsorientierte Planung zugrunde. Die Nutzung des Kofmehlareals wurde ausdrücklich in dieser Planung berücksichtigt. Eine angebotsorientierte Planung nimmt bewusst in Kauf, dass das System an seine Grenzen stösst.

d) Keine nur marginale Verkehrserzeugung, vor allem an Samstagen (Einsprache 02/12)

Die Einsprecherin sieht keine nur marginale Verkehrsbelastung durch das Projekt. In Spitzenstunden verursache der Verkehr des Einkaufszentrums 348 Zu- und Wegfahrten, was nicht weniger als 15.5 % des gesamten Verkehrs ausmache. Vor allem an Samstagen werde der Verkehr massiv zunehmen.

Die Berechnung der Einsprecherin ist nicht zulässig, weil sie den Verkehr auf jeden Querschnitt umlegt. Tatsächlich verteilen sich die Fahrten aber ab der Ausfahrt vom Einkaufszentrum, weshalb der Verkehrsanteil überall sinkt. Dieser Einwand ist nicht geeignet, die Verkehrsbelastung als übermässig erscheinen zu lassen. Nicht ersichtlich und nicht näher dargelegt (auch nicht durch den Hinweis auf gewisse Textpassagen des Bundesgerichts), weshalb dieser Verkehr an Samstagen (ein Werktag) nicht rechtmässig wäre.

e) Parkplatzbewirtschaftung - Regelung bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl (Einsprache 03/12, 04/12)

Die Einsprecher verlangen den Erlass der näheren Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung und zur Fahrtenkontrolle (inklusive Sanktionsmechanismen) im Gestaltungsplan selber.

Entgegen der Behauptung der Einsprecher wird die Parkplatzbewirtschaftung nicht erst im Baubewilligungsverfahren geregelt und statuiert, sondern bereits in § 8 der Sonderbauvorschriften zum vorliegenden Gestaltungsplan festgelegt. In den Sonderbauvorschriften werden als verschärfte Massnahmen eine beschränkte Maximalzahl von Parkplätzen festgelegt und die daraus resultierenden zulässigen Fahrten mit 2385/TaG DTV bestimmt. Und es wird bereits hier festgelegt, dass die Parkplätze zu bewirtschaften sind, nämlich gemäss dem städtischen Parkraumkonzept P 06. Der Ertrag der Bewirtschaftung muss bei der Betreiberin verbleiben und darf den Parkplatzbenützern nicht zurückerstattet werden. Die Betreiberin wird ausdrücklich verpflichtet, jährlich den Nachweis zu erbringen, dass im Durchschnitt aller Öffnungstage der auf 2385/Tag fixierte DTV nicht überschritten wird. Nur Einzelheiten müssen noch in einer entsprechenden Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der Betreiberin geregelt werden. Darin werden u.a. Erfassung und Steuerung der Fahrtenzahlen, die Zuständigkeiten und die Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenzahl geregelt. Dieses Vorgehen garantiert, dass ohne solche Vereinbarung, die sich im Einzelnen also inhaltlich nach dem Parkraumkonzept P 06 zu richten hat und somit auch diese Punkte grundsätzlich schon bestimmt sind, keine Baubewilligung möglich ist. Im Gegensatz zum Fall Freienbach (BGE 131 II 103) besteht in Solothurn bereits ein Parkraumkonzept und die Parkraumbewirtschaftung wird nicht erst im Baubewilligungsverfahren bestimmt und geregelt. Ein solches muss nicht – wie in Freienbach – zuerst noch geschaffen werden. Ohne Vereinbarung besteht auch kein Anspruch auf eine Baubewilligung (§ 8 Abs. 8 der Sonderbauvorschriften).

In einem Punkt muss den Einsprechern hier aber teilweise Recht gegeben werden. Indem für die Bewirtschaftung der Parkplätze nur auf das Parkplatzreglement P 06 verwiesen wird, ist damit der Gebührenrahmen nicht ausdrücklich schon bestimmt, weil sich P 06 über die Höhe von Gebühren nicht ausdrücklich ausspricht. Einen Gebührenrahmen kennt die Stadt Solothurn aber für die öffentlichen Parkplätze, nämlich in § 5 des Reglements über die Benützung der öffentlichen Parkplätze vom 12. Dezember 1995. Deshalb drängt es sich hier auf, die Sonderbauvorschriften in § 8 Abs. 2 noch zu ergänzen und den Gebührenrahmen klar festzulegen und zwar wie folgt:

“²Die Parkplätze sind gemäss Parkraumkonzept P 06 zu bewirtschaften. Die Parkgebühr für die Kundenparkplätze richtet sich nach § 5 Absatz 1 lit. a) des Reglements über die Benützung der öffentlichen Parkplätze vom 12. Dezember 1995 und beträgt mindestens Fr. --.80 für die erste angebrochene Stunde. Sie kann von der Baubehörde bei Nichteinhalten der maximalen Fahrtenzahlen gemäss Absatz 1 lenkungswirksam bis max. Fr. 2.-- pro angebrochene halbe Stunde erhöht werden. Der Ertrag der Bewirtschaftung verbleibt bei den Betreibern der Anlage und darf den Parkplatzbenützenden nicht zurückerstattet werden.“

Die Einsprachen sind also in diesem Punkt teilweise gutzuheissen.

Nicht nachvollziehbar ist der Einwand in der Einsprache 04/12, wonach § 8 der Sonderbauvorschriften zwischen der 1. und 2. Planaufgabe abgeändert worden sein soll. Dies trifft nicht zu. Mit Ausnahme der Ergänzung der Unterlagen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht erfolgte die 2. Auflage unverändert.

Nicht näher einzugehen braucht hier schliesslich auf den Disput zwischen der Einsprecherin 04/12 und der Grundeigentümerin und Bauherrin betreffend Geeignetheit der Reduktion der Anzahl Parkplätze und der Parkplatzbewirtschaftung als verschärfte Massnahme (SIV-Studie). Der Gemeinderat hat diese verschärften Massnahmen so beschlossen und hält daran fest. Selbstverständlich erachtet er diese Massnahmen als geeignet, andernfalls wären sie nicht aufgenommen worden.

f) Verkehrszahlen – Reduktion der Verkehrserzeugung (Einsprache 05/12)

Der Einsprecher verlangt für die Festsetzung der Verkehrszahlen die Anwendung der Methode „durchschnittlicher Werktagsverkehr, DWV“ und nicht die Methode „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV“. Damit will er eine Reduktion des Verkehrs um 14.3 % erreichen.

Die Anwendung der Methode DTV in den Verkehrsgutachten ist nicht zu beanstanden. Eine weitere Reduktion des Verkehrs um 14.3 % wird weder rechtlich gefordert, noch ist dies zweckmässig und verhältnismässig. Das Verkehrsmodell 2010 ist völlig ausreichend. Von der kantonalen Fachstelle werden weder die gewählte Methode noch die Verkehrszahlen beanstandet.

2.6 Flankierende Verkehrsmassnahmen (sämtliche Einsprachen)

Die Einsprecher verlangen zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Fluchtverkehr und wildem Parkieren flankierend verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Verkehrsmassnahmen, wie Fahrverbote auf der Gibelin- und der Segetzstrasse, Tempo 30 für das ganze Quartier, Abbiegeverbote, Verlängerung der Grünphase, etc.).

Vorweg ist hier erneut festzuhalten, dass die geforderten Verkehrsmassnahmen und Verkehrsregelungen alle ausserhalb des Planungssperimeters liegen, also nicht Gegenstand des vorliegenden Nutzungsplanverfahrens sind. Es wurde verzichtet, parallel zur dieser Planung ergänzend einen Nutzungsplan mit flankierenden Massnahmen zu erlassen. Deshalb kann in diesem Verfahren nicht formell auf solche Forderungen eingetreten werden und solche beschlossen werden, zumal der Gemeinderat dafür auch sachlich nicht zuständig wäre.

Somit ist hier nur zu prüfen, ob die vorliegende Planung auch ohne flankierende Massnahmen recht- und zweckmässig ist. Dies ist aus folgenden Gründen zu bejahen:

a) Gemäss § 7 der Sonderbauvorschriften verläuft die Zu- und Wegfahrt ab dem neuen Knoten Allmendstrasse über die Gibelinstrasse und die im Plan dargestellten Ein- und Ausfahrten. Damit ist in den Sonderbauvorschriften klar und verbindlich vorgeschrieben, dass die Erschliessung eben nicht von der Segetzstrasse her über die Gibelinstrasse zu erfolgen hat und umgekehrt. Sollte sich später zeigen, dass von und in diese Richtung her unerwünschter Fremdverkehr herrschen würde, müsste und würde dies dann mittels geeigneten Verkehrsmassnahmen unterbunden werden. Zuständig für den Erlass von Verkehrsmassnahmen ist gemäss § 10 Absatz 1 der Verordnung über den Strassenverkehr vom 03.03.1978 (BGS 733.11) die Stadtpolizei und nicht der Gemeinderat.

b) Obsolet wird die Forderung für die Einführung von Tempo 30 im Quartier, weil diese Verkehrsmassnahme inzwischen bereits beschlossen und Tempo 30 auch schon umgesetzt ist.

c) Zudem bestehen auch bereits Fahrverbote („Zubringer gestattet“) auf der Heilbronnerstrasse und auf dem Tugginerweg, was das Segetzquartier gegen Fremdverkehr und „wildes Parkieren“ schützen wird. Zusätzliche Massnahmen gegen den befürchteten Flucht- und Fremdverkehr drängen sich hier zum heutigen Zeitpunkt also nicht auf. Sollte sich aber wider Erwarten doch zeigen, dass wegen dem neuen Einkaufscenter unzulässiger Flucht- und Fremdverkehr resultieren würde, gibt § 7 der Sonderbauvorschriften der zuständigen Stadtpolizei die Grundlage für den Erlass von weiteren Verkehrsmass-

nahmen, sei dies Abzweige- oder sonstige geeignete Fahrverbote, um die vorgeschriebene Erschliessung auf die Kantonsstrasse durchzusetzen.

d) Es muss hier aber auch festgehalten werden, dass die Zuordnung von Flucht- und Fremdverkehr auf einzelne Bauten nicht einfach ist, gerade bei solchen, die an der Entlastung West liegen. Immerhin hat diese orts- und quartierverbindende Funktion und führt den Verkehr einer ganzen Region auf die Nationalstrasse A4 oder von dieser in die Region. Auch dieser Verkehr sucht sich gelegentlich Abkürzungen durch Quartiere. Die bereits umgesetzte Verkehrsmassnahme Tempo 30 in der ganzen Weststadt wirkt dem aber, wie erwähnt, entgegen.

e) Mit dem Projekt und dem Bau der „Entlastung West“ und der Genehmigung der Planung „Weitblick“ ist die übergeordnete Erschliessung rechtsverbindlich geregelt und festgelegt. Ergänzende flankierende Massnahmen in diesem Gebiet sind zum heutigen Zeitpunkt nicht nötig. Diese Planungen berücksichtigen, wie schon erwähnt, bereits das vorliegende Projekt auf dem KofmehlaREAL. Es ist also nicht einzusehen, weshalb der Gestaltungsplan, welcher sich auf die vorgesehene übergeordnete Erschliessung ausrichtet, ohne zusätzliche flankierende Massnahmen nicht zweck- oder rechtmässig sein sollte.

Soweit auf diese Einwände hier überhaupt eingetreten werden kann, sind sie abzuweisen.

2.7 Erschliessung nach RPG (Einsprache 02/12)

Die Einsprecherin behauptet, es fehle an einer hinreichenden Erschliessung des Grundstücks im Sinne von Art. 19 RPG und § 28 PBG. Die heute in diesem Gebiet angebotene Strassenkapazität, insbesondere der Knoten Allmendstrasse, könne das durch den Neubau zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen und werde dadurch überlastet.

Dieser Einwand wäre nur dann stichhaltig, wenn das Bauvorhaben als solches zu einer Überlastung der vorhandenen Strassenkapazität führen würde. Das ist aber klar nicht der Fall. Hier führt nicht das Bauvorhaben für sich, sondern die Summe aller Faktoren, da heisst des örtlichen, regionalen und überregionalen Verkehrs, zu einer teilweisen Überlastung. Es kann hier weiter auf die Ausführungen in Ziffer 2.2 (allgemeines Verkehrsaufkommen) hiervor verwiesen werden. Das Bauvorhaben ist für sich genügend erschlossen. Der Einwand ist abzuweisen.

2.8 Erschliessung mit dem Langsamverkehr (Einsprache 04/12)

Die Einsprecherin rügt, dass die Anbindung des Langsamverkehrs an das neue Einkaufszentrum schlecht sei. Dem ist zu entgegnen, dass die effektive Erschliessung über separate Velorampen in den Velokeller in unmittelbarer Nähe der Mall des Einkaufszentrums kaum besser sein kann. Nicht optimal für den Veloverkehr, jedoch durchaus vergleichbar mit anderen innerstädtischen Verhältnissen, ist nur die Querung der verkehrsorientierten Westtangente von der Allmendstrasse in die Gibelinstrasse. Es bestehen aber zwei Alternativen für die Gewährung einer kreuzungsfreien Anbindung des Veloverkehrs in Ost-Westrichtung. Entweder steigt der Velofahrer ab und benützt den sicheren Fussgängerstreifen. Ist er nicht bereit abzustiegen, kann er auch auf der südlich der SBB-Linie, im Bereich des Erschliessungsplanes „Weitblick“, parallel zur Allmendstrasse über den die neue separate Langsamverkehrsverbindung führenden Weg in die Gibelinstrasse fahren und das Einkaufszentrum kreuzungsfrei erreichen. In Nord-Südrichtung

hingegen auch auf der Gibelinstrasse, ist ebenfalls eine kreuzungsfreie Anbindung an das Einkaufszentrum gewährleistet. Der Einwand ist als nicht stichhaltig abzuweisen.

2.9 Grundwasser – Altlasten (Einsprache 02/12)

Die Einsprecherin führt an, dass sich das Kofmehlareal in einem Gewässerschutzbereich befinde und ein mit erheblichen Altlasten belasteter Standort sei. Sie befürchtet durch das Bauvorhaben schädliche Einwirkungen, namentlich Verunreinigungen des Grundwassers.

Der von den Einsprechern aufgeworfene Fragenkomplex wurde schon in den Einsprachen gegen den ersten Gestaltungsplan Kofmehlareal im Jahre 2008 aufgeworfen und vom Gemeinderat mit Beschluss Nr. 53 vom 1. Juli 2008 behandelt, dies aufgrund des früheren Umweltverträglichkeitsberichts und der damaligen vorläufigen Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle. Darauf haben damals auch der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht diese Einwände abgewiesen. Auch im neuen Umweltverträglichkeitsbericht und in der Beurteilung der kantonalen Umweltschutzfachstelle wurde dies erneut behandelt und widerlegt.

Das Areal ist in der Vergangenheit in mehreren Etappen bereits untersucht worden. Es wurden auch Teilsanierungen durchgeführt. Altlasten sind nach dem Gesetz sanierungsbedürftige belastete Standorte. Belastete Standorte sind hingegen Areale, bei denen zwar Schadstoffe vorhanden sind, wo aber momentan keine schädlichen Freisetzungen in die Umwelt stattfinden. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen ist belegt, dass für das Areal weder ein Überwachungs-, noch Sanierungsbedarf besteht. Im heutigen Zustand handle es sich hier deshalb "nur" um einen belasteten Standort ohne Überwachungs- oder Sanierungsbedarf (vgl. vorläufigen Bericht durch die Umweltschutzfachstelle vom 29. Oktober 2007 sowie vorläufige Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 16. September 2011).

Die Untersuchungen berücksichtigten Einwirkungen auf das Grundwasser, das Oberflächenwasser, die Luft oder den Boden. Die formulierten Massnahmen im Umweltverträglichkeitsbericht sind mit entsprechenden Auflagen in der Baubewilligung festzuhalten und während der Bauphase zu überprüfen, dies von Amtes wegen. Das Amt für Umweltschutz, welches die entsprechenden Spezialbewilligungen zu erteilen hat, verfügt über jahrelange, einschlägige Erfahrungen im Umgang mit belasteten Standorten. In seinem Bericht sind die notwendigen Auflagen formuliert und diese werden berücksichtigt. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist bei der umweltrechtlichen Beurteilung des Vorhabens nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen.

Gemäss dieser Rechtsprechung entspricht die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichtes durch die kantonale Umweltfachstelle einer vom Bundesrecht obligatorisch verlangten amtlichen Expertise. Es kommt ihr dementsprechend grosses Gewicht zu (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichtes Kanton Solothurn vom 11. Mai 2007 betreffend Teilzonen- und Gestaltungsplan Migros Langendorf, Seite 6). Es muss auch festgestellt werden, dass die Einsprecher hier grösstenteils öffentliche Interessen geltend machen, die von den Behörden von Amtes wegen zu prüfen sind und welche die Einsprecher in ihren eigenen Interessen nicht mehr berühren als die Durchschnittsbevölkerung. Es besteht nach wie vor kein Anlass, diese Fragen anders zu beurteilen, als dies im Umweltverträglichkeitsbericht dargestellt und vom Amt für Umweltschutz beurteilt wird. Die Befürchtungen der Einsprecherin sind unbegründet.

2.10 Lärm (Einsprachen 01/12, 02/12, 05/12, 06/12)

Die Einsprecher befürchten verschiedene nachteilige Auswirkungen auf ihre Liegenschaften aufgrund des auftretenden Betriebslärms (Anlieferung, Lüftung, reflektierende Aussenfassaden, Öffnungszeiten, teilweise offenes Parkhaus).

Das geplante Bauvorhaben befindet sich in einem bereits mit Lärm vorbelasteten Gebiet. Die einschlägigen Bestimmungen der Lärmschutzverordnung gemäss Art. 7 bis 9 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) müssen somit eingehalten werden. Diese Vorgaben werden vorliegend erfüllt, wie aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und der vorläufigen Beurteilung durch die Umweltfachstelle (AfU) ersichtlich ist. Im Speziellen weist das AfU in seiner Beurteilung auch zum Vergleich Eisenbahnlärm mit dem Betriebslärm der neuen Anlage darauf hin, dass auch nach den geplanten Sanierungsmassnahmen die Lärmimmissionen durch den Eisenbahnlärm bei der Liegenschaft Heilbronnerstrasse 3a im Jahr 2015 nachts 55 dB(A) und tags 59 dB(A) betragen und somit der Eisenbahnlärm auch nach der Sanierung lauter sein wird, als der Betriebslärm des Projektes (nachts 46 dB(A) und tags 50 dB(A)).

Zudem werden im Baubewilligungsverfahren im Detail die Empfehlungen des AfUs zu prüfen und nachzuweisen sein, und zwar von Amtes wegen, welche notwendigen Massnahmen in Bezug auf Lärmschutz etc. verfügt werden müssen. Konkret zu prüfen sind auf der Nordseite der SBB-Geleise der Nutzen einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 2 m ab Oberkant Schiene, absorbierende Verkleidung von Wänden und Decke im Bereich der Anlieferungsrampen, optimale Schalldämpfer für Zu- und Abluftanlagen, resp. die Zu- und Abluftöffnungen, optimale Schalldämpfer bei Kältemaschinen und Rückkühlern, absorbierende Verkleidung der Decken in den Parkdecks im Bereich der Fassadenöffnungen auf den ersten ca. 6 m. Im Rahmen des konkreten Projektes können diese Fragen nämlich noch besser beurteilt werden als im Gestaltungsplanverfahren. Die entsprechenden Anlagegrenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung müssen zwingend eingehalten werden. Sollte sich auch nach Inbetriebnahme der Anlage zeigen, dass die Lärmwerte die gesetzlichen Anforderungen für neue ortsfeste Anlagen nicht erfüllen, was keineswegs zu erwarten ist, müsste die Betreiberin auch danach sämtliche Massnahmen vorkehren, damit die zulässigen Lärmwerte nicht überschritten werden. Die Nachbarn können sich ausserhalb dieses Plan-, bzw. Baubewilligungsverfahrens hierfür zur Wehr setzen. Die Auflagen des Amtes für Umweltschutz bieten ausreichend Gewähr, dass betreffend Lärm und Erschütterung dem Vorsorgeprinzip nachgelebt wird.

Wie bereits das Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom 15. Juli 2009 zur vorliegenden Planung festhielt, besteht für die Forderung nach einem gänzlichen Verbot nächtlicher Anlieferungen oder der Beschränkung der Öffnungszeiten der Parkdecks keine Rechtsgrundlage. Dennoch wird in § 7 Abs. 4 der Sonderbauvorschriften eine solche geschaffen und die Anlieferungen mit LKWs zwischen 19.00 und 06.00 Uhr für nicht zulässig erklärt.

Gemäss dem Verwaltungsgerichtsurteil vom 15. Juli 2009 ist auch die Forderung, es müssten in den Sonderbauvorschriften Bestimmungen zur Fassadengestaltung zur Vermeidung von Schallreflexionen der Bahn festgesetzt werden, unzulässig. Die Tatsache, dass das geplante Gebäude allenfalls den Bahnlärm reflektiere und damit für die auf der gegenüberliegenden Bahnseite befindlichen Grundstücke Mehrlärm verursachen könne, mache es nicht zu einer lärmerzeugenden Anlage im Sinne von Art. 1 Abs. 3 lit. a. LSV. Würde durch den zusätzlichen Lärm ein Immissionsgrenzwert überschritten, so würde dies unter Umständen für die Bahn die Sanierungspflicht auslösen, für den Inhaber des Gebäudes hingegen entstünden daraus keine besonderen Pflichten. Es kann zu dieser Frage auch auf das im Umweltverträglichkeitsbericht vom März 2011 zitierte Urteil

des Bundesgerichts vom 13. März 1996 verwiesen werden (URP/DEP 1996/6, Seite 680).

2.11 Gebäudehöhe / gewachsenes Terrain (Einsprachen 02/13, 06/12)

Auch im vorliegenden Verfahren wiederholt ein Teil der Einsprecher ihre bereits gegen das erste Projekt gemachten Einwände, wonach die Gebäudehöhe unzulässig sei. Beanstandet wird im Speziellen die Festlegung der Höhenkoten im Gestaltungsplan.

Zur diesem Punkt kann vorweg auf die Erwägungen im raumplanerischen Bericht vom 16. Dezember 2011 verwiesen werden, welche sich insbesondere zur Festlegung des gewachsenen Terrains aussprechen. Das gewachsene Terrain entspricht dem im heute rechtskräftigen Gestaltungsplan Kofmehlareal/Gibelinstrasse (RRB vom 13. August 1991) festgesetzten (Kote +/- 0.00). Das neue Projekt beschränkt sich grundsätzlich auf die Gebäude von 14 m, welche genau der Grundnutzung der Gewerbe-Industriezone (Gla) entspricht. Der rechtskräftige Gestaltungsplan lässt eine Gebäudehöhe von 17.50 m zu. Der neue Gestaltungsplan senkt die Gebäudehöhe somit gegenüber dem rechtskräftigen Gestaltungsplan um 3.50 m und gegenüber dem ersten Gestaltungsplan (RRB von 10. März 2009) um 2.70 m. Es ist somit weder ersichtlich noch von den Einsprechern näher dargelegt, weshalb diese Gebäudehöhe nicht recht- oder zweckmässig sein sollte. Diese Vorgaben werden auch im Baubewilligungsverfahren geprüft. Sie ist dort durch den Nachführungsgeometer mittels protokollierter Schnurgerüstabnahme gegeben. Dieser Einwand ist abzuweisen.

2.12 Grünfläche (Einsprachen 02/12, 03/12, 05/12, 06/12)

Die Einsprecher bemängeln das Fehlen einer genügenden Grünfläche. Das Grundstück liege in der Gewerbe-Industriezone (GLa), wo eine Grünflächenziffer von 20 % eingehalten werden müsse.

Entgegen der Annahme der Einsprecher wird das Gebiet gleichzeitig mit dem Erlass des Gestaltungsplans mit der „Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse“ umgezont und neu der „Spezialzone publikumsintensive Betriebe“ zugeteilt. In dieser Spezialzone wird gemäss § 26 keine Grünfläche mehr vorgeschrieben. In der Einsprache 03/12 wird darauf hingewiesen, dass auf dem Teilzonenplan „Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse“ stehe: „4 Projektbezogen ist eine Grünflächenziffer festzulegen.“ Dieser Text zur Zonenlegende des Planes entspricht noch einer früheren Fassung und wurde vom Planverfasser fälschlicherweise nicht vom Plan entfernt. Anstelle dieser Legende wurde nämlich ausdrücklich die Teilrevision Bau- und Zonenvorschriften der Stadt Solothurn (Bereich gemäss Beschlussesentwurf RPD vom 29. April 2011) öffentlich aufgelegt. Hier findet man alle zur Umzonung gehörenden Zonenvorschriften geregelt. Diesen Widerspruch zwischen Planentwurf und Zonenreglement, der bisher unbemerkt blieb, gilt es im Rahmen der vorliegenden Einsprachenbehandlung im Genehmigungsbeschluss zu beheben. Der Text auf dem Plan wird neben der Farblegende der Zone auf „Spezialzone für publikumsintensive Betriebe“ reduziert und der übrige Text zur Zonenbeschreibung wird gestrichen. Der Inhalt dieser Zonenvorschriften wird, wie sonst eben üblich, nicht auf dem Plan selber, sondern ausschliesslich im Zonenreglement definiert.

Wie im raumplanerischen Bericht festgehalten ist, wird aus städtebaulicher Sicht auf die Festlegung einer Grünflächenziffer bewusst verzichtet. In Weiterführung der Grünraumidee aus dem Projekt Weitblick ist – im Besonderen gegen die Gibelinstrasse und damit gegen die Entlastung West – ein urbaner Raum mit Bäumen vorgesehen, die dem

Strassenraum folgen. Zudem ist das Areal vollständig von Bahnanlagen umgeben und es grenzt auch an keiner Stelle an eine andere Zone.

Diese Teilrevision des Bau- und Zonenreglements ist gesetzes- und richtplankonform. Im Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung wird dies angesichts der speziellen Lage des Grundstücks klar als zweckmässig beurteilt. Nach § 36 Abs. 3 KBV sind denn auch nur in den Wohnzonen Grünflächen vorgeschrieben und zwar mindestens 40 %. Schon heute sind denn auch in den städtischen Kernzonen mit geschlossener Bauweise keine Grünflächen vorgeschrieben. Auch hier wird grundsätzlich dem urbanen Raum Vorzug eingeräumt.

Dennoch sieht der Gestaltungsplan im Eingangsbereich und nördlich entlang der Bahnlinie Grünflächen und entlang der Entlastung West auch vier Bäume vor. Zudem sind nach § 6 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften die Fassaden entlang der Bahndämme in ein Grünkonzept (begrünte Fassade von hoher Qualität) einzubinden und nach § 9 Abs. 4 ist im Baubewilligungsverfahren mit einem separaten Umgebungs- und Begrünungsplan die definitive Gestaltung der Aussenbereiche sowie der Begrünung von Dach und Fassade der Baute festzulegen. Die Bepflanzung hat mit standortheimischen Arten zu erfolgen (§ 9 Abs.5). Diese planerischen Vorgaben wiegen die bisherige Vorschrift von 20 % Grünfläche mehr als auf. Somit ist auch dieser Einwand abzuweisen.

2.13 Miteinbezug des BLS-Grundstücks in den Bauzonenplan und Gleisabstand zur SBB (Einsprache 03/12)

Der Einsprecher behauptet, dass das BLS-Areal nicht dem kantonalen und kommunalen Planungsrecht unterliege und deshalb nicht in den Planperimeter einbezogen werden dürfe. Weiter sei für ein allfälliges 3. Gleis ein Abstand von 10 m und nicht nur 8 m nötig.

Diese Einwände sind nicht stichhaltig. Richtig ist, dass für Bahnbauten sowohl materiell als auch verfahrensrechtlich Bundesrecht massgebend ist. Kantonales oder kommunales Recht, auf das sich Kantone oder Gemeinden im Plangenehmigungsverfahren berufen können, namentlich Raumplanungs- und Baurecht, ist von der Bewilligungsbehörde gemäss Art. 18 Abs. 3 Eisenbahngesetz (EBG) soweit zu berücksichtigen, als seine Anwendung die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Ruch, Kommentar RPG, Einleitung RZ 46). Es ist nun nicht ersichtlich, weshalb der Einbezug und die planerische Behandlung dieses Gebietes die Bahnunternehmung unverhältnismässig einschränken sollte. Die eigentlichen Bahnanlagen (Gleise) selber werden gar nicht einbezogen. Die BLS hat dieser Ausdehnung des GP-Perimeters denn auch zugestimmt. Auch der bemängelte Gleisabstand von 8 Meter wurde mit den zuständigen Bahnstellen abgesprochen und reicht somit für die Bedürfnisse der SBB aus.

2.14 Stadtentwicklung, Standortwahl und Einordnung in das Quartier (Einsprachen 05/12, 06/12)

Bemängelt wird weiter die Einordnung des Bauvorhabens im Quartier. Diese sei nicht optimal, weil es sich inmitten von Wohnbauten befinde. Das Bauvorhaben wirke als Fremdkörper und die Zentrumsnähe sei nicht gegeben.

Auch diese Einwände sind nicht stichhaltig. Der Standort zwischen den Verkehrsanlagen eignet sich optimal für eine solche intensive Nutzung, was auch der Eintrag im Richtplan bestätigt. Es wurde zudem vorne bereits genügend dargelegt, weshalb hier die Standortkriterien für eine publikumsintensive Anlage erfüllt sind. Es wird ja gerade bezweckt,

dass solche Anlagen möglichst zentral innerhalb der Wohngebiete angesiedelt werden und nicht auf der grünen Wiese. So können Einkaufszentren möglichst von vielen Kunden zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden. Zudem ist das Gebiet bisher nicht der Wohnzone, sondern der Gewerbe-Industriezone zugeteilt.

Nicht einzutreten ist auf die Forderung, es sei abzuklären, welchen Einfluss das neue Einkaufszentrum auf die übrigen Coop-Geschäfte in der Stadt Solothurn haben könnte. Das ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

2.15 Kohärenz der Raumplanung, umfassende Interessenabwägung (Einsprache 06/12)

Der Einsprecher bemängelt, dass vor der im Jahre 2013 bereits eingeleiteten Ortsplanungsrevision erneut wieder eine Teilrevision des Zonenplanes erfolgt. Damit werde die Kohärenz der Planung beeinträchtigt. Es müsse verhindert werden, dass die Nutzungspläne punktuell abgeändert werden und ohne Abwägung der Ziele und Grundsätze des RPG vorgenommen werden.

Die an sich berechtigten Befürchtungen des Einsprechers sind unbegründet. Nach Art. 21 Abs. 2 Raumplanungsgesetz (RPG) in Verbindung mit § 10 Abs. 2 PBG sind Nutzungspläne in der Regel alle 10 Jahre zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse erheblich geändert haben. Der heute rechtskräftige Gestaltungsplan stammt aus dem Jahre 1991, die letzte Ortsplanung wurde vom Regierungsrat am 19. März 2002 genehmigt. Diese zeitlichen Voraussetzungen für eine zulässige Planänderung sind hier wohl unbestritten gegeben.

Somit ist nur noch zu prüfen, ob diese Planung noch vorzeitig zur Ortsplanungsrevision genehmigt werden darf. Hier ist zu berücksichtigen, dass diese Planung ja bereits im Jahre 2008 erstmals öffentlich aufgelegt wurde, also grundsätzlich schon vor 6 Jahren eingeleitet wurde. Wie im Rahmen der Einsprachenbehandlung mehrfach dargelegt, sind die nötigen planerischen Voraussetzungen für diese Teilrevision vorhanden. Die Planung entspricht dem Richtplan und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm. Auch bei der Planung der Erschliessung West wurde dieses Projekt bereits berücksichtigt. Es besteht also keine planerische Notwendigkeit, damit noch weiter zuzuwarten, da sich die Ortsplanung erst in der Anfangsphase befindet und es noch Jahre dauert, bis sie aufgelegt werden kann. Eine umfassende Interessenabwägung ist auch ausserhalb der Ortsplanungsrevision möglich. Der Einsprecher legt denn auch nicht konkret dar, welche Interessen nicht berücksichtigt wurden. Diese gesetzlichen Bestimmungen ermöglichen eine veraltete Planung bei neuen Bedürfnissen zu revidieren und Planung und Wirklichkeit in Übereinstimmung zu bringen. Ein weiteres Zuwarten und damit Hinauszögern der Planung würde im Übrigen auch den Grundsatz von Treu und Glauben verletzen und wäre widersprüchlich.

2.16 Weitere Einwände (sämtliche Einsprachen)

Die Einsprecher bringen auch im Übrigen nichts vor, was die der Genehmigung der vorliegenden Planung in Frage stellen könnte oder entgegenstehen würde. Die Einsprachen sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

III.

Aufgrund der Einsprachenbehandlung steht somit einer Genehmigung des Bauzonenplans Kofmehlareal/Gibelinstrasse sowie des Gestaltungsplanes mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal/Gibelinstrasse mit den erwähnten Änderungen und Ergänzungen nichts entgegen.

Antrag und Beratung

Gaston Barth informiert, dass der Gemeinderat heute zum dritten Mal über die Genehmigung der mehr oder weniger gleich gebliebenen Pläne entscheiden muss, weshalb er sich erlaubt, grundsätzlich auf den Antrag zu verweisen. Bei der Behandlung der Einsprachen kann davon ausgegangen werden, dass der Gemeinderat das Projekt gutheisst, da er beantragt hat, die Pläne unter Vorbehalt von Einsprachen aufzulegen. Aufgrund der Einsprachen wurde geprüft, ob eine Änderung nötig ist und die Pläne entsprechend angepasst werden müssen. Der Gemeinderat muss nun zuhänden des Regierungsrates den definitiven Beschluss fällen. Wie dem Antrag entnommen werden kann, wurde ein Teil der Einsprachen gutgeheissen.

Gemäss **Markus Jäggi** hat die FDP-Fraktion mit Interesse die Ausführungen der Stadtverwaltung zu den Einsprachepunkten gelesen. Bereits zwei Mal hat der Gemeinderat über die Umnutzung des Areals debattiert, diese verabschiedet und überwiesen. Viele Einsprachepunkte der zweiten Planaufgabe decken sich mit derjenigen der ersten. Dies ist nicht überraschend, da grundsätzlich ja keine neuen Grundlagen betreffend vorliegende Umzonung aufgetaucht sind. Sie begrüsst die ausführlichen und fundierten Aussagen des Rechts- und Personaldienstes. Sie kann die dargelegten Argumente nachvollziehen und sich diesen vollumfänglich anschliessen. Die Realisierung eines grösseren Einkaufszentrums in der Stadt Solothurn erachtet sie als notwendig. Ebenfalls erachtet sie den vorgesehenen Standort als richtig. Sie ist froh, dass die Bauherrschaft trotz vielen Irrungen und Wirrungen an der Realisierung festgehalten hat und hofft, dass dies auch weiterhin der Fall sein wird. **Die FDP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und den Anträgen einstimmig zustimmen.**

Die CVP/GLP-Fraktion – so **Pascal Walter** – hat die umfangreichen Unterlagen ebenfalls diskutiert und sie bedankt sich dafür. Sie ist zur Erkenntnis gelangt, dass das Projekt zonenkonform ist, die Umweltvorschriften einhält, in der Nähe des Stadtkerns liegt und somit auch für den Langsamverkehr gut erschlossen ist. Die anzahlmässig hohen Einsprachen zielen alle ungefähr in die gleiche Richtung (falscher Standort, Umweltbelastung zu hoch, Mehrverkehr usw.). Sie hat ein gewisses Verständnis für diese Anliegen. Das erwähnte Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet ist jedoch zu einem gewissen Teil überregionaler und regionaler Herkunft. Im Kantonalen Richtplan ist eine publikumsintensive Nutzung vorgesehen. Bereits bei der Planung der Westtangente wurden das vorliegende Projekt und das Projekt Weitblick miteinberechnet. Aufgrund der in der Umgebung bereits umgesetzten Tempo-30-Zonen geht sie nicht von zusätzlichem Fluchtverkehr aus. Falls dies trotzdem der Fall sein sollte, würde sie sich für Massnahmen in den geeigneten Quartieren zur Verfügung stellen. Die in den Unterlagen festgehaltenen Begründungen über die Abweisung und über die teilweise Gutheissung sind rechtlich nachvollziehbar und die Argumentation ist verständlich. **Aus diesen Gründen wird die CVP/GLP-Fraktion auf das Geschäft eintreten und den Anträgen zustimmen.**

Katrin Leuenberger bezeichnet im Namen der SP-Fraktion das vorliegende Geschäft als weiteres Kapitel der „Neverending-Story“ Coop-Kofmehl. Vor 6 Jahren ist die Planung für das Kofmehlareal zum ersten Mal aufgelegt. Nach einem steten Hin- und Her ist man versucht,

Coop zu gratulieren, dass sie als Investor noch nicht aufgegeben haben. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass der Standort für ein Einkaufszentrum ideal ist. Das Areal liegt zentral, ist gut erschlossen und unnötige Autofahrten können vermieden werden. Soll heute noch ein Einkaufszentrum gebaut werden, dann an diesem Standort und sicher nicht auf der grünen Wiese. Sie begrüsst, dass die abgespeckte Variante mit einer reduzierten Gebäudehöhe, die vor einem Jahr vorgelegen hat, nicht realisiert wurde. Der Standort soll nicht leichtfertig vergeben werden, da er der letzte in der Stadt für eine verkehrsentensive Nutzung ist. Es ist allen bekannt, dass es nach dem Coop-Kofmehl im Weitblick keine andere verkehrsentensive Nutzung mehr verträgt. Heute Abend werden 6 Einsprachen behandelt, weshalb es weniger um Grundsätze als um eine rechtliche Würdigung geht. Die SP-Fraktion bedankt sich für die vorliegenden detaillierten Begründungen. Sie sind ausführlich, nachvollziehbar und im Grossen und Ganzen kann sie diese unterschreiben. Sie bezieht insbesondere noch kurz auf die Verkehrssituation, da diese von den Einsprechern am meisten beanstandet wurde. An der Westtangente staut sich der Verkehr zu Spitzezeiten – meistens kommt man jedoch flüssig voran. Dieser Stau lässt sich nicht vermeiden und wird mit dem vorliegenden Projekt und dem Weitblick noch zunehmen. Allerdings werden diverse Personen, die sowieso die Westtangente befahren, gleichzeitig noch im Coop-Kofmehl einkaufen, andere nur noch den halben Weg fahren, d.h. nicht mehr nach Langendorf oder nach Biberist. Die Verkehrspolitik basiert bekanntlich auf folgenden drei Grundsätzen: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten. Zur Langsamverkehrserschliessung: Das Überqueren der Westtangente von der Allendstrasse her ist für die Fahrradfahrer/innen gefährlich, da die Autofahrer/innen, die von der Gibelinstrasse in die Westtangente einbiegen, gleichzeitig grün haben. Hier ist die Begründung, dass die Fahrradfahrer/innen dazu absteigen und ihr Fahrrad über den Fussgängerstreifen stossen sollen, einfach nur lakonisch. Jedenfalls so lange, wie die Autofahrer/innen trockenen Fusses von den Parkplätzen mit dem Lift ins Coop gelangen. Diese Fahrradverbindung ist nicht attraktiv. Sie sieht hier deshalb zwei Handlungsmöglichkeiten. Erstens: Der mit dem Weitblick geplante Langsamverkehrsweg südlich der Bahnlinie muss gleichzeitig mit dem Bau des Coop-Kofmehl fertiggestellt werden, oder zweitens: die Lichtsignalanlage bei der Westtangente müsste anders programmiert werden. Sehr froh ist sie um die Einsprachen Nr. 03/12 und 04/12. Diese haben beide festgestellt, dass bei der Parkplatzbewirtschaftung der Gebührenrahmen noch nicht festgelegt wurde. Aus diesem Grund heissen sie die Einsprachen gemäss GRK-Antrag in diesem Punkt gut. Zu den Immissionen: Es handelt sich um ein vorbelastetes Gebiet. Der Bahnlärm wird aber auch weiterhin grösser sein als derjenige des Coops. Im Baubewilligungsverfahren muss die Empfehlung des AfU geprüft werden (lärmabsorbierende Verkleidungen usw.). Die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung müssen zwingend eingehalten werden. Fluchtverkehr darf nicht toleriert werden und die Stadtpolizei soll die Situation gut beobachten und sofort reagieren. Mögliche Massnahmen wären z.B. die Hermesbühlstrasse nur für Zubringer zu öffnen oder mit Tempo 30 zu beruhigen. Sie wird diese Situation sicher im Auge behalten. **Aufgrund der dargelegten Überlegungen stimmt die SP-Fraktion - mit einer Ausnahme - den GRK-Anträgen zu.**

Brigit Wyss hält im Namen der Grünen fest, dass sich die Probleme während den 6 Jahren nicht geändert haben. Es handelt sich um eine publikumsintensive Anlage in einem vorbelasteten Gebiet, was zu Problemen führt. Die Themen wurden jedoch im GR schon intensiv diskutiert. Das Verkehrsaufkommen ist höher und es besteht die Altlastenproblematik. Im Weiteren fragen sie sich nach wie vor, ob die Lösung darin besteht, Autos auf dem Dach zu parkieren. Die Grünen sind nach einer kurzen Diskussion zum Resultat gekommen, dass das richtige Projekt am richtigen Ort ist. Für sie ist es wichtig, dass dank dem Coop im Weitblick keine weitere verkehrsentensive Anlage zugelassen werden kann oder soll. Die grösste Herausforderung nebst dem Verkehrsaufkommen ist die Langsamverkehrserschliessung. Sie können sich deshalb dem Votum der SP-Fraktion anschliessen. Der erwähnte Weg südlich der Bahnlinie sollte zumindest zeitgleich mit dem Coop realisiert werden – auch wenn dieser nicht in diesem Planungssperimeter enthalten ist. Sie halten nochmals deutlich fest, dass die Langsamverkehrserschliessung zwar nicht schlecht ist, jedoch schwierig. Selbstverständlich

sind sie auch froh über die teilweise Gutheissung der Einsprachen betreffend Parkplatzbewirtschaftung. **Die Grünen werden den GRK-Anträgen einstimmig zustimmen.**

Was lange währt wird endlich gut – so **Roberto Conti** im Namen der SVP-Fraktion. Lange währt es tatsächlich, eigentlich zu lange, und ein Ende ist eigentlich auch noch nicht in Sicht. Ob es gut wird, hängt vom Gemeinderat und schlussendlich von den Gerichten ab. Sollte jedoch aufgrund einer erneuten Fehldisposition nochmals ein neues Verfahren nötig oder sogar das ganze Projekt abgelehnt werden, so wird wohl der zeitliche und finanzielle Geduldsfaden von Coop reissen. Es bleibt zu hoffen, dass dieser Gau nicht eintreten wird und Coop nicht eines Tages noch finanzielle Forderungen zuhanden der Stadt stellen wird. Sie erachtet die Beantwortung der Einsprachen als nachvollziehbar und unterstützt diese im Sinne der GRK-Anträge. **Sie wird deshalb auf das Geschäft eintreten und den Anträgen zustimmen.** Es wäre ihres Erachtens falsch, das Projekt hinsichtlich der zukünftig steigenden Verkehrsbelastung im Umfeld des Areals abzulehnen. Ansonsten müssten generell alle möglichen Projekte abgelehnt werden, die in irgendeiner Weise das v.a. zu Stosszeiten stattfindende, kritische Verkehrsaufkommen weiter belasten und es könnte somit gar nichts mehr realisiert werden. Zudem ist der Coop-Supermarkt für die Stadt und in diesem Umfeld nötig und ein Gewinn. Er eröffnet eine erweiterte wirtschaftliche Entwicklung und generiert Arbeitsplätze und Einkommen. Allerdings ist es verständlich, dass die Anwohnerschaft mit allen möglichen Mitteln versucht, das Projekt zu verhindern. So betrachtet könnte allerdings auch für alle weiteren Einsprachen zu irgendwelchen Projekten Verständnis aufgebracht werden und die Stadt könnte sich gar nicht mehr weiterentwickeln. Obwohl nun nach vorne geschaut werden soll, erlaubt sie sich dennoch drei Fragen zu stellen:

1. Wie konnte es überhaupt passieren, dass das ganze Verfahren damals neu aufgegleist werden musste, weil die konkrete Festsetzung im kantonalen Richtplan vergessen wurde? Musste jemand irgendeinmal Verantwortung für diese Unzulänglichkeit übernehmen?
2. Wie konnte es passieren, dass angesichts der auf Seite 6 bei sorgfältiger Überprüfung klar umschriebenen Richtlinien die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung verkannt wurde und dadurch erneut eine Verzögerung in Kauf genommen wurde? Hat dafür jemand die Verantwortung übernommen?
3. Muss seitens der Stadt damit gerechnet werden, dass aufgrund der zeitlichen Verzögerung irgendeinmal finanzielle Folgekosten auf die Stadt zukommen werden? In welcher Höhe könnten diese allenfalls maximal erwartet werden?

Reiner Bernath wird den GRK-Anträgen nicht zustimmen. Er möchte dieses Nein erläutern, und zwar als Nicht-Jurist und auf weniger als 30 Seiten. Er erinnert sich noch genau, dass die Solothurner Behörden vor über 10 Jahren versprochen haben, dass entlang der Westtangente keine publikumsintensiven Anlagen gebaut werden sollen – und heute steht nun dieses Projekt an. Über kurz oder lang soll im Bereich der Westtangente ein grosses Einkaufszentrum gebaut werden. Dies, obwohl sich diese Konsumtempel gar nicht mehr rechnen. Im Amerika stehen bereits die ersten leer. Auch hierzulande gibt es einen Trend: Weg von grossen Zentren. Das „Westside“ bei Bern läuft schlecht. Im Westen von Solothurn ist gleiches zu erwarten, zumal während den vergangenen zwei Jahren drei neue grosse Läden in der erweiterten Region Solothurn West gebaut wurden. Ein vierter Laden wäre einer zuviel und würde dazu führen, dass das Coop-City-West geschlossen würde. Er kann bereits jetzt garantieren, dass die 5'000 Weststädter/innen in ihre Autos steigen und zum grossen Teil am neuen Coop-Kofmehl vorbeifahren z.B. in Richtung Biel. Der Umwelteffekt, nämlich weniger Autofahren, wäre verpufft. Kurz gesagt: Er ist überzeugt, dass die Stadt kein neues Einkaufszentrum auf dem Kofmehlareal braucht und er ist nicht erstaunt, dass es Einsprachen gegeben hat. Er ist überzeugt, dass Coop schon bald denjenigen danken wird, die mit-helfen, die grosse Fehlinvestition zu verhindern. Heute müssen sie offenbar noch zu ihrem

Glück gezwungen werden. Gerne leistet er mit seiner heutigen Opposition seinen kleinen bescheidenen Beitrag dazu. Er ist somit gegen die Abweisung der Einsprachen betreffend Änderung des Zonenplans, d.h. er lehnt die Anträge 2. – 5. ab. Wenn nicht gebaut werden kann, erübrigt sich auch der Antrag 1. Er verlangt keine detaillierte Abstimmung zu den fünf Punkten. Ein einziges Nein zum Ganzen reicht ihm aus.

Heinz Flück bezieht sich auf die bereits mehrmals angesprochene Langsamverkehrerschliessung, d.h. den Weg südlich der SBB-Linie. Er erkundigt sich, wie konkret dieser in Planung ist und wie die Terminierung aussieht. Kann davon ausgegangen werden, dass dieser zeitgleich mit der Eröffnung des Coops erstellt sein wird oder muss die Überbauung des Weitblickareals abgewartet werden?

Gaston Barth hält fest, dass es sich in seinem Antrag um rechtliche Begründungen handelt und diese müssen ausführlicher als politische Begründungen ausfallen. Zu den Fragen der SVP-Fraktion. Der Eintrag im Richtplan wurde damals vorgenommen, es bestand jedoch noch ein anderes Konzept. Der Kanton hat die Standortkriterien klar definiert, die für eine solche Anlage vorausgesetzt werden. Der Kanton ist davon ausgegangen, dass eine namentliche Umschreibung erfolgt, d.h. wo diese Projekte errichtet werden können. Die Festsetzung ist deshalb mittels Wort und nicht mittels Punkt erfolgt. Die zuständigen Behörden sind damals davon ausgegangen, dass die Festsetzung dadurch erfolgt ist. Aufgrund des Bundesgerichtsentscheides musste die Festsetzung mittels Punkt nachgeholt werden, schlussendlich wusste man mit diesem Punkt aber nicht mehr als bereits vorher. Das damals gewählte Vorgehen war anders, jedoch auch zielführend. Zur Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung: Hierzu hält er fest, dass es eine bundesrechtliche- und eine kantonrechtliche Betrachtung gibt. Der Kanton rechnet mit anderen Nettoflächen als der Bund. Muss eine Bundesvorgabe erfüllt werden, gelten deren Bestimmungen. Die bundesrechtliche Betrachtung hat sich schlussendlich anders definiert als die kantonrechtliche. Bei der formellen Prüfung der Frage ist die Stadt zur Überzeugung gelangt, dass nochmals aufgelegt werden soll. Der Kanton hat diesen damaligen Entscheid ebenfalls gestützt. Um sicher zu gehen, wurde diese Schlaufe nochmals gemacht, damit kein formeller Fehler beanstandet werden kann. Bei Projekten in dieser Grössenordnung muss mit Verzögerungen gerechnet werden. Ein Teil dieser Zeit hat Coop selber in Anspruch genommen, damit das Projekt überarbeitet werden konnte. Er ist deshalb sicher, dass die Stadt in keiner Weise haftbar gemacht werden könnte, zumal die Stadt auch oft bei Coop nach dem aktuellen Stand nachgefragt hat. Diese Schritte können auch dokumentiert werden. Die heutigen juristischen Wege mit all ihren Anforderungen benötigen viel Zeit. Bezüglich Weg südlich der SBB-Linie informiert er, dass dessen Umsetzung schlussendlich vom Gemeinderat bestimmt wird. In naher Zukunft soll das Landgeschäft Weitblick im Gemeinderat diskutiert werden. Der Gemeinderat hat im Rahmen der Investitionsplanung die Möglichkeit, den Weg vorgängig – d.h. vor der Realisierung des Weitblicks – ins Budget aufzunehmen. Dies ist ein politischer Entscheid. Aus rechtlicher Sicht ist er überzeugt, dass die jetzige Erschliessung genügt. Der Standort wird als ideal betrachtet und der Verkehr muss in Kauf genommen werden.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** bezieht sich auf das Votum von Reiner Bernath. Er kann sich sehr gut an den Abstimmungskampf betreffend Westumfahrung erinnern. Es wurde stets festgehalten, dass keine verkehrsintensiven Anlagen und Einrichtungen gewünscht werden, die eine schlechte Landausnutzung vorweisen, d.h. Fachmärkte, die eingeschossig gebaut werden (Garagen, Autowaschanlagen usw.). Unterdessen wurden bereits mehrere solche Anfragen abgelehnt. Beim vorliegenden Projekt kann aber nicht von einer schlechten Ausnutzung des Landes gesprochen werden.

Reiner Bernath kann sich genau erinnern, dass Stadtpräsident Kurt Fluri damals festgehalten hat, dass kein neues Einkaufszentrum in der Weststadt entstehen soll. Stadtpräsident **Kurt Fluri** verneint dies.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird mit 29 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme

beschlossen:

1. In teilweiser Gutheissung der Einsprachen 03/12 und 04/12 wird § 8 Absatz 2 der Sonderbauvorschriften ergänzt und lautet neu wie folgt:

„2 Die Parkplätze sind gemäss Parkraumkonzept P 06 zu bewirtschaften. Die Parkgebühr für die Kundenparkplätze richtet sich nach § 5 Absatz 1 lit. a) des Reglements über die Benützung der öffentlichen Parkplätze vom 12. Dezember 1995 und beträgt mindestens Fr. --.80 für die erste angebrochene Stunde. Sie kann von der Baubehörde bei Nichteinhalten der maximalen Fahrtenzahlen gemäss Absatz 1 lenkungswirksam bis max. Fr. 2.-- pro angebrochene halbe Stunde erhöht werden. Der Ertrag der Bewirtschaftung verbleibt bei den Betreibern der Anlage und darf den Parkplatzbenützenden nicht zurückerstattet werden.“

2. Auf dem Plan „Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal/Gibelinstrasse“ lautet der Text zu „Zone“ neu wie folgt:

„Spezialzone für publikumsintensive Betriebe (gemäss RRB.160 vom 12. Juli 2005)“

3. Im Übrigen werden die Einsprachen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
4. Der Bauzonenplan Kofmehlareal/Gibelinstrasse sowie der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal/Gibelinstrasse mit den erwähnten Änderungen und Ergänzungen sowie der Umweltverträglichkeitsbericht werden genehmigt.
5. Die Teilrevision des Bau- und Zonenreglements der Stadt Solothurn (Bereich Zonenvorschriften) gemäss Beschlussesentwurf des RPD vom 29. April 2011 wird beschlossen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen den Entscheid des Gemeinderates kann innert zehn Tagen seit Zustellung Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Solothurn erhoben werden. Diese soll einen Antrag und eine Begründung enthalten.

Verteiler

als Entschaidispositiv an:

Regierungsrat des Kantons Solothurn (3) zur Genehmigung
Einsprecher/innen 01/12, 02/12, 03/12, 04/12, 05/12, 06/12 (einschreiben)

als Auszug an:

Präsidium Baukommission
Präsidium Kommission für Planung und Umwelt
Leiter Rechts- und Personaldienst (2)
Leiterin Stadtbauamt
ad acta 792-0, 793

4. Legislaturziele 2013 – 2017; Verabschiedung

Referentin: Katharina Leimer Keune, Vorsitzende Arbeitsgruppe Legislaturziele
Vorlage: Legislaturziele 2013 – 2017 vom 12. Mai 2014

Katharina Leimer Keune hält fest, dass das vorliegende Papier das Ergebnis von fünf Sitzungen der Arbeitsgruppe ist und den grösstmöglichen Konsens der fünf Fraktionen darstellt. Die AG hat sich zum ersten Mal an den Vorgaben der Verwaltung orientiert, wie dies im GR beschlossen wurde. Es ist ihr absolut bewusst, dass ein Konsens häufig keine absolut befriedigende Lösung darstellt. Er stellt immer einen Kompromiss dar, weshalb auch etwas fehlen kann usw. Die AG wäre sehr froh, wenn die Legislaturziele heute verabschiedet werden könnten. Den Unterlagen kann entnommen werden, dass die AG eine Publikation der Ziele auf der Homepage der Stadt Solothurn wünscht. Das Papier stellt zwar eine Leitplanke für die politischen Gremien dar, es soll aber auch die Bevölkerung informieren, wo die Schwerpunkte der politischen Behörden sind. In einem weiteren Schritt empfiehlt die AG, die Legislaturziele als A4-Papier aufzuarbeiten und den neu angemeldeten Einwohner/innen zusammen mit anderem Informationsmaterial zuzustellen. Die Sensibilisierung für politische Themen und das politische Interesse könnte dadurch evtl. noch geweckt werden. Sie empfiehlt, den Begriff „Legislaturziele“ einmal zu googeln. Die Umsetzung, wie sie teilweise in anderen Gemeinden praktiziert wird, ist sehr sehenswert (u.a. Glarus, Erlenbach usw.). Allenfalls könnte dies für die nächste AG wegweisend sein. Im Namen der AG bedankt sie sich für die gute Zusammenarbeit mit der Verwaltung, insbesondere mit Hansjörg Boll und Felix Strässle (RES). Die CVP/GLP-Fraktion wird die Legislaturziele verabschieden.

Gemäss **Marco Lupi** tut sich die FDP-Fraktion seit jeher etwas schwerer mit den Legislaturzielen. Bei den Zielen handelt es sich zwar um einen gemeinsamen Nenner, schlussendlich hat fast jeder und jede aber eine andere Vorstellung, wie gewisse Punkte umgesetzt werden sollen und wie nicht. Zu guter Letzt sind die Umsetzungen auch noch eine Frage des Budgets. Ein Teil der FDP-Fraktion wird die Legislaturziele nicht gutheissen. Im Weiteren ist aufgefallen, dass es sich seit der Übernahme des Leads durch die Verwaltung eher um Massnahmen als um Ziele handelt. Die Legislaturziele haben nun weniger mit Visionen zu tun, sondern eher mit Massnahmen. Sie tut sich deshalb schwer, mit einer Massnahmenverabschiedung, die auf der Stufe der Verwaltungsleiter/innen basiert. Sie bedankt sich abschliessend für die Arbeit der AG.

Claudio Marrari hält im Namen der SP-Fraktion fest, dass der GR im Juni 2013 die Berichterstattung über die Zielerreichung zu den Legislaturzielen 2009 – 2013 zur Kenntnis genommen hat. Bereits damals wurde in den verschiedenen Voten der Fraktionen der grosse gemeinsame Nenner zum Ausdruck gebracht. Im entsprechenden Protokoll kann nachgelesen werden, dass die SP-Fraktion im Grossen und Ganzen mit dem Erreichten zufrieden war. Im August 2013 wurde die AG eingesetzt, die das nun vorliegende Papier erarbeitet hat. Neu war, dass die VL gemeinsam Zielsetzungen erarbeitet haben, die als Grundlage für die aktuellen Legislaturziele gedient haben. Nach intensiven Diskussionen wurde festgestellt, dass von Zielen und nicht von Massnahmen gesprochen wird. In den Rahmenbedingungen wurde festgehalten, dass die Ziele nicht im luftleeren Raum entstehen sollen. Die Aufgabe der AG bestand darin, die Ziele zu überarbeiten. Es liegt in der Natur der Sache, dass bezüglich Prioritäten und Präferenzen seitens der einzelnen Parteien unterschiedliche Meinungen bestehen. Das ist auch gut so. Es darf auch ruhig festgestellt werden, dass auch dieser gemeinsame Nenner wiederum relativ gross ist. Für einiges hat es nicht gereicht, trotzdem ist sie zufrieden mit dem vorliegenden Resultat. Die SP-Fraktion dankt Katharina Leimer Keune sowie der gesamten AG für die gute und konstruktive Zusammenarbeit. Sie stellt mit

Freude fest, dass man bezüglich Vorgehen zur Erarbeitung der vorliegenden Legislaturziele im Sinne der Professionalisierung einen Schritt weitergekommen ist. In diesem Sinne bittet sie um Gutheissung der vorliegenden Legislaturziele. Die SP-Fraktion wird diesen zustimmen.

Mariette Botta informiert im Namen der Grünen, dass ihr AG-Mitglied, Christof Schauwecker, die Zusammenarbeit als gut und konstruktiv bezeichnet hat. Sie befürwortet, dass die Legislaturziele an prominenter Stelle auch öffentlich gemacht werden, dies allenfalls noch mit festgehaltenen Kontaktmöglichkeiten. So können interessierte Einwohner/innen auch Fragen zu den verschiedenen Themen stellen. Ihrer Meinung nach müssen erledigte Sachen in den Zielen nicht mehr aufgeführt werden. Allenfalls könnte auf einer anderen Ebene noch auf die grösseren Projekte aufmerksam gemacht werden, wie z.B. die Totalrevision der Ortsplanung, die Fusion usw., mit der Ableitung der Ziele und den Kontaktpersonen. Die Grünen bedanken sich bei den verschiedenen Akteuren für die Arbeit und sie werden den Zielen ebenfalls zustimmen.

Roberto Conti bedankt sich im Namen der SVP-Fraktion bei der AG für die nicht ganz einfache Knochenarbeit. Die Legislaturziele halten sich an ausgewählte Schwerpunkte und an die Rahmenbedingungen der strategischen Positionierung der Stadt. Sie hat festgestellt, dass der Bereich Sport, Freizeit und Jugend mit keinem Wort erwähnt wurde, dafür jedoch alles andere. Dies kann mehrere Gründe haben. Trotzdem sollte ins Auge gefasst werden, dass in der nächsten Periode dieser doch sehr wichtige Bereich erwähnt wird. Die SVP-Fraktion wird den Legislaturzielen ebenfalls zustimmen.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** wird sich - wie immer - der Stimme enthalten. Er ruft in Erinnerung, dass der GR die Ziele zur Kenntnis nimmt und nicht beschliesst. Die Verwaltung hat gewisse Vorbehalte. Es wurde festgestellt, dass die strategische Positionierung nicht derjenigen entspricht, die seinerzeit mit dem Papier „Solothurn morgen – Ortsplanungsrevision 90er-Jahre“ als übergeordneter Beschluss festgelegt wurde. So wurde seitens der AG beispielsweise folgender Punkt: „Wohnort für „gehobene“ Ansprüche“ ergänzt durch „mit einer gesunden, durchmischten Bevölkerungsstruktur“. Die Verwaltung nimmt dies so zur Kenntnis. Beim dritten Punkt wurde „Einkaufsort“ gestrichen. Diese Streichung ist unverständlich, da der Einkaufsort sehr wichtig ist. Seitens der Verwaltung wurde vorgeschlagen, beim E-Government eine Präzisierung vorzunehmen. Dies wurde von der AG so nicht aufgenommen, weshalb die Verwaltung bei der Umsetzung nun etwas freier ist. Im Weiteren hat die AG bei der weiteren Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts ohne Behinderung des öffentlichen Verkehrs ergänzt: „mittels moderaten baulichen Massnahmen“. Dies stellt einen gewissen Widerspruch zum noch folgenden Traktandum 7 (Aufhebung GR-Beschluss Tempo-30-Zonen Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein) dar. Einen weiteren Vorbehalt seitens der Verwaltung betrifft den Sozialen Bereich (jährliche Berichterstattung über konkrete Projekte im Sozialen Bereich analog Schulenplanung). Hier muss klar festgehalten werden, dass die Schulenplanung kein Projekt darstellt. Diese hat der GR ebenfalls nur zur Kenntnis zu nehmen. Zudem ist der Autonomiegrad (Schule – Soziales) völlig unterschiedlich. Im Sozialen Bereich kann nicht geplant werden. Es können Entwicklungen prognostiziert werden, jedoch ist das Planen von Projekten nicht möglich. Hier besteht eine weitgehende Abhängigkeit von kantonalen Projekten. Abschliessend hält er fest, dass sich die Verwaltung auch weiterhin an übergeordnete Planungen und Beschlüsse hält.

Gemäss **Katharina Leimer Keune** wurde der Einkaufsort gestrichen, da die AG der Meinung war, dass dieser mit dem Aufzählungspunkt „Wirtschaftliches Zentrum für Dienstleistungen und Gewerbe“ abgedeckt ist. Bezüglich Soziales hält sie fest, dass dieser Punkt wichtig ist. Es haben alle realisiert, dass diese Kosten explodieren und sie wünschten mehr Informationen dazu. Immerhin handelt es sich nebst der Bildung um einen Bereich, der viel Geld verschlingt. Allenfalls wurde das Wort „Projekt“ falsch gewählt.

Claudio Hug thematisiert den Unterschied zwischen „zur Kenntnis nehmen“, „verabschieden“ und „beschliessen“. Auf der Traktandenliste wurde „Verabschiedung der Legislaturziele“ festgehalten. Es besteht kein Antrag, wie dies normalerweise der Fall ist. Er versteht nicht genau, wieso es sich um eine Kenntnisnahme handelt, wenn es sich dabei doch um die politischen Pfeiler handelt, die zu beschliessen sind.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wurden die Legislaturziele bisher immer zur Kenntnis genommen. Es handelt sich quasi um eine Sammlung von Teilbeschlüssen, die zur Kenntnis genommen werden. Bezüglich Sozialpolitik besteht ein Kantonaler Verteilschlüssel. Die Sozialkosten werden über die gesamte kantonale Bevölkerung verteilt. Seit einiger Zeit liefert der Kanton die Kennzahlen zur Erstellung der Budgets. Die Gemeinden sind praktisch in keinem Bereich der Sozialhilfe autonom. Die wesentlichsten Kostentreiber sind die Ergänzungsleistungen, Pflegekostenversicherung usw. Es gibt keine kommunalen Projekte in diesem Bereich, ausser wenn es um bauliche Massnahmen geht.

Katharina Leimer Keune betont, dass es um Interesse geht und nicht um Misstrauen. Bei der Schulplanung ist die Situation ihres Erachtens nicht viel anders, das meiste ist ebenfalls vorgegeben. Sie würde deshalb eine Information in dieser Art auch im Sozialen Bereich begrüssen.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** hält fest, dass bei der Schulplanung nicht über die Ausbildung, sondern über die Schulraumgestaltung entschieden wird. In diesem Bereich ist die Stadt autonom.

Es bestehen keine Wortmeldungen mehr.

Mit 27 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen werden die vorliegenden Legislaturziele 2013 – 2017 zur Kenntnis genommen.

Verteiler

Stadtpräsidium
Verwaltungsleiter/innen
Konservator Kunstmuseum
Konservator Naturmuseum
Konservator Museum Blumenstein
ad acta 012-2

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 40

5. Motion der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Matthias Andereg, vom 12. Januar 2014, betreffend «Umsetzung von Massnahmen zur Förderung von Elektromobilität»; Weiterbehandlung

Referent: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Vorlage: Motion mit Motionsantwort vom 14. März 2014

Die SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Matthias Andereg, hat am 14. Januar 2014 folgende Motion mit Begründung eingereicht:

«Umsetzung von Massnahmen zur Förderung von Elektromobilität

1. Bei öffentlichen Parkplätzen, z.B. an der Nordringstrasse oder beim Konzertsaal, ist eine geeignete Anzahl von Parkplätzen ausschliesslich für Elektroautos einzurichten.
2. Mit der Parking AG Solothurn ist eine Zusammenarbeit für die Erstellung von kostenpflichtigen Ladestationen an privilegierten Parkplatzstandorten in den Parkhäusern zu prüfen. Der Verlauf und das Resultat dieser Abklärungen sind zu dokumentieren und dem Gemeinderat vorzulegen.
3. Auf dem Stadtgebiet, insbesondere an Standorten des öffentlichen Verkehrs wie Bahnhöfen oder anderen stark frequentierten Orten, sind Möglichkeiten mit den jeweiligen Grundstückseigentümern für die Realisation von privilegierten Parkplätzen (eventuell mit kostenpflichtigen Ladestationen) für Elektrofahrzeuge zu prüfen. Der Verlauf und das Resultat dieser Abklärungen sind zu dokumentieren und dem Gemeinderat vorzulegen.
4. Mit regionalen Energieversorgungsunternehmen und anderen potenziellen Unternehmen ist eine Zusammenarbeit für allfällige Projekte zur Förderung von Elektromobilität zu prüfen. Der Verlauf und das Resultat dieser Abklärungen sind zu dokumentieren und dem Gemeinderat vorzulegen.

Begründung:

Dem Strassenverkehrssektor stehen in den kommenden Jahren umfassende Veränderungen bevor, die unsere Alltagsmobilität massgeblich verändern werden. Während der Strassenverkehr in den vergangenen Jahrzehnten noch zu fast 100% von fossilen Verbrennungsmotoren angetrieben wurde, betreten heute ausgereifte Elektrofahrzeuge wie eBikes, eScooter, eAutos und eLieferwagen die Bühne der Mobilität. Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb bieten unbestritten grosse Potenziale, die Umweltbilanz des Strassenverkehrs dauerhaft zu verbessern. Der Elektroantrieb im Motorfahrzeug weist eine zwei- bis dreimal bessere Energieeffizienz als thermische Antriebe auf, reduziert die lokalen Schadstoffemissionen auf Null, ist nahezu geräuschlos und kann ausschliesslich mit erneuerbaren, fast CO₂-freien Energien betrieben werden. Es braucht ein elektromobiles Innovationsklima im gesamten Strassenverkehrssektor, welches einerseits den Unternehmen die Ideen und den Mut gibt, sich mit neuen Diensten und Produkten in den Markt zu wagen. Andererseits gibt sie den Nachfragern die Chance, bedürfnisgerecht und ohne Mobilitätseinbussen künftig elektromobil zu sein.¹

Die Stadt Solothurn kann in verschiedener Hinsicht von der Förderung der Elektromobilität profitieren. Als Energiestadt verbessert sie die Bilanz des Anforderungskataloges des Ener-

¹ Quelle: Schweizer Forum für Elektromobilität

gielabels und profitiert bei dem nächsten Reaudit. Im Weiteren werden Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bevölkerung reduziert. Als regionaler Verkehrsknotenpunkt trägt die Stadt Solothurn somit zu einer zielorientierten Verkehrspolitik bei und nimmt so eine Vorbildfunktion ein. Die Massnahmen können zudem sehr kostengünstig umgesetzt werden und verbessern die Sensibilität der Bevölkerung für energiepolitische Themen an einfachen und angewandten Beispielen.»

Das Stadtpräsidium nimmt wie folgt Stellung:

Die Motionäre sind der Auffassung, dass es ein elektromobiles Innovationsklima im gesamten Strassensektor brauche. Die Stadt Solothurn könne bei der Förderung der Elektromobilität einerseits davon profitieren, dass Lärm und Schadstoffe für die Bevölkerung reduziert würden. Andererseits resultiere daraus eine Verbesserung des Anforderungskataloges für die Energiestadt. Zusätzlich trage die Stadt Solothurn zu einer zielorientierten Verkehrspolitik bei und übernehme so eine Vorbildfunktion. Die Motionäre sind der Meinung, die geforderten Massnahmen könnten sehr kostengünstig umgesetzt werden und verbesserten die Sensibilität der Bevölkerung für energiepolitische Themen.

Ausgangslage

Um die Fragen der SP-Motion beantworten zu können, hat das Stadtbauamt die Parking AG, die SBB, die Regio Energie, das kantonale Amt für Umwelt sowie die Stadtpolizei um eine entsprechende Stellungnahme gebeten. Deren Antworten geben wir in der Folge wieder.

Zusätzlich wollte das Stadtbauamt von den involvierten Stellen wissen, wie sie das Bedürfnis der Kunden zu dem Thema einschätzen.

Feststellungen

Zu Punkt 1:

In der Schweiz sind gemäss Angabe des Bundesamtes für Statistik per 30. September 2013 2'683 Elektrofahrzeuge in Verkehr gesetzt. Bezogen auf die Gesamtzahl Motorfahrzeuge (4'320'885) entspricht dies einem Anteil von 0.06 %. Im Kanton Solothurn sind 52 Elektrofahrzeuge eingelöst - was 0.03 % aller Motorfahrzeuge (148'322) entspricht. Die Nachfrage nach Elektromobilität und den dazu notwendigen Förderungsmassnahmen ist somit als gering einzustufen.

Es stellt sich die Frage, was eine geeignete Anzahl von Parkplätzen ist, welche an bestimmten Orten ausgeschieden werden müsste. Bezieht man sich auf die vorhandene Menge Elektrofahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrzeuge, entspräche dies zum Beispiel beim Konzertsaal (65 Parkplätze) 0.02 Parkplätzen.

Die entsprechende Kontrolle solcher speziell ausgeschiedenen Parkplätze ist für die Stadtpolizei kaum umsetzbar. Den Fahrzeugen sieht man äusserlich nicht mehr an, wie sie angetrieben werden. Zudem kann das Markieren von Plätzen für einen speziellen Fahrzeugtyp als Präjudiz angesehen werden - wie sieht es zum Beispiel mit Besitzern von SMART-Autos aus? Ein Parkfeld könnte grundsätzlich für zwei SMARTs Platz bieten.

Falls öffentliche Parkplätze für Elektroautos gekennzeichnet werden, wäre dies nur sinnvoll, wenn auch Ladestationen an diesen Orten vorhanden sind. Diese bauliche Investition wäre

von der Stadt zu leisten (Kosten Normal-Ladestation, Aufladezeit ca. acht Stunden Fr. 2'000.00 / mittlere Ladestation, Aufladezeit ca. vier Stunden Fr. 5'000.00 / Schnellladestation, Aufladezeit ca. 20 Minuten Fr. 50'000.00). Anhand der Parkdauer bei den öffentlichen Parkplätzen müsste dies eine Schnellladestation sein, Kostenpunkt wie erwähnt ca. Fr. 50'000.00. Dies stellt eine hohe Investition dar für eine sehr geringe Anzahl von Nutzern. Eine Verrechnung des Strombezugs durch den Benutzer der Ladestation wäre kaum umsetzbar. Folglich würde die Stadt die „Betankung“ des Fahrzeugs finanzieren.

Zu Punkt 2:

Das Thema wurde vor zwei Jahren im Verwaltungsrat der Parking AG besprochen. Auf weitere Abklärungen wurde damals verzichtet, da gemäss Parking AG ein sehr kleines Bedürfnis nach Ladestationen besteht. Zurzeit werden nur etwa drei bis vier parkierende Elektrofahrzeuge pro Woche registriert.

Wie der Stellungnahme der Parking AG entnommen werden kann, hat die Geschäftsleitung jedoch Kontakt mit anderen Parkhausbetreibern aufgenommen. Bei allen Parkhäusern, welche Ladestationen aufweisen, wird festgestellt, dass die sogenannten Elektroparkplätze grösstenteils leer stehen oder aber von anderen Fahrzeugen belegt sind. Was die Kosten der Ladestationen anbetrifft, hat die Parking AG noch keine Abklärungen gemacht.

Bevor in einem geschlossenen Gebäude - wie dies Parkhäuser in Solothurn sind - Ladestationen errichtet werden können, müsste das Sicherheitsproblem (Brandfall) mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung besprochen werden.

Die Parking AG Solothurn stellt fest, dass politische Wünsche nicht so einfach umzusetzen sind. Diese müssten grundsätzlich ebenfalls im Interesse der Gesellschaft sein und von den Aktionären entsprechend gutgeheissen und unterstützt werden.

Zu Punkt 3:

Die SBB beurteilt das Bedürfnis für privilegierte Parkplätze mit Ladestationen als gering. Die bestehenden P+Rail-Anlagen werden hauptsächlich von Bahnkunden benutzt, deren Anfahrtsstrecke maximal zwischen 10 - 15 km liegt. Die Akkus heutiger Elektrofahrzeuge leisten pro Ladung gegen 100 km. Somit besteht kein nachweisbarer Bedarf, dass die Autos am Bahnhof zwingend geladen werden müssten.

Die SBB würde jedoch eine professionelle Potenzialerhebung mittels externer Studie begrüssen. Anhand des Ergebnisses stünden sie einer durch die Stadt Solothurn auf SBB-Areal errichteten Ladestation nicht negativ gegenüber.

Zu Punkt 4:

Hier verweisen wir auf die ausführliche Stellungnahme der Regio Energie Solothurn.

Anhand der verschiedenen Stellungnahmen der involvierten Kreise ist das Stadtbauamt zum Schluss gekommen, dass zum heutigen Zeitpunkt die Förderung und das Erstellen von speziell ausgeschiedenen Parkplätzen für Elektroautos und den entsprechenden Ladestationen noch kein grosses öffentliches Interesse darstellt.

Das Stadtpräsidium empfiehlt deshalb, die Motion als nicht erheblich zu erklären.

Gemäss **Matthias Anderegg** waren die Abklärungen sehr umfangreich, weshalb die Beantwortung, resp. Traktandierung des Geschäfts etwas länger gedauert hat. Aufgrund der Beantwortung hat er am 25. April 2014 eine Stellungnahme und seine persönliche Sicht verfasst, und diese dem gesamten Gemeinderat zugestellt. Er möchte deshalb heute nur noch den wesentlichsten Punkt zur Sprache bringen. Für die Region Solothurn ist die Elektromobilität sehr interessant. In der näheren Agglomeration besteht zwar ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz. Trotzdem sind wir von einem 4-Minutentakt analog einer Grossstadt noch weit entfernt. Es ist auch nachvollziehbar, wieso solche Strukturen nicht oder noch nicht so angeboten werden können. Das wiederum heisst, dass eine gewisse Legitimation für den Individualverkehr vorhanden ist und hier springt die Elektromobilität in die Bresche. Aufgrund der Lufthygiene und Lärmbelastung befinden sich die Fahrzeuge heute entwicklungsmässig an einem ganz anderen Punkt. Auch bezüglich Technologie sind sie nicht mehr mit den Modellen früherer Jahre vergleichbar. Er erklärt sich bereit, allen interessierten Gemeinderätinnen und Gemeinderäten während eines Tages ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen – selbstverständlich mit voller Batterie. Dadurch könnten die Vorteile dieser Fahrzeuge selber erfahren werden. Er selber fährt seit einem Jahr ein solches und benutzt dieses v.a. für Fahrten in der näheren Region. Es geht um ein Innovationsklima in der Region und so soll mit einfachsten Mitteln ein Zeichen gesetzt werden. Bei der Beantwortung der Motion ist ihm v.a. die Antwort der SBB ins Auge gestochen. Falls er diese richtig interpretiert, stehen die Verantwortlichen dem Projekt wohlwollend gegenüber. Er ist der Meinung, dass die Stadt Solothurn mit einfachsten Mittel und mit wenig finanziellem Aufwand ein Zeichen setzen könnte. Die meisten Anwesenden waren beim Energieforum der Regio Energie Solothurn dabei. Der Referent, Ludwig Hasler, hat sein Referat mit den Worten: „Von nichts kommt nichts“ eingeleitet und mit der Bemerkung abgeschlossen, dass es einfach sei, eine Energiewende politisch zu beschliessen, aber schlussendlich nichts dafür zu tun. Matthias Anderegg ist der Meinung, dass mit dem vorliegenden Vorstoss ein Zeichen in die richtige Richtung gesetzt werden könnte.

Die FDP-Fraktion – so **Yves Derendinger** – kann sich den Ausführungen des Stadtpräsidiums anschliessen und teilt dessen Schlussfolgerungen – auch diejenigen der angefragten Stellen (insbesondere der Parking AG und der Regio Energie). Für sie ist entscheidend, dass ihres Erachtens das genannte Bedürfnis momentan nicht in diesem grossen Ausmass besteht, um aktiv zu werden. Es wurde dargelegt, dass in der 4-Monatsperiode die Anzahl Elektrofahrzeuge um 20 Prozent gestiegen ist. Die Anzahl Fahrzeuge ist von 52 auf 62 angestiegen, weshalb bei einer so tiefen Zahl noch rasch ein hoher prozentualer Anstieg verzeichnet werden kann. Ihres Erachtens ist bei einer Anzahl von 62 Fahrzeugen das Bedürfnis für solche Parkplätze nicht ausgewiesen. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, ein Elektromobil-Innovationsklima zu schaffen. Sie bezweifelt, dass durch das Erstellen von entsprechenden Parkplätzen der Kauf von Elektrofahrzeugen gefördert wird. Falls das Bedürfnis zu einem späteren Zeitpunkt effektiv vorhanden sein sollte, kann die Thematik wieder diskutiert werden. Noch ein Wort zu den Parkplätzen an bester Lage, die den Elektrofahrzeugen zur Verfügung gestellt werden sollen: Dies würde bedeuten, dass regelmässig kontrolliert werden müsste, ob sich auf diesen Parkplätzen auch tatsächlich ein Elektrofahrzeug befindet. Ein Effekt daraus könnte sein, dass auch die anderen Parkplätze intensiver kontrolliert werden und die Bussenanzahl steigt. Das wäre ihres Erachtens nicht unbedingt willkommen. **Aus diesen Gründen wir die FDP-Fraktion die Motion als nicht erheblich erklären.**

Nach Ansicht der CVP/GLP-Fraktion – so **Claudio Hug** – wird die Thematik in Zukunft stark an Bedeutung gewinnen. Sie erachtet die in der Motion aufgeworfenen Fragen als interessant und berechtigt. Es ist richtig, eine politische Diskussion über die Antworten zu führen. Jede neue Technologie wird anfänglich noch nicht so stark genutzt. Dies bedeutet jedoch

nicht, dass die Stadt warten soll und dadurch etwas verpassen wird. Die Forderungen der Motion sind moderat. Insbesondere wurde auch keine konkrete Anzahl an Parkplätzen vorgegeben. Die Signale, die mit solchen Massnahmen ausgesendet werden, dürfen nicht unterschätzt werden und sie tragen auch zum Image einer Stadt bei. **Ein Teil der CVP/GLP-Fraktion wird die Motion als erheblich erklären.**

Gemäss Marguerite Misteli Schmid unterstützen die Grünen die Motion ebenfalls. Sie setzt an einem zentralen Punkt an, wo versucht wird, die fossile Energie durch erneuerbare Energie zu ersetzen. Solothurn ist Energiestadt und eine 2000-Watt-Gesellschaft-Stadt. Die Emissionen und der fossile Energieverbrauch des motorisierten Verkehrs sollen reduziert werden. Sie sind von der Beantwortung etwas enttäuscht. Im April 2014 fand ein Anlass der 2000-Watt-Gesellschaft mit der Thematik „Zurück zur Mobilität“ statt. Ein Referent war Vertreter der Mobilitätsakademie (Tochterorganisation des TCS). Das Bundesamt für Energie hat die Akademie beauftragt, eine Elektromobilitätsstrategie innerhalb der Schweizerischen Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Auch wenn die Motion heute als erheblich erklärt wird, wird Solothurn diesbezüglich keine Pionierin sein. Die Automobilindustrie ist bezüglich Innovationen träge. Früher oder später wird der Treibstoff nicht mehr vorhanden sein. Die zweite Säule der 2000-Watt-Gesellschaft ist die Effizienz. Die Regio Energie hat mit ihrem Hybridwerk eigentlich den Weg vorgezeigt, wie erneuerbare Energie gespeichert werden kann. Im Grunde genommen müsste auch die Mobilität davon profitieren.

René Käppeli nimmt im Namen der SVP-Fraktion wie folgt Stellung: Sie bewundert den Motionär für seine hellseherischen Fähigkeiten. Dass in der Zukunft die Anzahl e-Mobile dermassen zunehmen und die Ladestationen so notwendig machen wird, erachtet sie als erstaunlich. Es gibt ein paar wenige Elektrofahrzeuge deren Anzahl jedoch in keinem Vergleich zu den konventionellen Autos steht. Sie erinnert, dass die heutigen modernen Benzin- und Dieselmotoren einen Wirkungsgrad von ca. 45 – 48 Prozent aufweisen. Falls die Aussichten so wie im Motionstext festgehalten zutreffen, dass ein Elektroantrieb eine zwei- bis dreimal bessere Energieeffizienz als thermische Antriebe aufweist, würde dies bedeuten, dass ein Elektromotor im Auto eine Effizienz von über 100 Prozent aufweist und somit Energie produziert. Das ist wohl ein Denkfehler. Beim normalen Automotor besteht ein autonomes Aggregat, während beim Elektroantrieb ein subautonomes besteht. Strom, der eingespiessen werden muss, unterliegt bei seiner Herstellung auch einem Wirkungsgrad. Deshalb kann der Gesamtwirkungsgrad in einem Elektroauto bestenfalls gleichwertig sein. Sie betont, dass ein Benzin- oder Dieselmotor heute eines der technologisch höchststehendsten Aggregate ist, während beim Elektroauto der so genannte neue Technologieanteil verschwindend klein ist und sich auf die Stromkonservierung beschränkt. Abschliessend erinnert sie daran, dass einerseits Strom eingespart werden sollte, andererseits aber die Forcierung der verschiedenen e-Fahrzeuge darauf hindeutet, dass noch mehr Strom benötigt wird. **Aufgrund der dargelegten Gründe wird die SVP-Fraktion die Motion als nicht erheblich erklären.**

Marco Lupi erkundigt sich beim Motionär, was beim Punkt 1 unter „eine geeignete Anzahl von Parkplätzen“ zu verstehen ist. In der Stadt Solothurn gibt es 6 Elektroautos und in der Region sind deren 17 registriert.

Gemäss **Matthias Anderegg** decken sich seine hellseherischen Fähigkeiten mit denen der Alpiq. Am Samstag konnte der Presse entnommen werden, dass die Alpiq in diesem Bereich einen wesentlichen Geschäftsteil ausbauen wird und auf diese Technologie als wesentlichen Bestandteil der Firmenstrategie setzt. Die Meinungen bezüglich Effizienz gehen wohl auseinander. Er könnte seine Aussage selbstverständlich belegen, was aber den zeitlichen Rahmen sprengen würde. Bezüglich der Aussage, dass es nicht unbedingt Aufgabe der öffentlichen Hand ist, ein Elektromobil-Innovationsklima zu schaffen, haben seine Recherchen andere Resultate gezeigt. So befasst sich beispielsweise Norwegen sehr stark mit dieser Thematik. Viele Massnahmen wurden von der öffentlichen Hand für die Elektromobilität initiiert. So gehen sie in der Zwischenzeit von Neuzulassungen im 2014 in der Höhe von 60'000 Fahrzeugen aus. Unter „geeignete Anzahl von Parkplätzen“ versteht er, dass diese insbe-

sondere an neuralgischen und attraktiven Standorten einzurichten sind. Das ganze zielt darauf ab, dass die Elektromobilität interessant gemacht wird, die Produktionszahlen gesteigert werden können und dadurch die Fahrzeuge auch günstiger werden.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** ist der Meinung, dass damit eine weitere Symbolhandlung gemacht würde, wie dies in der Energiepolitik in letzter Zeit häufig der Fall war. Er kann die Ausführungen der SVP-Fraktion vollumfänglich unterstützen. Im Weiteren weist er darauf hin, dass selbst das Bundesamt für Umwelt die Parkplatzgebühren nicht mehr als Lenkungsabgabe erhebt. Die Schadstoffbelastungen haben in letzter Zeit derart massiv abgenommen, dass dies keine relevante oder rechtliche Grundlage mehr darstellt. Solothurn hat mit vielen Projekten bereits zur Genüge bewiesen, dass Innovationsgeist vorhanden ist. Es ist nicht Sache der öffentlichen Hand, die Elektromobilität zu fördern. Im Weiteren hat die AEK eine Tankstelle für Elektroautos errichtet. Solche Massnahmen sollen auch weiterhin dem Markt überlassen werden.

Matthias Anderegg präzisiert, dass die AEK die Tankstelle auf Initiative des Amtes für Umwelt und Energie erstellt hat. Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** ist dies eine Kantonale Stelle und er sieht nicht ein, wieso Solothurn dies als kleine Gemeinde auch noch an die Hand nehmen sollte.

Peter Wyss schliesst sich der Meinung des Stadtpräsidiums an und wird die Motion als nicht erheblich erklären. Er hat insbesondere technische Vorbehalte. Die Batterietechnologie befindet sich in einer Sackgasse, es gibt keinen Fortschritt zu verzeichnen. Die Energiebilanzen sind diesbezüglich noch unklar und er ist der Meinung, dass dies nicht Aufgabe des Gemeinwesens ist. Zudem müsste wohl ein AKW zugeschaltet werden, wenn 30 Prozent der Fahrzeuge e-Fahrzeuge wären. Es wurde festgehalten, dass die Automobilindustrie langsam sei. Er erachtet sie hingegen als eine der schnellsten, da sie es zustande gebracht hat, während den letzten 10 Jahren den Treibstoffverbrauch um mindestens einen Drittel zu senken. Die Leute sind nicht bereit, auf kleinere Autos mit kleineren Tanks umzusteigen. Dies würde sicher mehr bringen, als der Umstieg auf eine Technologie, die noch zweifelhaft ist.

Yves Derendinger stellt fest, dass bei der Motion die Parkplätze im Vordergrund stehen. Er ist der Ansicht, dass kaum jemand ein Elektroauto kauft, nur weil in der Stadt Solothurn entsprechende Parkplätze zur Verfügung stehen. Zudem wurde bereits festgehalten, dass in Solothurn und Umgebung noch wenige Elektrofahrzeuge vorhanden sind, weshalb die Parkplätze wohl die meiste Zeit leer stehen würden.

Gemäss **Claudio Hug** wurde in der Beantwortung u.a. auch auf das Sicherheitsproblem im Brandfall aufmerksam gemacht. Seines Erachtens gibt es bezüglich Sicherheit noch viele offene Fragen.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** werden diese Fragen der Parkhaus AG zur Klärung überlassen.

Gestützt auf die geführte Diskussion wird Folgendes

beschlossen:

Mit 17 Ja-Stimmen und 12 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung wird die Motion als erheblich erklärt.

Verteiler

Stadtpräsidium

Stadtpräsident

Stadtbauamt

Stadtpolizei

ad acta 012-5, 600-3, 621-9

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 41

6. Interpellation der SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Reiner Bernath, vom 14. Januar 2014, betreffend «Radioaktives Wasser nach einem AKW-Unfall»; Beantwortung

Referent: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Vorlage: Interpellation mit Interpellationsantwort vom 25. April 2014

Die SP-Fraktion der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Reiner Bernath, hat am 14. Januar 2014 folgende Interpellation mit Begründung eingereicht:

«Radioaktives Wasser nach einem AKW-Unfall

Die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU) Schweiz berichten in der neuesten Ausgabe ihrer Fachzeitschrift Oekoskop über falsche Zahlen im aktuellsten Bericht des Eidgenössischen Nuklearsicherheitsinspektorats (Ensi) zu radioaktivem Wasser aus havarierten Atomkraftwerken.

Was ist der Hintergrund? Im japanischen Fukushima gelangt seit über zwei Jahren radioaktives Wasser in grossen Mengen aus den havarierten Reaktoren ins Meer. Bei einem entsprechenden Unfall in einem Schweizer Atomkraftwerk würde das radioaktive Wasser in die Aare und den Rhein gelangen. Das Ensi ist verpflichtet, alle weltweiten Reaktorunfälle in der schweizerischen Notfallplanung zu berücksichtigen. Die AefU berichten nun, dass das Ensi in ihrem Bericht vom Oktober 2013 nur die Region Basel berücksichtigt und aufgrund von fehlerhaften Annahmen und Berechnungen die Folgen der radioaktiven Verseuchung der Flüsse und des Grundwassers verharmlost. (vgl. <http://www.aefu.ch/aktuell/#c22291>)

Würde „Fukushima“ im typgleichen AKW Mühleberg geschehen und radioaktives Wasser in die Aare gelangen, so wäre auch die Stadt Solothurn betroffen.

Aus diesen Gründen richten wir folgende Fragen an das Stadtpräsidium und die städtische Verwaltung:

- 1) Wie nutzt Solothurn das Wasser der Aare zur Trinkwassergewinnung (direkt und/oder indirekt, z.B. durch die Nutzung von Grundwasser, das mit der Aare verbunden ist)?
- 2) Warum kommt die Trinkwasserversorgung unserer Stadt im Ensi-Bericht nicht vor?
- 3) Wie viele Menschen werden mit diesem Trinkwasser versorgt?
- 4) Hat sich das Ensi oder eine andere Behörde des Bundes bzw. im Auftrag des Bundes bei der Stadt über den Zusammenhang zwischen radioaktivem Wasser und der Trinkwasserversorgung unserer Stadt informiert? Wer und wann?
- 5) Verfügen die zuständigen Behörden der Stadt über Informationen, wie sie sich verhalten müssten, wenn radioaktives Wasser aus dem AKW Mühleberg in die Aare gelangen würde? Seit wann und vom wem?
- 6) Wie müsste die Stadt reagieren?
- 7) Was würde mit der Trinkwasserversorgung geschehen, wenn – wie in Fukushima – mehr als zwei Jahre lang immer wieder radioaktives Wasser aus dem AKW Mühleberg in die Aare gelangen würde? Wurde dieser Fall untersucht? Wenn ja, vom wem?»

Das Stadtpräsidium nimmt wie folgt Stellung:

Frage 1:

Die Wasserversorgung der Stadt Solothurn (Regio Energie Solothurn und Wasserverbund Region Solothurn AG) fördert kein Trinkwasser direkt aus der Aare. Das Aarewasser wird nur indirekt durch Infiltration genutzt (Einsickern von Flusswasser in den Grundwasserleiter).

Frage 2:

Das kantonale Amt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme an das Ensi (siehe Frage 4) nur summarisch auf die entlang der Aare sich befindlichen Trinkwasserfassungen hingewiesen. Die Fassungen sind nicht namentlich aufgelistet worden.

Wieso explizit Solothurn nicht erwähnt ist, kann der Antwort des Bundesrates zur Interpellation Hadorn entnommen werden (vgl. Beilage / Frage 2).

Frage 3:

Im Jahre 2012 haben die Regio Energie Solothurn und die Einwohnergemeinde Zuchwil den Wasserverbund Region Solothurn AG (Wareso AG) gegründet. Die Trinkwassergewinnung, der Trinkwassertransport und die Trinkwasserspeicherung werden heute durch die Wareso AG wahrgenommen. Die Wasserverteilung an die Konsumenten liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Insgesamt werden etwa 26'500 Menschen mit Trinkwasser versorgt:

Stadt Solothurn	ca.	16'500	Einwohner
Zuchwil	ca.	8'800	Einwohner
Feldbrunnen	ca.	900	Einwohner
Teilgebiet von Rüttenen (Steingruben)	ca.	100	Einwohner
Teilgebiet Biberist (Bürenstrasse)	ca.	200	Einwohner

Frage 4:

Da in der Regel der Kanton die erste Ansprechstelle für Bundesstellen ist, wurde das kantonale Amt für Umwelt - nebst dem Amt für Militär und Bevölkerungsschutz sowie der Solothurnischen Gebäudeversicherung (Feuerwehrinspektorat) - um Stellungnahme zur Aktennotiz ENSI-AN-8091 vom Oktober 2013 betreffend radioaktiver Schadstoffausbreitung in Fliessgewässern bei einem Extremereignis in einem schweizerischen Kernkraftwerk eingeladen.

Bei der Stadt Solothurn respektive der Regio Energie Solothurn wurden keine Informationen eingeholt.

Zudem hat das Bundesamt für Umwelt BAFU im Grundwasserpumpwerk Dörnischlag eine online-Messstelle eingerichtet. Mit dieser werden permanent Konzentrationen von Inhaltsstoffen im Grundwasser gemessen. Ob mit den Messeinrichtungen auch radioaktive Elemente gemessen werden, entzieht sich unserer Kenntnis.

Frage 5:

Ja.

Sämtliche Inhaber von Wasserversorgungsanlagen erstellten gemäss der Verordnung über die Sicherstellung der Trinkwasserversorgungen in Notlagen (VTN, SR 531.32) einen Massnahmenplan. Nach Definition liegt eine Notlage vor, wenn die normale Versorgung mit

Trinkwasser, insbesondere infolge von Naturereignissen, Störfällen, Sabotage oder kriegerischen Handlungen, erheblich gefährdet, erheblich eingeschränkt oder verunmöglicht wird. Dieser Massnahmenplan wurde vom Regierungsrat am 20. März 2007 beschlossen (RRB 2007/433).

Bezugnehmend auf die Wasserversorgung der Stadt Solothurn wurden die Massnahmen im VTN-Massnahmenplan bei einer chemischen oder radioaktiven Kontamination definiert. Entsprechende Arbeitsanweisungen wurden erstellt und im Branchen-Qualitäts-Management-System hinterlegt. Es erfolgt eine dreijährliche Überprüfung durch den SVGW (Schweizerischer Verein Gas- und Wasserfach). Die letzte fand 2013 statt.

Die Alarmierung der Wasserversorger erfolgt direkt über die Nationale Alarmzentrale NAZ.

Frage 6:

Bei einer radioaktiven Kontamination der Aare würde kein Wasser mehr aus der Grundwasserfassung Aarmatt gefördert. Allenfalls müsste auch die Grundwasserfassung Dörnischlag abgeschaltet werden.

Um die Wasserversorgung dann trotzdem aufrechterhalten zu können, kann die Wareso AG via den nachfolgend beschriebenen Bezugspunkten Wasser beziehen:

Gruppenwasserversorgung Grenchen:

Die Gruppenwasserversorgung Grenchen fördert das Wasser aus zwei Grundwasserfassungen im äusseren Wasseramt und aus einer Trinkwasserfassung im Grenchenbergtunnel. Auf Grund der Distanz dieser Fassungen zur Aare werden diese nicht durch Aarewasser beeinflusst.

Wasserversorgung Derendingen:

Die Wasserversorgung Derendingen bezieht ihr Trinkwasser aus dem Gebiet zwischen Luterbach und Derendingen. Auch dieser Bezugspunkt liegt standortmässig so weit von der Aare entfernt, dass auch diese Fassung nicht beeinflusst wird durch Aarewasser.

Fazit: Die Stadt Solothurn und die bereits heute belieferten Aussengemeinden könnten unabhängig von Aarewasser versorgt werden, auch über eine längere Zeitperiode. Eingeschränkt wäre dann allerdings die Redundanz.

Frage 7:

Bei einer Einstellung der Wasserförderung aus den zwei bestehenden Grundwasserfassungen der Wasserversorgung Solothurn von bis zu zwei Jahren, wäre die Wareso AG auf externe Hilfe angewiesen (siehe Antwort 6 sowie Beilage Fragen 4 - 6).

Beilage:

Am 13. Dezember 2013 hat der Solothurner SP-Nationalrat Philipp Hadorn beim Bundesrat eine Interpellation „Schutz vor radioaktivem Wasser aus havarierten Atomkraftwerken“ eingereicht mit folgenden Fragen:

1. Geht das Ensi beim radioaktiven Wasser in Fukushima von überholten Annahmen aus? Von welchem Zeitpunkt konkret?
2. Warum erwähnt es die Städte entlang von Aare und Rhein nicht?
3. Wie viele Menschen werden mit Trinkwasser aus dem Aare- bzw. Rhein-Grundwasser versorgt?

4. Was geschieht mit diesem Grundwasser, wenn aus einem Schweizer AKW über zwei Jahre lang radioaktives Wasser austreten würde?
5. Kann er bestätigen, was die AefU zu Basel berichten?
6. Wie will er die Trinkwasserversorgungen dieser Gemeinden sicher und langfristig vor allfälligem radioaktivem Wasser schützen? Welche Möglichkeiten und Massnahmen hat der Bund, die Verfügbarkeit von gesundheitlich unbedenklichem Trinkwasser zur Versorgung der Bevölkerung im Einwirkungsgebiet von AKW zu garantieren und wie nutzt er diese?

Der Bundesrat hat am 19. Februar 2014 entsprechende Antworten dazu abgegeben, die für den 21. März 2014 vorgesehene Behandlung im Nationalrat wurde jedoch verschoben und ist noch ausstehend.

Da die Fragen der SP-Interpellation von den Grundzügen her denjenigen des Nationalrats Hadorn entsprechen, kann zum Teil auch die Antwort des Bundesrates (BR) als Ergänzung zu unserer Stellungnahme übernommen werden.

- Frage 2 der SP-Interpellation - Frage 2 Interpellation Hadorn.

Antwort BR:

„Die Aktennotiz des Ensi AN-8091 "Radiologische Schadstoffausbreitung in Fließgewässern - Mögliche Auswirkungen auf den Notfallschutz" vom 11. Oktober 2013 ist nicht abschliessend und enthält eine Auswahl von Wasserbezüglern, um daran exemplarisch die Bedeutung des Aare- und Rheinwassers für die Trinkwasserversorgung aufzuzeigen. Diese Vorgehensweise wurde im Rahmen der Vernehmlassung zur Aktennotiz vonseiten der Teilnehmer nicht beanstandet.“

- Frage 7 der SP-Interpellation - Fragen 4 und 6 Interpellation Hadorn

Antwort BR zu 4:

„Sofern das kontaminierte Wasser nicht direkt in den Fluss gelangt, bleibt ein Grossteil der Radioaktivität bei der Versickerung auf dem Werksgelände an den Bodenpartikeln haften. Davon ausgenommen ist das im Wasser eingebundene Tritium. Ähnliche Effekte ergeben sich bei der Infiltration von Flusswasser ins Grundwasser.“

Antwort BR zu 6:

„Der Bundesrat hat mit der Verordnung über die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung in Notlagen vom 20. November 1991 (VTN; SR 531.32) die nötigen Vorschriften erlassen für den Fall, dass die Wasserversorgung eingeschränkt oder verunmöglicht ist (vgl. Antwort des Bundesrates zu Interpellation Jans 12.3959 und Interpellation Hadorn 12.4047). Diese Vorschriften legen u. a. fest, dass auch bei grossen Schäden an der Wasserversorgung jederzeit mindestens der zum Überleben notwendige Trinkwasserbedarf sichergestellt sein muss. Verantwortlich für Anordnung und Vollzug der Notfallschutzmassnahmen sind die betroffenen Kantone, unterstützt vom Bundesamt für Bevölkerungsschutz, Bundesamt für Umwelt (Bafu), Bundesamt für Gesundheit und Ensi. Um die Wasserversorgung langfristig und jederzeit, nicht nur bei Kernkraftwerksunfällen, sondern auch allgemein hinsichtlich zukünftiger wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und klimatischer Veränderungen sicherzustellen, werden im Rahmen des Projekts "Wasserversorgung 2025" des Bafu fünf zentrale Massnahmen empfohlen. Eine dieser Massnahmen ist die Errichtung von Bereitschaftsdispositiven im Sinne der VTN und der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201), um auf Krisenfälle vorbereitet zu sein. Im Rahmen des Bafu-Projekts "Wasserressourcen - Planung und Bewirtschaftung" ist vorgesehen, die Kantone und Wasserversorger mittels Entwicklung von Grundlagen und Instrumenten für die Bereitstellung von Ressourcen zu unterstützen.“

Reiner Bernath hält fest, dass die Interpellation zugegebenerweise etwas speziell ist. Das Problem ist jedoch auch speziell. Es handelt sich um eines der grössten Probleme unserer Zivilisation, mit weltweiten, aber auch lokalen Auswirkungen. Die Interpellation will wissen, ob sich das Ensi nach den Gaus bei den Anwohnergemeinden unterhalb von Mühleberg gemeldet hat. Nach Fukushima ist klar, dass mit dem radioaktiven Wasser ein riesiges Problem besteht. Das Ensi wäre verpflichtet, alle neuen Reaktorunfälle in der schweizerischen Notfallplanung zu berücksichtigen und neue Massnahmen zu treffen. Im Falle einer Kernschmelze in Mühleberg entstünde sehr bald radioaktives Grundwasser entlang der Aare, v.a. auch in Solothurn. Solothurn entnimmt sein Trinkwasser zu 100 Prozent dem Aaregrundwasser. Solothurn müsste also auf die Wasserversorgung bei den Regionsgemeinden zurückgreifen. Konflikte wären dadurch vorprogrammiert. Er hätte deshalb konkretere Informationen gewünscht, zumal die Abteilung Katastrophenvorsorge des Kantons Solothurn das Thema bearbeitet hat. Man kann natürlich die Meinung vertreten, dass bis 2019, d.h. bis das AKW Mühleberg abgestellt wird, nichts passiert und die Stadt das Trinkwasserproblem ausitzen könne. Dafür, dass nichts mehr passiert, steht jedoch keine absolute Sicherheit. Bei technischen Systemen gibt es nie absolute Sicherheiten. Offenbar hat man die Thematik nicht ganz im Griff. Er ist von der Interpellationsantwort teilweise befriedigt.

Im Namen der Grünen bedankt sich **Heinz Flück** für die Fragen von Reiner Bernath und für die Antworten des Stadtpräsidiums. Der Antwort können sie sowohl Beruhigendes, als auch sehr Beunruhigendes entnehmen. Beruhigend ist für sie immerhin ein Punkt, nämlich, dass die Wasserversorgung so ausgelegt ist, dass über längere Zeit Grundwasser geliefert werden könnte, das nicht vom Aarewasser gespiesen wird. Das könnte ja auch für andere Unfälle als für radioaktive von Bedeutung sein. Beunruhigend finden sie hingegen, dass scheinbar nicht einmal herausgefunden werden kann, ob die Radioaktivität regelmässig gemessen und überwacht wird. Man muss daraus schliessen, dass dies nicht der Fall ist. Formulierungen wie „Entzieht sich unserer Kenntnis“ zeugen von einer wohl eher schlechten Vernetzung der zuständigen Stellen. In der Fragestellung wird von einer grossen, mit Fukushima vergleichbaren Havarie ausgegangen. Solothurn befindet sich nur gerade 30 km Luftlinie vom AKW Mühleberg entfernt. Bei einer Havarie gibt es je nach Wind und Wetter andere Wege als den Weg über den Aarefluss, auf welchen Radioaktivität zu uns und auch in unser Grundwasser gelangen und dieses über wohl lange Zeit beeinträchtigen könnte. Solche Fälle werden einfach ausgeblendet. „Lieber nicht dran denken, was passieren könnte wenn....“ - Das mag vielleicht eine Lebenshaltung – eine Art positives Denken der Bevölkerung sein von uns allen, die wir im Einzugsgebiet leben. Es darf aber keine Leitlinie der Katastrophenorganisationen sein. Leider hinterlässt die Antwort auf die Interpellation zum Teil aber diesen Eindruck.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wird dies so zur Kenntnis genommen. Seitens der Stadt werden jedoch keine weiteren Massnahmen in die Wege geleitet. Die Stadt verfügt im Katastrophenfall über den regionalen Führungsstab und ist nicht gewillt, die Arbeit des Kantons zu übernehmen. Er bittet, die entsprechenden Stellen beim Kanton zu kontaktieren, falls weitere Vorkehrungen gewünscht werden. Im Übrigen kann der Beantwortung übernommen werden, dass Solothurn im Katastrophenfall unabhängig von Aarewasser versorgt werden könnte.

Es wird zur Kenntnis genommen, **dass der Interpellant von der Interpellationsantwort teilweise befriedigt ist.**

Verteiler

Stadtpräsidium
Stadtpräsident
Stadtbauamt
Regio Energie Solothurn
ad acta 012-5, 710-3

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 42

7. Überparteiliche Motion, Erstunterzeichner Urs Unterlerchner und Michael Schwaller, vom 20. Mai 2014, betreffend «Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses „Einführung Tempo-30-Zonen Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein“ vom 10. Dezember 2013»; Weiterbehandlung

Referent: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Vorlage: Überparteiliche Motion mit Motionsantwort vom 23. Juni 2014

Mitglieder verschiedener Fraktionen, Erstunterzeichner Urs Unterlerchner und Michael Schwaller, haben am 20. Mai 2014 folgende überparteiliche Motion mit Begründung eingereicht:

«Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses „Einführung Tempo-30-Zonen Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein“ vom 10. Dezember 2013

Anträge:

Der Gemeinderatsbeschluss vom 10. Dezember 2013 betr. Schaffung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein ist aufzuheben und dem Gemeinderat zur erneuten Beschlussfassung vorzulegen.

Dazu wird das Stadtpräsidium beauftragt, nach erfolgter Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses vom 10. Dezember 2013, dem Gemeinderat namentlich Varianten über eine busverträgliche Umsetzung der Tempo 30-Massnahmen ohne sog. Berlinerkekissen oder dergleichen vorzulegen. Ferner ist der Gemeinderat über die Gründe zu informieren, die zur Aufnahme von Berlinerkekissen in die Planung der Umsetzung der Tempo-30-Zonen geführt haben.

Begründung:

Anlässlich der Sitzung des Gemeinderates vom 10. Dezember 2013 wurde klar zum Ausdruck gebracht, dass bei der Umsetzung der Tempo-30-Zone auf Berlinerkekissen zu verzichten ist. Wie in den letzten Tagen bekannt wurde, hat die Stadtverwaltung aber im Hinblick auf die Umsetzung gleichwohl die Einführung von Berlinerkekissen geplant.

Nachdem sich die Ausgangslage seit der Beratung im Gemeinderat grundlegend geändert hat, ist in einer ersten Phase ein Rückkommen auf den Beschluss vom 10. Dezember 2013 und dessen Aufhebung zulässig und angebracht. Indem das Stadtpräsidium in einer zweiten Phase verschiedene Varianten zu einer busverträglichen Umsetzung von Tempo 30 ausarbeitet, wird dem Gemeinderat ermöglicht, aufgrund sämtlicher relevanten Informationen eine fundierte Diskussion zu führen.

Inwiefern letztlich Tempo 30 eingeführt werden soll oder nicht, wird erst anlässlich der Detailberatungen nach Vorliegen der Varianten zu entscheiden sein. Die vorliegende Motion ist deshalb nicht als Präjudiz für oder gegen Tempo 30 zu verstehen. In der vorliegenden Motion geht es einzig darum, den Beschluss vom 10. Dezember 2013 aufzuheben und das Geschäft dem Gemeinderat zur erneuten Beschlussfassung unter Kenntnis sämtlicher Fakten vorzulegen.»

Das Stadtpräsidium nimmt wie folgt Stellung:

Mit der Motion wird bezweckt, dass der Gemeinderat noch einmal über dasselbe Geschäft in Kenntnis weiterer, detaillierterer Varianten entscheiden kann. Bekanntlich hatte der Gemeinderat entgegen dem Antrag der Arbeitsgruppe eine eigene Variante beschlossen (zusätzlicher Einbezug der St. Niklausstrasse Nord, Kirchweg und Wengisteinstrasse in die Tempo-30-Zone), ohne dass zum Zeitpunkt des Beschlusses die Details der Ausgestaltung bekannt waren. Wenn nun elf Gemeinderätinnen und Gemeinderäte einen früheren Beschluss aufheben und einen neuen Entscheid in Kenntnis weiterer Varianten und deren Ausgestaltung fällen wollen, ist seitens des Stadtpräsidiums dagegen nichts einzuwenden, weil die Tempo-30-Verkehrsmassnahme von der Stadtverwaltung erst ausgearbeitet, jedoch noch nicht vollzogen (insbesondere noch nicht publiziert) wurde. Hingegen muss bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass aus heutiger Sicht keine weiteren Varianten als die schon bekannten möglich sind. Bei der vom Gemeinderat beschlossenen Variante sieht das Detailprojekt neu vor, auf der St. Niklausstrasse Nord sowie auf dem Kirchweg und der Wengisteinstrasse insgesamt fünf Berlinerkekissen einzubauen. Dies aufgrund der Bedürfnisse des BSU zur Einhaltung des Fahrplans, was ebenfalls ein Wunsch des Gemeinderates war. Die zur Dämmung der Geschwindigkeit ursprünglich vorgesehenen Vertikalversätze können den Busbetrieb erfahrungsgemäss sehr stark beeinträchtigen. Aus diesem Grunde sollen zusätzlich auf dem Herrenweg die Parkplätze, wie bereits früher, teils wieder auf die Trottoirs verlegt werden, damit der Bus weniger Behinderung erfahren wird. Damit könnte der Fahrplan der Linie 4 voraussichtlich eingehalten werden. Als „Untervariante“ - auch dann, wenn die Motion nicht erheblich erklärt wird - scheint uns verantwortbar, beim Vollzug der Massnahme vorläufig (und je nach Erfahrung auch definitiv) auf die Errichtung der Berlinerkekissen zu verzichten und solche erst einzubauen, wenn später nach einer Testphase feststeht, dass die neue Geschwindigkeit auf diesen Abschnitten bei einer blossen Signalisation klar nicht eingehalten wird.

Es wäre zudem denkbar, dass, falls die St. Niklausstrasse nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen würde, geprüft werden könnte, ob hier nicht die Velofahrerinnen und Velofahrer mittels einer Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen besser geschützt werden könnten. Bekanntlich wird die St. Niklausstrasse als Sammelstrasse auch von vielen Radfahrern, so auch Kindern benützt, welche durch Fahrstreifen besser geschützt werden könnten.

Es ist im Hinblick auf die Akzeptanz wichtig, dass die Einführung von Tempo 30 den politischen notwendigen Rückhalt geniesst. Deshalb unterstützt das Stadtpräsidium die Erheblicherklärung dieser Motion, um die Frage nach vertiefter Überprüfung nochmals zu entscheiden.

Urs Unterlerchner hält einleitend fest, dass er aufgrund der Ortsabwesenheit von **Michael Schwaller** dessen Votum vorliest. Es geht heute Abend nicht darum, Varianten zu Tempo 50 oder Tempo 30 zu beschliessen, sondern Grundlagen zu schaffen, dass aufgrund aller Erkenntnisse die Diskussion über mögliche Varianten neu geführt werden kann. Die Diskussion findet jedoch nicht heute Abend, sondern später statt. Der Gemeinderat ist im Dezember 2013 von der vorgeschlagenen und ausgearbeiteten Variante abgewichen und hat die flächendeckende Einführung von Tempo 30 beschlossen. Es ist aber klar zum Ausdruck gebracht worden, dass der Einbau von Berlinerkekissen nicht erwünscht ist. Dabei verweist er auf das Protokoll der Sitzung vom 10. Dezember 2013, insbesondere Seite 17. Gleichzeitig war zu jenem Zeitpunkt aber auch klar, dass der Betrieb der bestehenden Buslinie 4 nicht beeinträchtigt werden soll. Insbesondere soll die Anbindung an den Amthausplatz weiterhin gewährleistet bleiben. Wie sich jedoch erst im Nachgang an die Gemeinderatssitzung herausgestellt hat, sind offenbar die Beibehaltung der Buslinie 4 und Tempo 30 ohne Berlinerkekissen aber mit Vertikalversetzung nicht kompatibel. Das ist die Krux. Die Buslinie kann in der heutigen Form offenbar nur mit Berlinerkekissen betrieben werden. Die Kekissen sind gemäss den Äusserungen im Dezember 2013 nicht erwünscht. Es kann daraus folgendes Fazit gezogen

werden: Bus und Tempo 30 ohne Berlinerkekissen sind nicht kompatibel, da Zielkonflikte bestehen. Deshalb soll die Diskussion nochmals geführt werden. Dieses Mal jedoch in Kenntnis sämtlicher relevanter Informationen und weiterer Varianten. Einzig aus diesem Grund wurde die vorliegende Motion eingereicht. Im Nachgang zur eingereichten Motion wurde noch ein weiterer Punkt bekannt, der ihres Erachtens für die Erheblicherklärung der Motion spricht. Der stv. Direktor der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) hat seinerzeit – also vor der Ausarbeitung der Verkehrsmassnahmen – offenbar persönlich sowohl bei Vertretern der planenden als auch der politischen Behörden das Angebot gemacht, dass die BfU im Falle der St. Niklausstrasse miteinbezogen werden soll. Die BfU ist bekanntlich für die öffentliche Hand auf Anfrage hin beratend zuständig. Zu den anerkannten Kompetenzen im Bereich Unfallverhütung gehört auch die Beratung bei der Realisierung von Verkehrsmassnahmen. Das Angebot wurde offenbar nicht genutzt, was zumindest auf den ersten Blick nicht nachvollziehbar erscheint. Es kann versichert werden, dass sich die Motionäre nicht grundsätzlich gegen Tempo 30 aussprechen. Bei der Schaffung von Tempo-30-Zonen müssen jedoch die rechtlichen Voraussetzungen gewahrt sein und wo ein Ermessensspielraum besteht, das Ermessen unter Berücksichtigung sämtlicher Interessen korrekt ausgeübt werden. Damit dies möglich ist, bitten sie, die Motion als erheblich zu erklären. Dazu gibt es noch Folgendes zu bedenken: Beim Herrenweg bei der Kantonsschule gilt seit einiger Zeit Tempo 30. Das führt klar zu mehr Sicherheit der Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere der Schüler/innen der Kantonsschule, vom Fegetz und vom Kindergarten im Fegetz. Tempo 30 ist dort vernünftig, angebracht und unbestritten. Sollen nun jedoch die im Dezember 2013 beschlossenen Massnahmen umgesetzt werden, müssen die Massnahmen beim Herrenweg wieder aufgehoben und abgeändert werden. Dies kann nicht im Sinne der Politik und schon gar nicht im Sinne der Verkehrsteilnehmer/innen sein. Das Paradoxe an der Situation ist also, dass an einem Ort bereits bestehende und bewährte Massnahmen zur Verkehrssicherheit geändert werden müssten, damit an einer anderen Stelle neue Verkehrsmassnahmen eingeführt werden können, die sehr umstritten sind. Nach dem Votum von Michael Schwaller folgen noch ein paar Bemerkungen von **Urs Unterlerchner**. Er hält fest, dass die heutige Erheblicherklärung der Motion kein Zugeständnis für oder gegen Tempo 30 darstellt. Dadurch hätten jedoch die politischen Behörden die Fäden wieder in der Hand. Wird die Motion als nicht erheblich erklärt, liegt der Ball bei der Verwaltung und diese entscheidet autonom, was sie machen will. Bei einer Nichterheblicherklärung würde sich einmal mehr zeigen, dass Tempo 30 eine vollkommen ideologische Thematik geworden ist. Rational lässt sich bei bestem Wissen nicht rechtfertigen, dass beim Herrenweg Massnahmen aufgehoben werden, damit sie an einem anderen Ort wieder eingeführt werden können. Es ist schade, dass die Verwaltung die Untervariante eingebracht hat. Diese Hintertüre hätte den Tempo-30-Ideologen nicht geöffnet werden sollen.

Franziska Roth hält im Namen der SP-Fraktion fest, dass es sich wohl effektiv um eine holprige Angelegenheit handelt und sie fragt sich, woher die Informationen kommen, dass beim Herrenweg Tempo 30 aufgehoben werden soll. Sie hat sich weiter gefragt, was das Stadtpräsidium mit der Beantwortung beabsichtigt. Auch wenn dies nicht üblich ist, kann sie nicht verkneifen festzuhalten, dass sie von der Motion absolut nicht befriedigt und beunruhigt ist. Will das Stadtpräsidium damit schleichend den Mehrheitsentscheid abschaffen, indem dieser einfach relativiert wird? Seit 1762 ist eigentlich klar, dass die moderne Vorstellung von der Demokratie aufgrund von „Volonté générale“ bestimmt wird und voll im Kontrast zu Partikularinteressen von einzelnen Bürger/innen steht. Dass nochmals über etwas befunden werden soll, das angeblich zum Zeitpunkt des Beschlusses nicht bekannte Details hatte, stimmt nicht und kann aufgrund des Protokolls widerlegt werden. Genau genommen wird dies in der Beantwortung selber bestätigt, indem festgehalten wurde, dass als „Untervariante“ – auch dann, wenn die Motion als nicht erheblich erklärt wird – es verantwortbar erscheint, vorerst auf die Errichtung der Berlinerkekissen zu verzichten und die Testphase abzuwarten. Mit dem Hinweis, dass es zudem auch denkbar ist, dass, falls die St. Niklausstrasse nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen würde, interpretiert sie, dass die Motionäre nichts anderes als den Schlachtplan haben: „Man belagert Wei, um Zhao zu retten“. Dadurch wird der Sturz einer Festung provoziert, die zur Sicherheit der Verkehrsschwächsten gebaut wurde. Dass Tempo

30 den nötigen Rückhalt in der Bevölkerung und insbesondere bei Familien genießt, beweisen hunderte von Unterschriften bei Petitionen. Ginge es den Motionären wirklich nur um die Berlinerkekse, fragt sie sich, wieso diese nicht nur eine Motion „Verzicht auf die Berlinerkekse an der St. Niklausstrasse“ eingereicht haben. Das wäre ehrlicher gewesen und müsste nicht zur Aufhebung eines GR-Beschlusses führen. Es wäre transparenter gewesen und hätte die durch die Motion gewünschte Zusatzschleife verhindert. Dazu kommt, dass sie schlichtweg nicht versteht, weshalb das Stadtpräsidium meint, dass es bei 11 Gemeinderätinnen und Gemeinderäten in einem Rat von 30 Mitgliedern legitimierter sein soll, auf einen Entscheid zurückzukommen, als bei 1 oder 2 Gemeinderätinnen oder Gemeinderäten. 11 sind immer noch weniger als die Mehrheit von 16. Die Roten und Grünen sind zusammen 13 Mitglieder, also noch mehr als 11 und sie sind unbestritten öfters bei Abstimmungen im GR unterlegen. In dem Fall könnten sie ab sofort mit dem Einverständnis des Stadtpräsidiums rechnen, falls sie auf frühere Beschlüsse zurückkommen wollen, um einen neuen Entscheid in Kenntnis von weiteren Varianten zu fällen. Das ist unseriöse Politik und drängt die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte einerseits in eine Opportunistenrolle und andererseits in eine Statistenrolle. **Die SP-Fraktion wird dieser Zwängerei nicht zustimmen und die Motion einstimmig als nicht erheblich erklären.**

Barbara Streit-Kofmel hält einleitend fest, dass die CVP/GLP-Fraktion einem Rückkommen auf den Gemeinderatsentscheid von 10. Dezember 2013 mehrheitlich nicht zustimmen wird. Entgegen der Auffassung der Motionäre ist sie der Überzeugung, dass sich die Ausgangslage beim Entscheid über die Einführung der Tempo-30-Zone mit den Berlinerkekse, die das Stadtbauamt jetzt vorschlägt, nicht grundlegend geändert hat, um noch einmal über das gleiche Geschäft zu entscheiden. Erstens waren an der Gemeinderatssitzung vom letzten Dezember die Schwierigkeiten mit dem Einhalten des Busfahrplans bekannt, und zweitens geht es beim Umgang mit diesen Schwierigkeiten um eine Ausführungsfrage. Das heisst, das Stadtbauamt hat Vorschläge zu bringen. Allerdings waren die Berlinerkekse bei den Massnahmen, die als Grundlage für den Gemeinderatsentscheid dienten, bekanntlich nicht aufgeführt, und auch nach dem GRK-Entscheid zu einer flächendeckenden Einführung der Tempo-30-Zone wurden die Unterlagen nicht ergänzt. Zudem wurde im Gemeinderat vom 10. Dezember 2013 explizit eine Ausführung der Tempo-30-Zone ohne Berlinerkekse verlangt. Verbindlich vorgeschrieben gemäss der Verordnung zur Einführung von Tempo-30-Zonen sind für die Gestaltung des Strassenraumes einzig die Ein- und Ausfahrten mit einer sogenannten „kontrastreichen Gestaltung, so dass die Wirkung eines Tores entsteht“ (Art. 5 Abs. 1 VO). Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nach derselben Verordnung nur „nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen“ (Art. 5 Abs. 3 VO). Eine Ausführung mit Berlinerkekse ist also keineswegs zwingend oder bereits zum Vorneherein notwendig. Es ist auch nicht Aufgabe der Stadt sozusagen prophylaktisch Temposünden zu verhindern. Schliesslich muss ja jede Höchstgeschwindigkeitsvorschrift eingehalten werden und ist bei einer Übertretung derselben halt zu sanktionieren. Die Situation ist nach einem Jahr einfach gemäss Art. 6 der erwähnten Verordnung zu überprüfen. Das ist klar. Daher unterstützt sie die, in der Beantwortung der Motion vom Stadtpräsidenten vorgeschlagene Untervariante: Ein Jahr Probephase und dann schauen, ob es weitere Massnahmen braucht. Dass ein Schlangenlinienfahren für den Bus bzw. die Fahrgäste nicht ideal ist, kann sie gut nachvollziehen. Aber sie ist auch zuversichtlich, dass es weder Vertikalversätze noch Berlinerkekse braucht, weil auf dieser Strecke Wengisteinstrasse-Kirchstrasse sowieso heute schon häufig ein Tempo unter 50 km/h gefahren wird. Die Wengisteinstrasse ist schmal mit seitlich parkierten Autos und die Kirchstrasse hat neben einem Fussgängerstreifen noch Fussmarkierungen für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alterszentrums Wengistein. Das lässt automatisch nur ein langsames Fahren zu. Ihr ist es natürlich auch ein Anliegen, dass der Busfahrplan eingehalten werden kann. Deshalb unterstützt sie auch den neuen Vorschlag des Stadtbauamtes, die Parkplätze am Herrenweg zur Hälfte auf das Trottoir zu verlegen, um Busfahrzeit einsparen zu können. Diese Massnahme wird sicher zu einer Entspannung für den Busbetrieb führen, und es sei an dieser Stelle nochmals angemerkt, dass es gemäss Gutachten von Sigmaplan (Seite 13) zur Einführung von Tempo 30 um eine reine Fahrzeit-

verzögerung von 37 Sekunden (hin und zurück) und eine verlängerte Haltezeit von 14 Sekunden geht, also um eine sehr beschränkte Auswirkung auf den Busfahrplan. Der Stadtpräsident hat in seiner Stellungnahme zur Beantwortung der Motion weiter angeführt, dass der Gemeinderat entgegen dem Antrag der Arbeitsgruppe eine eigene Variante beschlossen habe, und deshalb ein Rückkommen gerechtfertigt sei. Dazu muss gesagt werden, dass es keine eigene Variante des Gemeinderates bzw. der GRK war, sondern die Variante C, die zur Auswahl stand, nämlich die flächendeckende Tempo-30-Zone, die sogar von der Arbeitsgruppe am meisten Pluspunkte bekam (Seite 7, GRK-Protokoll vom 21.11.2013). Zum Schluss möchte sie noch erwähnen, dass Studien der BfU zeigen, dass Tempo 30 auch ohne bauliche Massnahmen immer dann gut eingehalten wird, wenn Tempo 30 in den Quartieren grossräumig eingeführt wird. **In diesem Sinne wird die Mehrheit der CVP/GLP-Fraktion, wie eingangs erwähnt, der Erheblicherklärung der Motion nicht zustimmen.**

Gemäss **Mariette Botta** ist für die Grünen die überparteiliche Motion erstaunlich. Erstaunlich, dass die FDP-Fraktion und insbesondere das Stadtpräsidium einen Entscheid rückgängig machen wollen, der im Gemeinderat gefällt wurde. Sie sind der Meinung, dass der Entscheid, so wie er getroffen wurde, in Ordnung ist. Dass die Tempo-30-Zone mit Berlinerklissen umgesetzt werden muss, finden sie ebenfalls nicht nötig, so wie in der Untervariante beschrieben wurde. Aber dass die Tempo-30-Zone gemäss GR-Beschluss vom 10. Dezember 2013 umgesetzt wird, finden sie sehr wohl nötig. Die Befürchtungen, dass der Bus dadurch den Fahrplan nicht einhalten kann, könnte z.B. durch eine Regulierung z.G. des Busses an den neuralgischen Orten (Weissensteinstrasse, Grenchenstrasse) optimiert werden, damit diese bevorzugt fahren könnten. Sie erachten es ebenfalls als wichtig, dass die Solothurner Bevölkerung mit den Änderungen einverstanden sein muss. Gemäss ihren Informationen sind die Bewohner/innen, die in Quartieren mit Tempo-30-Zonen wohnen, mit dieser Tempobeschränkung sehr zufrieden. **Die Grünen werden die Motion als nicht erheblich erklären.**

Gemäss **Roberto Conti** ist auf die SVP-Fraktion Verlass. Sie hat sich bereits am 10. Dezember 2013 ganz klar gegen das Vorhaben ausgesprochen. Sie hat damals sogar den Antrag gestellt, den Kredit zu reduzieren, damit solche Vorhaben verhindert werden können. Solche unsägliche Vorhaben wie Berlinerklissen. Wenn nun behauptet wird, dass in der Weststadt gute Erfahrungen gemacht wurden, verweist sie auf den dortigen Fluchtverkehr aufgrund dieser Berlinerklissen. Zudem sind diese gefährlich und die ungeschickteste Lösung. Sie verweist auf ein Votum von Peter Wyss – Zitat: Wenn er gewusst hätte, dass in der Weststadt Berlinerklissen erstellt würden, hätte er der Tempo-30-Zone nicht zugestimmt. Leider wurde dies damals nicht beachtet. Beim Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein-Quartier war klar, dass es keine Berlinerklissen gibt. Sie ist sich sicher, dass diese auch nach einem Jahr Erfahrungszeit gebaut werden – der Kredit wurde ja gesprochen. Bezüglich Bus weist sie darauf hin, dass in der Beantwortung deutlich festgehalten wurde, dass auf dem Herrenweg die Parkplätze teils wieder auf die Trottoirs verlegt werden sollen, damit der Bus weniger Behinderung erfahren wird. Dadurch wird die Verkehrssicherheit der Schulkinder gefährdet. Die vorgesehenen Änderungen kommen dem Bus zugute und nicht den Quartierbewohner/innen. So wie die Umsetzung nun vorgesehen ist, stellt sie jedoch nicht den politischen Willen dar. **Deshalb bittet die SVP-Fraktion, die Motion als erheblich zu erklären, damit alle Entscheidungsgrundlagen miteinbezogen werden können.** Dadurch können die Details untersucht werden.

Gemäss **Marco Lupi** geht es darum, dass neue Fakten vorliegen. Fakt ist, dass ohne die vorliegende Motion Berlinerklissen gebaut würden, was einige im Rat sicher nicht möchten. Falls die Motion als nicht erheblich erklärt wird, soll nach einer Testphase über die Berlinerklissen entschieden werden. Er ist nicht überzeugt, ob die vorgesehenen Massnahmen am Herrenweg eine gute Idee sind. Dies könnte nun nochmals diskutiert werden, was aber offenbar nicht gewünscht wird. Er wehrt sich gegen den Vorwurf, dass seitens der FDP-Fraktion politische Entscheide nochmals grundlos hinterfragt werden.

Zwei Sachen im Votum von Franziska Roth stimmen **Urs Unterlerchner** bedenklich. Offenbar hat sie nicht begriffen, was mit der Tempo-30-Zone am Herrenweg passieren wird (Rückversetzung der Parkplätze). Was ihn aber noch viel mehr beunruhigt, ist die Tatsache, dass sie nicht verstanden hat, dass es ohne die vorliegende Motion die Untervariante gar nicht gäbe. Es würden also die Berlinerkekissen gebaut, ohne jegliche Diskussionen.

Franziska Roth bestätigt, dass dies ohne Motion nicht bekannt geworden wäre. Wenn es den Motionären jedoch nur um diesen Punkt geht, kann die Testphase ja nun ohne Berlinerkekissen durchgeführt werden. So kann wiederum innerhalb der Testphase eine Motion eingereicht werden, damit nach der Testphase ganz sicher keine Berlinerkekissen gebaut werden. Sie interpretiert, dass sich die Motion ihres Erachtens grundsätzlich gegen Tempo 30 richtet, da die damaligen Diskussionen schon hitzig waren. Im Dezember 2013 wurde klar gesagt, dass es keine Berlinerkekissen gebe. Dass nun trotzdem solche geplant sind, ist eine suspektere Geschichte derjenigen, die den Entscheid umsetzen. Sie bietet keine Hand, um deshalb nun den ganzen Entscheid zu hinterfragen.

Yves Derendinger hält fest, dass der Hauptgrund für die Motion effektiv die Berlinerkekissen sind. Er ist überzeugt, dass auch nach einem Jahr Testphase der Untervariante der Erfolg nicht so sein wird, dass Tempo 30 erfüllt wird. Die Stadt wird dann den Entscheid treffen müssen, ob sie Berlinerkekissen erstellen will oder Vertikalversätze, welche aber die Buslinie 4 sehr stark beeinträchtigen werden. Beim damaligen Entscheid waren die Informationen in diesem Ausmass nicht bekannt – d.h. entweder Berlinerkekissen oder Buslinie. Das ist der Grund, weshalb ein Rückkommen gerechtfertigt ist.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** hält fest, dass am 10. Dezember 2013 nur in einem Votum (Katharina Leimer Keune) gegen die Berlinerkekissen gesprochen wurde, von Vehemenz kann also keine Rede sein. Hingegen wurde der Erhalt der Buslinie 4 mindestens gleich gewichtet. Fabian Schmid hat in seinem Votum bezüglich Tempo 30 ausdrücklich Folgendes festgehalten: „So ist nicht die zulässige Maximalgeschwindigkeit entscheidend, sondern die störungsfreie Fahrt.“ In Tempo-30-Zonen gilt bekanntlich Rechtsvortritt, d.h. dass der Busfahrer immer abbremsen muss. Bei Vertikalversätzen muss der Bus Schlangenlinien fahren. Die AG hat zudem festgehalten, dass keine der Varianten vollständig zu überzeugen vermag. Alle drei Varianten wurden als machbar eingestuft, keine hat sie als überzeugend angesehen und schlussendlich hat sie die Variante B gegenüber der Variante A und C bevorzugt. Er bittet, künftig vor dem Äussern solcher Behauptungen die Protokolle nachzulesen. Seitens der Stadt wurde festgehalten, dass zum Erhalt der bisherigen Buslinie 4 keine Vertikalversätze in Frage kommen, sondern Horizontalversätze, über die der Bus fahren kann. Aufgrund dieser Äusserung hat es einen Mediensturm gegeben. Dies heisst jedoch noch lange nicht, dass dies auch so umgesetzt wird. Es ist auch klar, dass ein Kredit von Fr. 120'000.-- für bauliche Massnahmen und nicht nur für Markierungen gedacht ist. Was nach einem Jahr Testphase passiert, ist noch offen. Abschliessend hält er fest, dass das von der FDP-Fraktion angesprochene Angebot der BfU bekannt war. Bei einer Arbeitsgruppe, in der u.a. K. Dörnenburg dabei ist, braucht es wohl keine Beratung mehr durch die BfU.

Heinz Flück bestätigt, dass ein Rechtsvortritt eine Behinderung darstellen kann. Es kommt jedoch kein neuer Rechtsvortritt hinzu. Bezüglich Herrenweg hält er fest, dass die Tempo-30-Zone nicht primär zum Schutz der Kanti-Schüler/innen eingeführt wurde, sondern als flankierende Massnahme zur Westumfahrung zur Verhinderung von Fluchtverkehr.

Barbara Streit-Kofmel berichtet, dass sie nicht festgehalten hat, dass die Variante C empfohlen wurde. Sie hat festgehalten, dass die Variante C von der Arbeitsgruppe am meisten Pluspunkte erhalten hat. Sie regt an, die Situation nach einem Jahr Testphase zu überprüfen. Auch wenn die Fr. 120'000.-- gesprochen wurden, heisst dies ja nicht, dass diese auch ausgeschöpft werden müssen. Jedes Tempo muss schlussendlich eingehalten werden. Abschliessend hält sie fest, dass sie im Sommer mehrere europäische Städte besucht hat. In Salzburg gilt beispielsweise rund um den Stadtkern Tempo 30. Sie begreift nicht, weshalb

sich Solothurn so schwer tut mit einer Tempo-30-Zone in einer Gegend, in der wirklich nicht schnell gefahren werden kann.

Roberto Conti mahnt, dass durch die geplanten Massnahmen die Unfallgefahr am Herrenweg massiv steigen wird. Falls diese Statistik steigen wird, wird er auf diejenigen, welche die Motion als nicht erheblich erklärt haben, zurückkommen.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** verweist nochmals auf die Kompetenz der AG, welche die Varianten geprüft hat. Er bevorzugt deren Ergebnis gegenüber den allfällig selber gemachten Eindrücken in anderen Städten.

Gestützt auf die geführte Diskussion wird Folgendes

beschlossen:

Mit 12 Ja-Stimmen und 18 Nein-Stimmen wird die überparteiliche Motion als nicht erheblich erklärt.

Verteiler

Stadtpräsidium
Stadtpräsident
Rechts- und Personaldienst
ad acta 012-5, 600-3

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 43

Motion der Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Heinz Flück, vom 19. August 2014, betreffend «Abgabe von Liegenschaften im Baurecht»; (inklusive Begründung)

Die **Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Heinz Flück**, hat am 19. August 2014 folgende **Motion mit Begründung** eingereicht:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Abgabe von Liegenschaften/Bauland für Wohnzwecke im Baurecht nach Möglichkeit zu fördern.

Begründung:

Schaffung von günstigem Wohnraum:

Insbesondere Wohnbaugenossenschaften brauchen beim Bauen im Baurecht weniger Anfangskapital und können somit einfacher günstigen Wohnraum erstellen (oder renovieren).

Die Stadt Solothurn behält Einfluss auf die Gestaltung:

Im Zusammenhang mit der zu entwickelnden Verkaufsstrategie wurde bemerkt, dass die Stadt als Verkäuferin über die Minimalvorschriften des Planungs- und Baugesetzes und des Zonenplanes hinaus Einfluss auf die Investoren nehmen könne, indem sie den Zuschlag von weiteren Gestaltungskriterien abhängig macht. Mit der Abgabe von Land im Baurecht behält sich die Stadt Solothurn diese Möglichkeit auch bei einer möglichen späteren Handänderung vor, wogegen eine solche bei einem Verkauf nicht mehr bestehen würde.

Die Stadt Solothurn entzieht die im Baurecht abgegebenen Grundstücke langfristig der Spekulation.

Nachhaltige Rendite:

Die Abgabe von Land im Baurecht stützt eine nachhaltige Finanzplanung. Zwar entfällt der Stadt Solothurn im Vergleich zu einem Liegenschaftsverkauf kurzfristig der Verkaufserlös, andererseits sichert sie sich langfristig eine Grundrente. In der letzten Zeit entwickelte teilvariable Baurechtszinsmodelle entsprechen sowohl den Bedürfnissen der Baurechtsnehmer wie der Baurechtsgeberin. Das Heimfall-Risiko ist bei Wohnliegenschaften äusserst gering, so dass der Ertrag aus Baurechtszinsen langfristig sicher und planbar ist.

Heinz Flück
Marianne Urben-Geiser

Mariette Botta
Brigit Wyss»

Marguerite Misteli Schmid

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Motion)
Stadtpräsident

Zur Stellungnahme:
Stadtbauamt

ad acta 012-5, 942-3

19. August 2014

Geschäfts-Nr. 44

Postulat der Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Christof Schauwecker, vom 19. August 2014, betreffend «Waldkindergarten der Stadt Solothurn»; (inklusive Begründung)

Die Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Christof Schauwecker, hat am 19. August 2014 folgendes **Postulat mit Begründung** eingereicht:

Die Grünen bitten die Schuldirektion, die Einführung eines von der Stadt geführten Waldkindergartens zu prüfen (Bedarfsabklärung, Kosten, Nutzen, Standort usw.) und den Gemeinderat darüber zu informieren, damit gegebenenfalls im nächsten Schuljahr mit dem Solothurner Waldkindergarten begonnen werden kann.

Begründung:

Der Wald bietet ein optimales Lernumfeld für Kinder und weckt Neugier, Spannung und Entdeckungsfreude. Die Kinder sind bei jedem Wetter draussen, wo alle Sinne angeregt und die vier Jahreszeiten hautnah erlebt werden können. Durch den direkten und dauernden Kontakt zur Natur üben die Kinder Umsichtigkeit und Rücksicht mit ihr. Der Wald bietet auch einen Bewegungsraum, in dem motorische Fähigkeiten und körperliche Aktivität ganz automatisch gefördert werden.

Die Waldkindergärten richten sich wie die Regelkindergärten nach den allgemeinen Kindergartenbildungszielen und dem vom Kanton vorgegebenen Kindergartenlehrplan. Die Schulfähigkeit erreichen die Kinder im nötigen und geforderten Umfang auch bei diesem Modell problemlos. In der Schweiz gibt es rund ein Dutzend Waldkindergärten. Die Schule Biel-Benken hat beispielsweise 2010 für ihren Waldkindergarten den Naturschutzpreis von Pro Natura BL erhalten - er war der erste Waldkindergarten der Nordwestschweiz. In einem Evaluationsbericht zum ersten öffentlichen Waldkindergarten der Schweiz im Kanton Zürich (R. Lettieri, lic. phil. I, Psychologe FSP, Zürich) wurde festgehalten, dass Kinder, welchen den Waldkindergarten besucht hatten, signifikant stärkere Leistungen in den Bereichen Psychomotorik und Kreativität aufzeigten. Siehe dazu auch www.waldkindergarten.ch

Christof Schauwecker
Marguerite Misteli Schmid

Mariette Botta
Brigit Wyss

Heinz Flück
Marianne Urben-Geiser»

Verteiler

Stadtpräsidium (mit Postulat)
Stadtpräsident

Zur Stellungnahme:
Schuldirektion

ad acta 012-5, 200-3

19. August 2014

8. Verschiedenes

- **Claudio Hug** bezieht sich auf die am 25. März 2014 eingereichte Motion der CVP/GLP-Fraktion betreffend „Ablieferung der Einkünfte aus Vertretungen in Unternehmen und anderen Organisationen an die Stadtkasse“. Die Weiterbehandlung der Motion wurde für die heutige Sitzung nicht traktandiert. Soll über die in der Motion beantragte Änderung der DGO noch dieses Jahr in der Dezember-GV befunden werden, müsste gemäss seinen Berechnungen der GR spätestens anlässlich der nächsten Sitzung anfangs September die Weiterbehandlung beschliessen können. Die CVP/GLP-Fraktion geht nun davon aus, dass die Traktandierung für die Sitzung vom 2. September 2014 vorgesehen ist. Sollte dies nicht so sein, würde sie die Motion allenfalls als dringlich einreichen. Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** werden die Vorstösse nicht im Hinblick auf mögliche Realisierungen behandelt. Da für die heutige Sitzung Geschäfte traktandiert sind, die bereits zum dritten Mal verschoben wurden, wurde die Motion auch nicht forciert.
- Stadtpräsident **Kurt Fluri** bezieht sich auf den Leserbrief von Christof Schauwecker, den er im Zusammenhang mit den Kindergarteneinteilungen (Vorstadtkinder ins Hermesbühlschulhaus) geschrieben hat. Er hat in seinem Leserbrief für die Schuldirektorin eine Bresche geschlagen. Dafür wird ihm herzlich gedankt. Gleichzeitig hat er jedoch den Gemeinderat beschuldigt, dass dieser etwas verpasst hätte. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Die Schulenplanung wurde am 4. Oktober 2013 vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Danach gab es 36 Wegzüge von Kindern, was die damalige Planung illusorisch gemacht hat. Es handelt sich dabei um stark veränderte Rahmenbedingungen, die im Oktober nicht voraussehbar waren. Trotzdem dankt er Christof Schauwecker herzlich, dass er die Schuldirektorin in Schutz genommen hat.
- Gemäss **Hansjörg Boll** liegen der neue Solothurner Kunstführer und der Geschäftsbericht des schweizerischen Städteverbandes zur Mitnahme auf.

Schluss der Sitzung: 21.45 Uhr

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin: