

# PROTOKOLL DES GEMEINDERATES

GR

## 11. Sitzung

Dienstag, 11. Dezember 2018, 19.30 Uhr, Gemeinderatssaal Landhaus

Im Anschluss an die Sitzung fanden die Neubürgerfeier und das Schlusssessen des Gemeinderates gemeinsam mit dem Bürgerrat sowie den Neubürgerinnen und Neubürgern im Gewölbekeller des Alten Spitals statt.

**Vorsitzender:** Kurt Fluri, Stadtpräsident

**Anwesend:** 26 ordentliche Mitglieder  
4 Ersatzmitglieder

**Entschuldigt:** Laura Gantenbein  
Christof Schauwecker  
Charlie Schmid  
Franziska von Ballmoos

**Ersatz:** Edita Kordic  
Kemal Tasdemir  
Melanie Uhlmann  
Sven Witmer

**Stimmzähler:** Claudio Hug

**Referent/-in:** Hansjörg Boll, Stadtschreiber  
Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt

**Protokoll:** Doris Estermann

**Traktanden:**

1. Protokoll Nr. 10
2. Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse; Beschluss zur öffentlichen Auflage
3. Interpellation von Urs Unterlerchner vom 3. Juli 2018 betreffend „Zukunft der Mobilität in der Stadt Solothurn“; Beantwortung
4. Interpellation von Urs Unterlerchner vom 3. Juli 2018 betreffend „Planungs- und Studienaufträge“; Beantwortung
5. Verschiedenes

**1. Protokoll Nr. 10**

Das Protokoll Nr. 10 vom 20. November 2018 wird genehmigt.

11. Dezember 2018

Geschäfts-Nr. 72

## **2. Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse; Beschluss zur öffentlichen Auflage**

Referentin: Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt  
Vorlagen: Antrag der Gemeinderatskommission vom 15. November 2018  
Teilzonenplan Allmendstrasse mit Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe GB-Nr. 1698 vom 23. Oktober 2018  
Teilerschliessungsplan Allmendstrasse GB-Nr. 1698 vom 23. Oktober 2018  
Raumplanungsbericht vom 23. Oktober 2018

### **1. Ausgangslage**

Mit Schreiben vom 12. Oktober 2017 stellte die baderpartner ag Solothurn, im Auftrag der Sterki Bau AG Solothurn, als Grundeigentümerin der Einzelparzelle GB Solothurn Nr. 1698, Allmendstrasse 2, den Antrag auf Erlass eines Gestaltungsplans mit Teilzonenplanänderung. Hintergrund der Anfrage war, dass die Grundeigentümerin beabsichtigt, auf dem vorliegenden Grundstück einen Neubau mit einem Wohn- und Geschäftsgebäude zu realisieren. Dabei war das Erdgeschoss für Büro- und die Obergeschosse für Wohnnutzung vorgesehen.

Der Planungsperimeter umfasst lediglich die Parzelle GB-Nr. 1698. Diese befindet sich nördlich der Allmendstrasse in der Wohnzone 3-geschossig (W3b) mit einer Ausnutzungsziffer (AZ) von 0.60. Im Entwurf des Zonenplanes vom 5. Juni 2018 ist für die Parzelle GB-Nr. 1698 eine 3-5-geschossige Mischzone (M3-5) festgelegt (siehe Abbildung 1). Die Grundstücksfläche von GB-Nr. 1698 umfasst 2'526 m<sup>2</sup>. Nördlich davon verläuft der Bahndamm der BLS Linie Solothurn-Moutier, die „Rossallmend“ südlich der Allmendstrasse liegt in der Zone für öffentlichen Bauten und Anlagen (OeBA).

Für die Parzelle GB-Nr. 1698 gilt heute der rechtsgültige Strassen- und Baulinienplan vom 19. März 2002. Dieser kommunale Erschliessungsplan basiert noch auf den alten Gegebenheiten (vor dem Bau der Westtangente) und wurde nie an die neue Strassensituation angepasst. Im Rahmen der Planung zur Westtangente wurde ein kantonaler Erschliessungsplan erarbeitet (Kantonsstrasse H5a Solothurn, Entlastung West Westtangente vom 18. Januar 2005), der die Strassenführung und die Baulinien auch im Bereich der Allmendstrasse verbindlich festlegt (siehe Abbildung 4). Dieser Plan ist heute nach wie vor rechtsgültig. Weiter gilt für das Grundstück GB-Nr. 1698 gemäss rechtsgültigem Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Stadt Solothurn vom 19. März 2002 die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II.

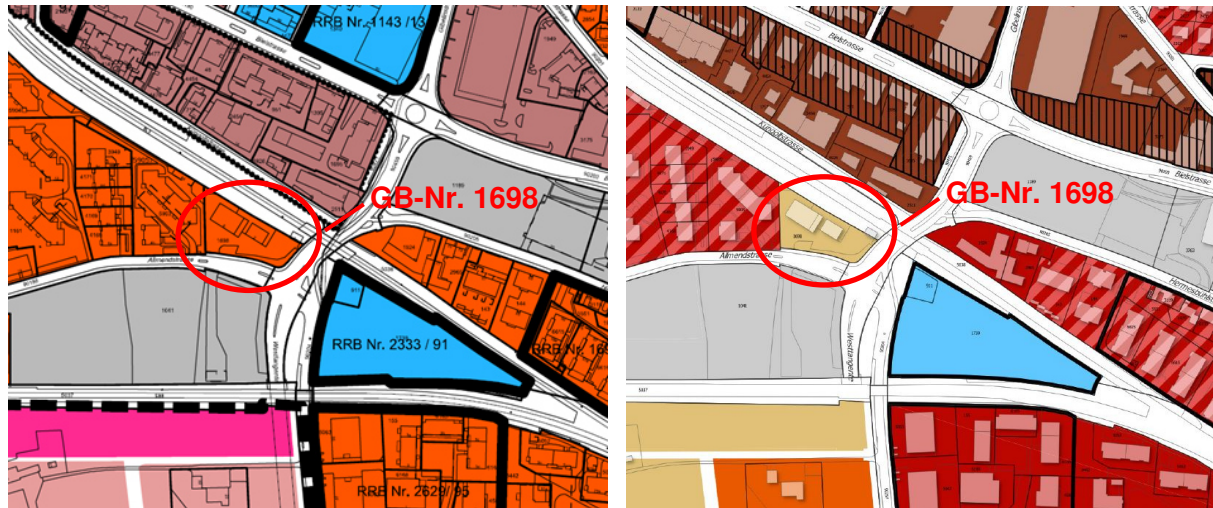


Abbildung 1 : Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan Stadt Solothurn (links), Entwurf Zonenplan vom 5. Juni 2018

Die Kommission für Planung und Umwelt (KPU) behandelte das Anliegen erstmals an ihrer Sitzung vom 23. Oktober 2017 anhand von verschiedenen Bebauungsvarianten mit unterschiedlichen Geschossigkeiten und Gebäudesetzungen. Die KPU beschloss an dieser Sitzung unter anderem, dass der Baukörper auf das Strassenniveau zur Gibelinstrasse zu setzen ist und dort 5-geschossig in Erscheinung treten und der Baukörper im westlichen Teil der Parzelle maximal 4 Geschosse betragen soll. Weiter beschloss die KPU an dieser Sitzung, dass kein Gestaltungsplan auf Basis der heutigen Grundnutzung zu erstellen und zu klären ist, ob eine Teilzonenplanänderung möglich ist.

Die KPU behandelte das Vorhaben erneut an ihren Sitzungen vom 26. März 2018, 7. Mai 2018 und 25. Juni 2018 und beschloss abschliessend:

- Dem vorgeschlagenen Verfahren mit Teilzonen- und Teilerschliessungsplan wird zugestimmt. Das Verfahren ist mit Blick auf die zeitnah angestrebte Realisierung des Projektes der Gesamtrevision der Ortsplanung vorzuziehen.
- Der Zonierung mit einer 5-geschossigen Kernzone (Ko5) im Rahmen der Teilzonenplanänderung wird zugestimmt.
- Der Zonierung mit einer 3-5-geschossigen Mischzone (M3-5) im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung wird zugestimmt.
- Die oberste Gebäudekote wird auf +447.00 m.ü.M. (+/- 0.25 m) festgelegt. Dem Vorgehen zur bau- und planungsrechtlichen Sicherstellung der maximalen Höhenkote und des Verzichtes auf ein Attikageschoss durch Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vor Genehmigung des Teilzonen- und Teilerschliessungsplanes Allmendstrasse wird zugestimmt.
- Der Umteilung des GB 1698 von der LES II in die LES III wird zugestimmt.

Nachdem vom 9. bis 27. August 2018 die öffentliche Mitwirkung durchgeführt wurde und die kantonale Vorprüfung abgeschlossen ist, hat die KPU den Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse am 29. Oktober 2018 zuhanden des Gemeinderates zur öffentlichen Auflage beschlossen.

## 2. Richtprojekt

Aufgrund der städtebaulichen Beurteilung durch die KPU wurde der Baukörper auf das Strassenniveau zur Gibelinstrasse gesetzt, wo er 5-geschossig in Erscheinung tritt (Abbildung 2). Im westlichen Teil der Parzelle GB Nr. 1698 weist der Baukörper 4 Vollgeschosse auf.

Die Geschosskote des Sockelgeschosses wird im Richtprojekt auf eine Höhe von 430.50 m.ü.M. (+/- 0.25 m) festgelegt. Mit der zulässigen Gebäudehöhe von 16.50 m entspricht dies damit einer Dachrandkote von 447.00 m.ü.M. (+/- 0.25 m). Die maximal zulässige Gebäudehöhe beträgt 16.50 m ab Umgebung Sockelgeschoss. Das Gebäude hat kein Attikageschoss.

Das Richtprojekt sieht eine Mischnutzung vor. Dabei ist das Erdgeschoss für eine Büro- und die Obergeschosse für eine Wohnnutzung vorgesehen.

Das vorliegende Richtprojekt weist - in Abhängigkeit der definitiven Umgebungsgestaltung im Bereich der Fassaden - bei einer 5-geschossigen Bauweise eine Ausnutzungsziffer von 0.95 - 1.05 auf.



Abbildung 2 : Visualisierung Projektconcept 5 Geschosse

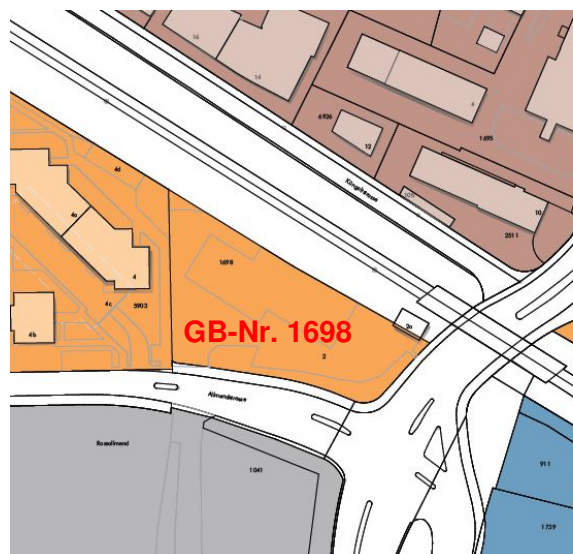
## 3. Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse

### Teilzonenplan mit Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe

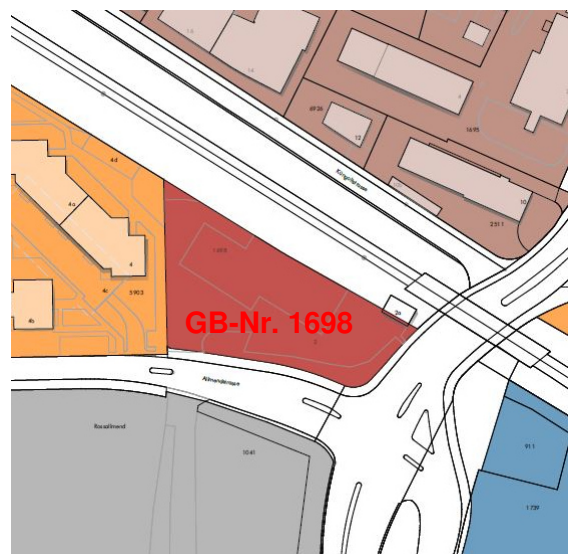
Die KPU beurteilte das Bebauungskonzept aus städtebaulicher wie auch aus raumplanerischer Sicht als richtig. Daher wird für das betroffene Grundstück GB-Nr. 1698 neu eine 5-geschossige Kernzone mit offener Bauweise (Ko5) gemäss rechtskräftigem Bau- und Zonenreglement der Stadt Solothurn festgelegt (Abbildung 3). Diese Zonierung schafft die bau- und planungsrechtliche Grundlage, mit der das vorliegende Richtprojekt innerhalb des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens realisiert werden kann.

Für das Grundstück GB-Nr. 1698 gilt gemäss rechtsgültigem Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Stadt Solothurn vom 19. März 2002 die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II. Das Planungsgebiet wird neu der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III zugeordnet.

Rechtskräftiger Zonenplan



Neuer Zonenplan



- Wohnzone dreigeschossig (W3b)
- Kernzone dreigeschossig offen (Ko3)
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBAb)
- Gewerbe- Industriezone (Gla)

- Wohnzone dreigeschossig (W3b)
  - Kernzone dreigeschossig offen (Ko3)
  - Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBAb)
  - Gewerbe- Industriezone (Gla)
  - Kernzone, offene Bauweise, 5-geschossig,
- AZ quart.massst. max 2.0; Lärmempfindlichkeitsstufe ES III.

Abbildung 3 : Rechtskräftiger Zonenplan (links), Neuer Zonenplan (rechts)

In untenstehender Tabelle werden die heute rechtsgültigen und neuen Festlegungen gegenübergestellt.

Zonenvergleich	Rechtsgültiger Zustand	Neuer Zustand
Zone	Wohnzone W3b	Kernzone Ko5
Ausnutzungsziffer	0.60	Quartiermassstäblich, max aber 2.00
Zulässige Anzahl Geschosse	3	5
Gebäudehöhe	10.50 m	16.50 m
Grünflächenziffer	40 %	20 %
Bauweise	offen	offen
Lärmempfindlichkeitsstufe	II	III

Tabelle 1 : Zonenvergleich rechtsgültiger und neuer Zustand

### Teilerschliessungsplan Allmendstrasse

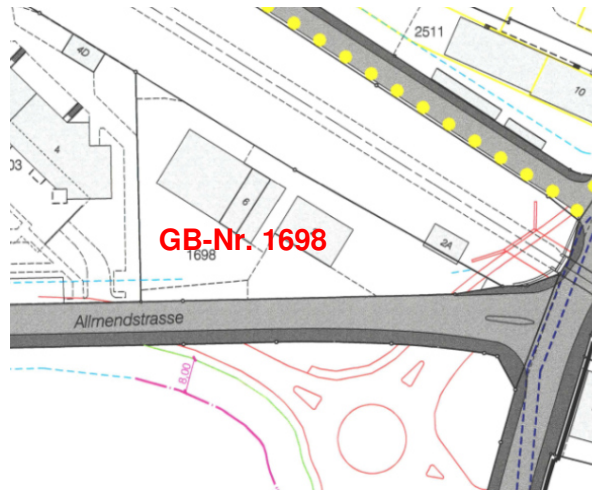
Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubauprojekt und insbesondere auch aufgrund der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen (kommunaler Erschliessungsplan, kantonaler Erschliessungsplan, siehe Abbildung 4) wurde die Frage der an diesem Ort richtigen Baulinien anlässlich der Besprechung vom 17. April 2018 mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) besprochen.

Das AVT erwägt für die Zukunft eine kombinierte Fussgänger- und Velospur entlang des Planungsgebietes mit einer Breite von 3.5 m. Daher ist die Baulinie entlang der Gibelinstrasse

(Kantonsstrasse) mit einem Abstand von 6.50 m ab Parzellengrenze festgelegt. Für die Baulinie entlang der Allmendstrasse (kommunale Strasse) ist der Abstand von 5.0 m ausreichend. Diese Abstände dürfen durch das Projekt auf dem Grundstück GB Nr. 1698 nicht unterschritten werden.

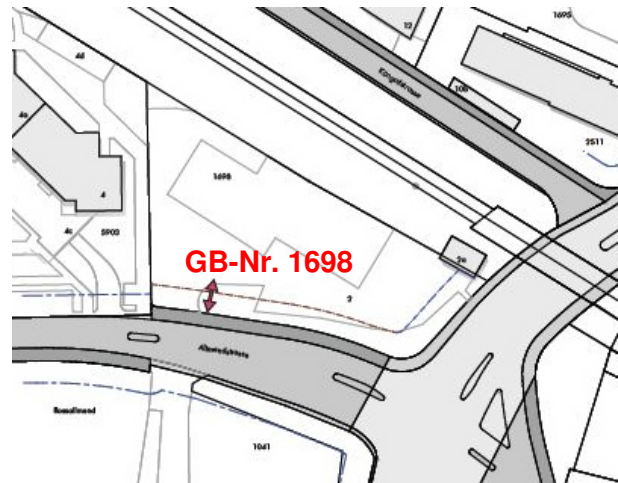
Das Verfahren für die Festlegung der neuen Baulinien wird mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) koordiniert. Der Teilerschliessungsplan ist vor der öffentlichen Auflage dem AVT zuzustellen, damit das Verfahren mit den Verfahren des Kantons abgestimmt ist.

Rechtskräftiger Erschliessungsplan  
Stadt Solothurn



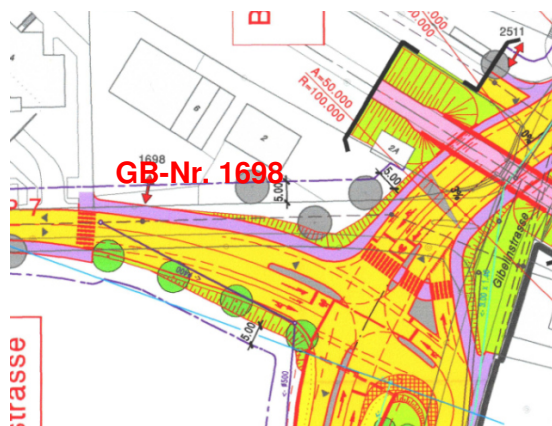
- min. Grenzabstand gemäss § 46 Kant. Bauverordnung
- Gemeindestrasse mit Trottoir bestehend

Neuer Erschliessungsplan



- Kantonale Baulinie (Einspracheinstanz für kantonale Baulinien ist das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn)
- Kommunale Baulinie
- Ein- /Ausfahrt neu

Kantonsstrasse H5a Solothurn Entlastung  
West Erschliessungsplan



- ordentliche Baulinie
- Fahrbahn neu
- Trottoir neu
- Ein- /Ausfahrt neu

Abbildung 4 : Rechtskräftige Erschliessungspläne (links) und neuer Erschliessungsplan (rechts oben)



## **4. Öffentliche Mitwirkung**

### **Information und Mitwirkung**

Die Bevölkerung der Stadt Solothurn und die benachbarten Grundeigentümer erhielten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vom 9. bis 27. August 2018 die Gelegenheit, sich über die Teilzonen- und Teilerschliessungsplanänderung zu informieren und zu äussern. Zusätzlich zum Teilzonenplan Allmendstrasse mit Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse wurde auch der orientierende Raumplanungsbericht aufgelegt und das Modell des geplanten Wohn- und Geschäftsgebäudes ausgestellt.

### **Anliegen aus der Bevölkerung**

Während der öffentlichen Mitwirkung hat eine Privatperson einen Mitwirkungsbeitrag insbesondere mit folgenden Anliegen eingereicht:

- Umgebungsgestaltung, Biodiversität: Eine naturnahe Umgebungsgestaltung (Begrünung und Bepflanzung) mit einer hohen Biodiversität soll umgesetzt werden.
- Ausnutzungsziffer, Verdichtung, Ausbildung Gebäude, Grünfläche: Es wird eine höhere Dichte gefordert. Dabei ist zu prüfen, ob die Gebäudehöhe von 16.50 m nicht ausnahmsweise überschritten werden kann, zugunsten eines markanteren Baukörpers und einer grösseren Grünfläche.
- Ausgestaltung Knoten Allmend (Verkehrsführung Langsamverkehr): Die Verkehrsführung für den Langsamverkehr ist mit der Überbauung auf GB.-Nr. 1698 zu verbessern und die geplante Fussgänger- und Velospur ist zusammen mit dem Bauvorhaben zu realisieren.
- Parkierung / Erschliessung: Es ist zu prüfen, ob die Erschliessung der Einstellhalle GB-Nr. 1698 nicht über die bestehende Einfahrt GB Nr. 5903 erfolgen kann, da der vorhandene Fussgängerstreifen Allmendstrasse zwischen zwei Ein- und Ausfahrten des motorisierten Verkehrs zu liegen kommt.
- Energiebewusste, nachhaltige Bauweise: Umsetzung des Bauvorhabens im Sinne einer energiebewussten und nachhaltigen Bauweise zur unverwechselbaren Gestaltung des Knotens Allmend.

Die einzelnen Anliegen, sowie die jeweilige Stellungnahme des Stadtbauamtes, sind detailliert im Mitwirkungsbericht vom 18. Oktober 2018 zusammengefasst. Bei Bedarf kann Einsicht in den Mitwirkungsbericht genommen werden.

Von den angeschriebenen benachbarten Grundeigentümern sind keine Mitwirkungsbeiträge eingereicht worden.

### **Anpassungen aufgrund der Mitwirkung**

Aufgrund der öffentlichen Mitwirkung wurden keine Anpassungen am Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse vorgenommen.

## **5. Kantonale Vorprüfung**

### **Zusammenfassung Vorprüfungsbericht**

Der vorliegende Teilzonenplan und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse und das gewählte Verfahren wurde im Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung vom 20. September 2018 als nachvollziehbar und zweckmässig beurteilt.

Im Vorprüfungsbericht wurde der vorgesehenen Umteilung der Lärmempfindlichkeitsstufe von ES II auf ES III vorweg nicht zugestimmt, da fälschlicherweise von einer Aufstufung aus-

gegangen wurde. In der Nachprüfung vom 22. Oktober 2018 wird bestätigt, dass es sich um eine neue Zuordnung zur Empfindlichkeitsstufe III als Folge der geänderten Grundnutzung (Kernzone statt Wohnzone) und der damit verbundenen zulässigen Nutzung und nicht um eine Aufstufung handelt. Somit ist eine Einstufung in die ES III möglich.

Die übrigen angesprochenen Punkte des Vorprüfungsberichtes betreffen im Wesentlichen Hinweise und Anregungen auf das nachgelagerte Verfahren (Baugesuchsverfahren).

### **Anpassungen aufgrund der Vorprüfung**

Die Vorprüfung führt zu keinen inhaltlichen Anpassungen am Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse.

## **6. Schlussfolgerung**

Mit dem Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse werden die planungsrechtliche Grundlage für eine städtebaulich sinnvolle Neubebauung des Grundstückes GB-Nr. 1698 geschaffen und die vorhandenen Planungsgrundlagen (Erschliessungsplan) bereinigt.

Mit der Wahl eines eigenständigen Verfahrens wird zudem kein Präjudiz für die laufende Ortsplanungsrevision geschaffen, da die Festlegungen des vorliegenden Verfahrens vollumfänglich den beabsichtigten Festlegungen der Ortsplanungsrevision entsprechen.

**Anmerkung der Protokollführerin:** Die Leiterin des Stadtbauamtes hat die Fragen im Anschluss an die Sitzung der Gemeinderatskommission geklärt und mit nachstehender E-Mail vom 16. November 2018 wie folgt beantwortet:

„Wie vereinbart habe ich noch folgende 4 offene Punkte geklärt:

### **1. Gesetz über den Ausgleich raumplanungsbedingter Vor- und Nachteile (Planungsausgleichsgesetz PAG) siehe Attach**

*Ich habe mit Gaston Barth Rücksprache genommen, da er die Ortsplanung noch bis und mit Mitwirkung und Auflage begleitet hat. Er konnte Folgendes bestätigen:*

*§ 5 des Planungsausgleichsgesetzes regelt die abgabepflichtigen Tatbestände abschliessend und lautet:*

<sup>1</sup>*Der Ausgleich erfasst die Mehrwerte bei neu einer Bauzone zugewiesenen Boden.*

<sup>2</sup>*Die Vorteile aus Umzonungen von Arbeits-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriezonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Weiler- und landwirtschaftlichen Kernzonen sowie analogen kommunalen Bauzonen in Wohn- und Kernzonen, sind ebenfalls auszugleichen.*

*Das Gesetz gilt also nicht generell bei allen Umzonungen, sondern nur bei den ausdrücklich im kantonalen Gesetz (Absatz 2) bestimmten Tatbeständen. **Der Entwurf des Regierungsrates sah noch vor, dass die Gemeinden alle Auf- und Umzonungen hätten abgabepflichtig erklären können. Das hat der Kantonsrat jedoch gestrichen.***

*Das Planungsausgleichsgesetz ist seit dem 1. Juli 2018 in Kraft und kann auch schon ohne eventuelle Ausführungsbestimmungen in den Gemeinden angewandt werden. Der Satz beträgt 20 %, so wie im Planungsausgleichsgesetz in § 8 Absatz 1 bestimmt.*

*In ihren Ausführungserlassen können die Gemeinden nur die Zuständigkeiten innerhalb der Gemeinde regeln. Wenn sie das nicht tun, so ist der Gemeinderat dafür zuständig. Zudem könnten die Gemeinden gemäss § 8 Absatz 2 in einem rechtsetzenden Reglement maximal einen zusätzlichen Satz von bis zu 20 % festlegen.*

## 2. Wie ist die Grünflächenziffer in der M 3-5 (gemäss OPR)?

Siehe Tabelle, dies ist 30 % in der Ko5 ist dies 20 %.

Zonenvergleich	Rechtsgültiger Zustand	Neuer Zustand	Gemäss Entwurf OPR
Zone	Wohnzone W3b	Kernzone Ko5	Mischzone 3- 5 Geschossige
Ausnutzungsziffer	0.60	Quartiermassstäblich, max aber 2.00	GFZo 1.5
Zulässige Anzahl Geschosse	3	5	Min. 3, max 5
Gebäudehöhe	10.50 m	16.50 m	16.5 m
Grünflächenziffer	40 %	20 %	30%
Bauweise	offen	offen	offen
Lärmempfindlichkeitsstufe	II	III	III

## 3. Raumplanungsbericht

Warum enthält der Raumplanungsbericht keine Aussagen bezüglich Altlasten, Naturgefahren etc.?

Gemäss Kanton (Corinne Stauffiger) soll der Raumplanungsbericht nur umfassen, was für die Änderung von der W3a in die Ko3 von Bedeutung ist. Da das Grundstück heute eingezont ist, seien daher folgende Kapitel aus dem Bericht zu entfernen:

3.1.6 Luftbelastung

3.1.7 NIS Belastung

3.4 Natur- und Landschaft

3.5 Wasser und Boden (alle Unterkapitel)

3.7 Energie

## 4. Parkplätze

Die Parkplatzanzahl wird im Baubewilligungsverfahren geregelt.

Heutiges Reglement:

Sieht keine Reduktion vor bei Wohnen. Für Beschäftigte, Arbeiten und Kunden besteht in der Öv Güteklasse eine Reduktion 50% bis 80%

Neues Reglement:

Sieht bei Gebietstyp III die Reduktion des Richtwerts auf:

Wohnen 70%, Beschäftigte 20% und Kunden/Besucher 40%

Betriebsfahrzeuge können zusätzlich zu den Richtwerten bewilligt werden.

## 5. Mitwirkung: Anliegen aus der Bevölkerung

- Ausgestaltung Knoten Allmend (Verkehrsführung Langsamverkehr): Die Verkehrsführung für den Langsamverkehr ist mit der Überbauung auf GB-Nr. 1698 zu verbessern und die geplante Fussgänger- und Velospur ist zusammen mit dem Bauvorhaben zu realisieren.

Antwort gemäss Mitwirkungsbericht: Verkehrssituation für Fussgänger und Velos. Mit der in Zukunft erwogenen kombinierten Fussgänger- und Velospur entlang des Planungsgebietes, mit einer Breite von 3.5 m und dem Festlegen einer Baulinie mit einem Abstand von 6.5 m ab der Parzellengrenze GB-Nr. 1698, soll die Situation für Fussgänger und Velos verbessert werden. Die gleichzeitige Realisierung der kombinierten Fussgänger- und Velospur und der Überbauung auf GB-Nr. 1698 wäre sinnvoll und ist zu begrüßen. Wir hatten diesbezüglich ein Gespräch mit dem Kanton, eine koordinierte Realisierung ist nicht möglich, da die Planung seitens Kanton noch nicht soweit ist.

- Parkierung/Erschliessung: Es ist zu prüfen, ob die Erschliessung der Einstellhalle GB-Nr. 1698 nicht über die bestehende Einfahrt GB Nr. 5903 erfolgen kann, da der vorhandene Fussgänger-

*streifen Allmendstrasse zwischen zwei Ein- und Ausfahrten des motorisierten Verkehrs zu liegen kommt.*

*Antwort gemäss Mitwirkungsbericht: Im kantonalen Erschliessungsplan zur Entlastung West Westtangenten (RRB Nr. 2005/161) ist die Festlegung "Ein-/Ausfahrt neu", unter Orientierungsinhalt (genaue Lage wird im Bauprojekt festgelegt) im westlichen Bereich der Parzelle GB-Nr. 1698, enthalten. Diese Festlegung "Ein-/Ausfahrt neu" wurde als Genehmigungsinhalt im vorliegenden kommunalen Teilerschliessungsplan Allmendstrasse übernommen. Das Trottoir auf der Nordseite der Allmendstrasse, entlang der Parzelle GB-Nr. 1698 führt bis zum Fussgängerstreifen. Die Erschliessung von Parzelle GB-Nr. 1698 bedingt die Querung dieses Trottoirs, was bei einer guten Gestaltung dieser Querung unproblematisch ist. Die Dimensionierung und Gestaltung der Querung und der Ein-/Ausfahrt sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens und nicht der vorliegenden kommunalen Teilzonen- und Teilerschliessungsplanung. Da die Ein-/Ausfahrt am vorgesehenen Ort, im vorliegenden kommunalen Teilerschliessungsplan Allmendstrasse, als unproblematisch angesehen wird, ist von einer Erschliessung der Parzelle GB-Nr. 1698 über die bestehende Ein-/Ausfahrt der Nachparzelle GB-Nr. 5903 abzusehen. Auch ist aufgrund der Eigentümerverhältnisse (die beiden Parzellen GB-Nr. 1698 und GB-Nr. 5903 haben unterschiedliche Eigentümer) davon abzusehen.*

- *Energiebewusste, nachhaltige Bauweise: Umsetzung des Bauvorhabens im Sinne einer energiebewussten und nachhaltigen Bauweise zur unverwechselbaren Gestaltung des Knotens Allmend.*

*Antwort gemäss Mitwirkungsbericht: Die vorgebrachten Anliegen betreffen das der vorliegenden Teilzonen- und Teilerschliessungsplanung nachgelagerte Baubewilligungsverfahren.“*

## **Antrag und Beratung**

**Andrea Lenggenhager** erläutert den vorliegenden Antrag. Anlässlich der Fraktionssitzung der FDP wurde das Einsehen der Mitwirkungsberichte thematisiert. Inskünftig wird der Mitwirkungsbericht jeweils ebenfalls im Extranet aufgeschaltet.

**Matthias Anderegg** bedankt sich im Namen der SP-Fraktion bei der Kommission für Planung und Umwelt und beim Stadtbauamt für die Vorbereitung des vorliegenden Geschäftes. Diese Gremien haben sich mehrfach mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Einleitend bittet sie, dass künftig bei Anträgen mit vielen Planinhalten und Legenden diese auch für den GR in Farbe versendet und aufgeschaltet werden. Dies erleichtert die Lesbarkeit. Der Referent hält fest, dass er anlässlich der Beratung in der GRK etwas verwundert war, dass ein Teilzonenplan auf einer Einzelparzelle während einer laufenden Ortsplanungsrevision angepasst werden soll. Die nähere Betrachtung und die dargelegten Argumente hat die grösstmögliche Mehrheit der SP-Fraktion aber dazu gebracht, auf das Geschäft einzutreten. Der Ort ist sensibel und liegt an einer sehr stark frequentierten Verkehrsachse. Aus ihrer Sicht ist es richtig, dass eine Neubebauung aus städtebaulicher Betrachtung nur Sinn macht, wenn die Geschossigkeit und somit die Verdichtung erhöht wird. Dies wurde im Übrigen ja auch in der laufenden OPR so angedacht. Als sehr wichtig erachtet sie auch die durchgeführte Mitwirkung, obwohl das Interesse offenbar eher bescheiden ausfiel. Sie begrüsst, dass es auch im laufenden OPR-Verfahren möglich ist, solche Anliegen zu prüfen und Änderungen zu diskutieren. Es wäre fatal, wenn während eines laufenden OPR-Verfahrens, das ja mehrere Jahre dauert, keine Veränderungen zugelassen würden. Dadurch würden Projekte begünstigt, die nicht im öffentlichen Interesse geplant würden. Würde nicht darauf eingegangen, käme dies einem Bauverbot gleich. Wichtig ist dabei, dass die Verfahren vertieft abgeklärt werden und sich die Öffentlichkeit dazu äussern kann. Dies ist beim vorliegenden Geschäft geschehen. Trotzdem muss sie an dieser Stelle den Aspekt der fehlenden Mehrwertabschöpfung ansprechen. Es ist klar, dass das Ausgleichsgesetz eine klare Umschreibung festlegt und dadurch kein Interpretationsspielraum freigelassen wird. Dadurch, dass die Wohnzone bestehen bleibt, ist die Mehrwertabschöpfung leider nicht möglich. Das vorliegende Geschäft ist ein gutes Beispiel um aufzuzeigen, wie absurd dies eigentlich ist. Dies kann nämlich dazu führen, dass bei einer kleineren Aufwertung einer öffentlichen Zone in eine Wohnzone oder

umgekehrt, ein Kleinstwert abschöpfungspflichtig werden könnte. Im vorliegenden Fall, wo die Ausnützungsziffer quasi verdreifacht und somit auch die Miet- oder Verkaufsfläche erhöht wird, greift dieses Gesetz nicht. Dies erachtet sie als fragwürdig. Sie wäre deshalb dankbar, wenn sich die Stadt im laufenden OPR-Verfahren der Mehrwertabschöpfung in Form eines Reglements näher annehmen würde. Dies, damit zeitnah eine politische Diskussion stattfinden kann, d.h. welcher Spielraum der Gemeinde bei diesen Fragen überhaupt noch zusteht. Noch ein persönliches Wort zum vorliegenden Richtprojekt. Das südseitige „Abstandsgrün“ ist für den Referenten städtebaulich nicht einzuordnen. Ein vorspringender ein- oder zweigeschossiger Gebäudekörper würde dem Ort die nötige Urbanität verleihen, die er verdient hat. Er hofft, dass dies bei der detaillierten Planung nochmals angeschaut wird. Die SP-Fraktion wünscht den Investoren viel Glück und gutes Durchhaltevermögen auf dem Weg, den sie noch zu bewältigen haben. **Die SP-Fraktion wird den Anträgen mehrheitlich zustimmen.**

Gemäss **Markus Jäggi** hat die FDP-Fraktion die Unterlagen interessiert studiert und diskutiert. Sie ist froh, dass trotz laufendem OPR-Verfahren wieder geplant werden kann. Sie ist sich bewusst, dass es sich bei der Einzelparzelle nicht unbedingt um ein Filetstück handelt, dennoch stellt das zukünftige Gebäude einen Blickfang dar. Deshalb ist es wichtig, dass ein gewisses Augenmerk auf die Gestaltung gerichtet wird. Dies wurde von den Kommissionen auch so gemacht. Im Kontext zur Anlehnung an den hohen Bahndamm der BLS und den noch folgenden Hochhäusern erachtet sie es als richtig, dass die Stockwerkzahl angepasst und ein verdichtetes Bauen explizit an dieser Stelle möglich wird. Wie den Unterlagen entnommen werden konnte, haben die Kommissionen und das Stadtbauamt sehr gut gearbeitet und das Projekt eingehend geprüft. Schliesslich möchte sie es nicht unterlassen, ihre Zufriedenheit darüber auszudrücken, dass mit der Realisierung des Gebäudes ein örtliches KMU seine Verbundenheit zur Stadt Solothurn ausdrückt und dadurch seinen Standort in Solothurn festigt und ausbaut. **Die FDP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und den Anträgen einstimmig zustimmen.**

Die CVP/GLP-Fraktion – so **Gaudenz Oetterli** – dankt dem Stadtbauamt für die Vorbereitung des Geschäfts und die zusätzlichen Abklärungen nach der GRK-Sitzung. Sie unterstützt grundsätzlich, dass in Solothurn trotz laufender OPR kein Baustillstand herrscht. Sie ist der Meinung, dass an dieser Lage neben einer Hauptverkehrsachse auch verdichtet gebaut werden soll. Im vorliegenden Fall erachtet sie es jedoch als sehr speziell, dass die Bauherrschaft von einer extrem grosszügigen Aufzonung profitiert, die Ausnützungsziffer massiv höher ist als bisher und sogar höher als sie künftig nach der OPR sein wird, die Grünflächenziffer noch ein Drittel tiefer ist, als dies in Zukunft nach der OPR der Fall sein wird und auch die Frage der künftigen Planung des Velo- und Fussgängeranschlusses noch nicht geklärt ist, und trotzdem keine Mehrwertabschöpfung stattfinden soll oder kann. Aber offensichtlich ist es so, dass das übergeordnete kantonale Gesetz eine Abschöpfung bei einer Aufzonung nicht vorsieht. Wenn die vorliegenden Änderungen tatsächlich keine Umzonung sind, sondern lediglich eine Aufzonung, dann entspricht der Teilzonen- und Teilerschliessungsplan aus ihrer Sicht den gesetzlichen Grundlagen. Sie erkundigt sich, ob es korrekt ist, dass es sich beim vorliegenden Fall um eine Aufzonung und nicht um eine Umzonung handelt und es deshalb gesetzlich nicht möglich ist, eine Mehrwertabschöpfung vorzunehmen. **Sollte dies der Fall sein und werden damit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt, wird die CVP/GLP-Fraktion der öffentlichen Auflage des Teilzonen- und Teilerschliessungsplans Allmendstrasse zustimmen und diesen vorbehaltlich allfälliger Einsprachen beschliessen.**

**Stefan Buchloh** hält fest, dass die Grünen den Antrag grundsätzlich unterstützen. Auch sie haben intensiv über die Mehrwertabschöpfung diskutiert. Gemäss Auskunft ist dies aufgrund des kantonalen Gesetzes nicht möglich. Daher bitten sie die anwesenden Kantonsräte/-innen, dies anzuschauen, damit dies künftig möglich sein kann. Dies auch insbesondere im Hinblick auf die OPR. Bezüglich Einwände des Mitwirkungsberichtes (Grünzonengestaltung), die im Baubewilligungsverfahren angeschaut werden sollen, bitten sie, diese genauso sorgfältig wie die bisherige Planung nachzuverfolgen.

Gemäss **René Käppeli** erachtet die SVP-Fraktion das Projekt grundsätzlich als gut. Sie stört sich jedoch daran, dass während der OPR an jenem Standort ein solches Projekt derart massiv aufgewertet werden soll. **Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion nicht auf das Geschäft eintreten.**

**Franziska Roth hält einleitend fest, dass sie dem Geschäft nicht zustimmen wird.** Seit Beginn der OPR kritisiert sie das Vorgehen der Stadt in Sachen Baugeschäfte. Als Mitglied der obersten Planungsbehörde fühlt sie sich überrumpelt. Weshalb wird nun erneut, wie schon beim Wildbachpark, beim Westbahnhof und Hauptbahnhof eigentlich an der OPR vorbei geplant, ohne dass dem GR eine Gesamtschau vorgelegt wird? Zudem werden mit einem Teilzonenplan Möglichkeiten erlaubt, die nach der OPR ganz klar so nicht mehr erlaubt wären. Aus ihrer Sicht ist es rechtlich unzulässig oder zumindest äusserst fragwürdig, während einer laufenden OPR derartige Aufzonungen vorzunehmen, es sei denn, dass alle gleichartigen Parzellen gleich behandelt werden, und dies wären wohl unzählige. Das Vorgehen bei der letzten OPR wäre vorbildlich gewesen (Gleichbehandlung aller Parzellen, vorgezogene Einzonung nur bei abgeschlossener Parallelprojektierung). Zur Erinnerung: Bei der geplanten vorgezogenen Änderung handelt es sich um eine Verdreifachung der Ausnutzungsziffer. Von einer Vorwirkung einer künftigen OPR kann gemäss geltender Rechtsprechung erst nach abgeschlossener Auflage ausgegangen werden. Dies auch nur dann, wenn gegen die entsprechende Aufzonung keine Einsprachen hängig sind, d.h. diese also unbestritten ist. Zudem fragt sie sich persönlich, ob es sich bei jenem Standort um den richtigen Ort für Wohnraum handelt (extrem lärmig, Einfahrt Tunnel Westtangente usw.). Die Frage ist nicht, ob der Investor dies will, sondern ob wir das wollen (städtebaulich usw.). Sie persönlich möchte dies eigentlich nicht. Die Stadt wird sich planerisch wohl noch eine Weile im Zwischenbereich befinden, d.h. ohne abgeschlossene OPR. Der vorliegende Teilzonenplan ist eigentlich ein Entwurf, wohin man mit dem Gebiet gehen will. Die Absichten sind skizziert und es ist schlussendlich eine Mischzone mit 5 Stockwerken vorgesehen. Es wirkt nun aber wie eine Zoneninsel, die völlig willkürlich im Gesamtkontext geschaffen wird. Welches sind denn die städtebaulichen Gründe für diesen Teilzonenplan, die nachvollzogen werden können? Eine der wichtigsten Fragen ist für sie, wie damit umgegangen wird, wenn man mitten in der OPR steht, der Druck seitens der Investoren immer grösser und das Gewerbe ungeduldig wird? Die Stadt hat keine Gewerbezone, weshalb man sich genau überlegen muss, was wie und wo geplant wird. Es braucht deshalb dringend einen politischen Entscheid, respektive eine politische Diskussion, wie der GR in der Zwischenzeit als oberste Planungsbehörde agieren und reagieren will. Das, was nun im vorliegenden Geschäft gemacht wird, ist in ihren Augen gefährlich und hat Präjudizcharakter. Es stellen sich für sie ein paar Fragen. Im Erläuterungsbericht wird dargelegt, warum die öffentliche Auflage dieses Teilzonenplans einer einzigen Parzelle abgehandelt werden soll. Es soll eine Zumutung für die Investoren und die Grundeigentümer sein, wenn sie bis zum Abschluss der OPR zuwarten müssten. Dieses Argument ist in ihren Augen nicht zulässig. Der Grundeigentümer kann während einer OPR bauen, einfach nach dem rechtsgültigen Zonenplan. Wenn er die Zusatzrendite einstreichen will, die ihm eine Verdreifachung der Ausnutzungsziffer ermöglicht, dann soll er halt noch etwas Geduld haben. Es gibt kein Grundrecht auf eine vorzeitige Abschöpfung eines behördlich organisierten Mehrwerts, und das muss auch der Investor wissen, der nun bauen will. Jetzt wird also einer einzigen Parzelle in einem separaten Verfahren ausserhalb der OPR ein Teilzonenplan genehmigt. Sie fragt sich, ob dies nicht einklagbar ist. Was passiert, wenn ein anderer Investor kommt und dies beim Weitblick auch möchte? Welche Begründung hat die Stadt beim Weitblick, ausser der OPR, ohne dass es nach Willkür aussieht? Es darf nicht sein, dass Solothurn eine Klientelpolitik betreibt. Der Bau ist zudem eigentlich an prominenter Lage, ihres Erachtens aber nicht unbedingt an einer Wohnlage. Welches Gesicht soll der Stadt gegeben werden? Der betroffene Ort hat in ihren Augen in den letzten Jahrzehnten sein Gesicht etwas verloren. Die Bewohner/-innen des neuen Stadtteils sollten anders begrüsst werden. Es überrascht, dass der Teilzonenplan an keine qualitativen Bedingungen gekoppelt wurde, da sonst doch immer wieder Studien mit externer Fachjury ins Feld geführt werden. Warum wurde dies hier nicht gemacht? Bezüglich Abschöpfung hält sie fest, dass der Kantonsrat leider den Paragraphen 5, Abs. 3 des Planungsaus-

gleichsgesetzes (PAG) gestrichen hat, der den Gemeinden die Abschöpfung ermöglicht hätte. Eine Abschöpfung ist auch in ihren Augen zurzeit nicht zulässig. Die Gemeinde müsste jedoch die Möglichkeit haben, dies in einem Reglement festzuhalten. Die Streichung des Abs. 3 wird zur Folge haben, dass die Kernzonen spriessen werden, dies auf Kosten der Wohnzonen. Bezüglich Abschöpfung hält sie noch folgende Fragen fest:

- Werden die nach Planungsausgleichsgesetz ausdrücklich den Gemeinden eingeräumten Möglichkeiten von weitergehenden Abschöpfungsmöglichkeiten im Gemeinderat im Rahmen der laufenden OPR noch diskutiert?
- Der Kanton gibt den Gemeinden Musterreglemente vor, wie die Abschöpfung doch noch vorgenommen werden kann. Wird dies auch noch im GR diskutiert und wenn ja, wann wird dies gemacht?
- Wo kann die Stadt überhaupt noch abschöpfen, oder gibt es dies gar nicht mehr?

**Marguerite Misteli Schmid** hält fest, dass es sich ja um einen Wechsel in eine andere Zone handelt und somit ist es definitiv ein Zonenwechsel. Ihres Erachtens wird im vorliegenden Fall die Mehrwertabschöpfung unterwandert.

**Claudio Hug** erkundigt sich nach dem Grund, weshalb die Grünflächenziffer im Entwurf tiefer festgehalten wurde als sie in der OPR vorgesehen ist. Bezüglich Parkplätze wurde festgehalten, dass deren Anzahl im Baubewilligungsverfahren geregelt wird und dieses ist ja erst nachgelagert. Er möchte nun wissen, welches Reglement zu jenem Zeitpunkt massgebend sein wird.

**Andrea Lenggenhager** weist darauf hin, dass es sich um einen Teilzonenplan und nicht um einen Gestaltungsplan handelt. Dies bedeutet, dass sämtliche Reglemente dieser Bauzone gelten. Bezüglich Grünfläche gilt auch das heutige Reglement und dieses sieht bei der entsprechenden Zone noch eine andere Ziffer vor, als in der OPR vorgesehen ist. Bezüglich Parkplätze sind ebenfalls die heute geltende Kantonale Bauverordnung (KBV) und das Parkplatzreglement massgebend. Falls beim Bau das neue Reglement in Kraft sein wird, wird dieses gelten. Zurzeit gelten jedoch die sich jetzt in Kraft befindenden Reglemente. Betreffend PAG hält sie fest, dass der Paragraph 5, Absatz 2, diese Frage ziemlich klar regelt indem Folgendes festgehalten wird: *„Die Vorteile aus Umzonungen von Arbeits-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriezonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Weiler- und landwirtschaftlichen Kernzonen sowie analogen kommunalen Bauzonen in Wohn- und Kernzonen, sind ebenfalls auszugleichen.“* Dies bedeutet, dass das Gesetz nur die Gebiete betrifft, die sich in den aufgeführten Zonen befinden. Wie Franziska Roth bereits festgehalten hat, hat der Kanton Musterreglemente entworfen. Das Stadtbauamt ist nun daran, aufgrund dieser eine Vorlage für Solothurn zu erstellen. Dieses wird zu gegebener Zeit dem Gemeinderat vorgelegt. Zur Frage, ob Wohnen an dieser Lage die richtige Zone ist, hält sie fest, dass es ihres Erachtens richtig ist, dass es sich künftig nicht um eine reine Wohnzone, sondern um eine Mischzone handelt. Die Planungskommission ist ganz klar der Meinung, dass an diesem Standort die künftige Kernzone, die später durch die Mischzone abgetauscht wird, die richtige Zone ist. Diese lässt verschiedene Nutzungen zu. Ihres Erachtens kann nicht festgehalten werden, dass an jenem Standort nun situativ gehandelt wird. Das Räumliche Leitbild besteht und der Entwurf des Zonenplans liegt vor. Die Zone wurde von den Gremien genau angeschaut und es wird nicht bezweifelt, dass eine dichtere Bebauung an jenem Ort richtig wäre. Auch wenn es sich um eine einzelne Parzelle handelt ist es deshalb nicht falsch, dem vorliegenden Plan zuzustimmen. Zur Frage betreffend Umzonung und Aufzoning hält sie fest, dass es sich aus ihrer Sicht um eine Umzonung handelt, konkret von einer Wohnzone in eine Kernzone. Eine Aufzoning wäre gegeben, wenn die Wohnzone eine Wohnzone bleiben würde. Die Mehrwertabschöpfung ist gemäss Reglement klar geregelt.

**Gaudenz Oetterli** hält fest, dass sich die Sachlage bei einer Umzonung seines Erachtens nicht klar präsentiert. Gemäss Schreiben des Amtes für Gemeinden (Ausführungsbestimmungen zur kommunalen Rechnungsführung von raumplanungsbedingten Vor- und Nachteilen sowie deren Mittelverwendung nach dem Planungsausgleichsgesetz) wurde bei der Ausgangslage Folgendes festgehalten: „Das Gesetz regelt im Wesentlichen den Ausgleich, welcher bei Grundeigentümern aufgrund raumplanerischer Massnahmen (Ein-, Auszonungen oder Umzonungen) entsteht. Für Grundeigentümer, die aufgrund einer solchen Massnahme einen finanziellen Vorteil oder Nachteil erfahren, wird eine Abgabe respektive eine Entschädigung fällig...“. Seines Erachtens ist nun bei einer Umzonung die Diskussion betreffend Wertabschöpfung gleichwohl wieder möglich.

Gemäss dem im Publikum anwesenden **Urs F. Meyer** ist dies nicht so. Bei der Umzonung fragt es sich, um was für eine Umzonung es sich handelt. Die Umzonung einer Wohn- in eine Kernzone ist kein Abschöpfungstatbestand. Falls von einer Landwirtschaftszone in eine Bauzone umgezont wird, würde ganz klar eine Wertabschöpfung fällig. Der Wortlaut ist jedoch klar, dass Umzonungen zwischen Arbeits-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriezonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Weiler- und landwirtschaftliche Kernzonen in Wohn- und Kernzonen, auszugleichen sind. Hingegen sind Umzonungen von Wohn- in Kernzonen nicht auszugleichen. Gemäss **Gaudenz Oetterli** wurde damit seine Frage beantwortet.

Im Weiteren weist **Urs F. Meyer** betreffend PAG darauf hin, dass der Gemeinderat zwei Entscheide fällen kann, nämlich einerseits die Zuständigkeit (GRK oder GR) und andererseits die Höhe des Satzes (20 - 40 Prozent).

**Näder Helmy** erkundigt sich, ob es im Bauwesen nicht auch eine Art Vorwirkung gibt.

Gemäss **Urs F. Meyer** gibt es rechtlich erst eine Vorwirkung, wenn die OPR durch die GV beschlossen wurde. Konkret heisst dies, dass falls die OPR heute von der GV beschlossen würde und sie tritt aber erst per Mitte nächstes Jahr in Kraft, dann gibt es eine gewisse Vorwirkung (Zeitraum zwischen Beschluss und Inkraftsetzung). Eine Vorwirkung, bevor überhaupt eine öffentliche Auflage und ein Einspracheverfahren durchgeführt wurden, existiert formell aber nicht.

**Franziska Roth** ist der Meinung, dass eben genau aus diesem Grund zugewartet werden sollte. Es ist nicht so, dass sie die Aufstockung nicht gutheisst. Sie ist einfach der Meinung, dass die Planung an der OPR vorbei geht. Die Allmend befindet sich nur einen Steinwurf vom Weitblick entfernt und es stellt für sie ein Präjudiz dar, dass die Auflage nun erfolgen soll. Der Investor macht Druck und sie fragt sich, welche Argumente die Stadt haben wird, wenn ein Investor im Weitblick auch Druck machen will. Ihres Erachtens werden nun Einzelne bevorzugt.

Gemäss **Matthias Anderegg** kann es nicht sein, dass im Gemeinderat nun ein städtebauliches Kolloquium geführt wird. Die Planungskommission verfügt über ausgewiesene Fachleute und diese können sehr wohl entscheiden, was an einem solchen Ort städtebaulich adäquat ist und was nicht. Der Weitblick ist im Übrigen aufgrund der OPR blockiert. Wenn die Stadt nun nicht im Stande ist, mit ihren Fachkommissionen über eine solche Frage zu entscheiden, würde dies wohl Fragen aufwerfen. Das Verfahren ist absolut nachvollziehbar und alles andere wäre ein Bauverbot. Es kann nicht sein, dass so etwas blockiert wird.

**Urs F. Meyer** ergänzt, dass der politische Entscheid beim Gemeinderat liegt, der planerische Entscheid wurde vom Stadtbauamt und von der Planungskommission gefällt. Anfang 2019 wird das nächste Geschäft folgen (Wildbach). Die Stadt wurde von Gerichte wegen verpflichtet, dieses zu behandeln, auch wenn die OPR noch nicht abgeschlossen ist.



Gemäss **Marguerite Misteli Schmid** handelt es sich bei der Mehrwertabschöpfungsfrage um eine hoch politische Frage.

**Claudio Hug** erkundigt sich, ob durch heutiges Eintreten und Zustimmung auch quasi vorge-spurt wird, dass beim „Wildbach“ dies auch so gehandhabt werden muss.

Gemäss **Urs F. Meyer** handelt es sich um den freien Entscheid des Gemeinderates. Beim Wildbach handelt es sich um eine ganze Bauzone und nicht um eine Parzelle.

**Moira Walter** ist der Meinung, dass seitens der Stadt gegenüber den Investoren ein starkes Entgegenkommen vorhanden ist. Sie erkundigt sich, ob allenfalls im Gegenzug auch ein Entgegenkommen gefordert werden könnte.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** muss von der jetzigen rechtlichen Situation ausgegangen werden. Wenn jemand Anspruch auf etwas hat, kann keine Gegenleistung verlangt werden.

**Eintreten wird mit 21 Ja-Stimmen, gegen 3 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen beschlossen.**

Zu den Anträgen gibt es keine Bemerkungen mehr.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird mit 22 Ja-Stimmen, gegen 2 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen

**beschlossen:**

1. Der Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse wird öffentlich aufgelegt.
2. Sofern keine Einsprachen gegen den Teilzonen- und Teilerschliessungsplan Allmendstrasse eingereicht werden, gilt dieser als vom Gemeinderat beschlossen.

**Verteiler**

**als Dispositiv an:**

Regierungsrat des Kantons Solothurn (3) mit Plänen  
Präsidium Baukommission  
Präsidium Kommission für Planung und Umwelt

**als Auszug an:**

Leiterin Stadtbauamt  
Leiter Rechts- und Personaldienst  
ad acta 793

11. Dezember 2018

Geschäfts-Nr. 73

### **3. Interpellation von Urs Unterlerchner vom 3. Juli 2018, betreffend «Zukunft der Mobilität in der Stadt Solothurn»; Beantwortung**

Referent: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Vorlagen: Interpellation mit Interpellationsantwort vom 16. Oktober 2018

**Urs Unterlerchner** hat am 3. Juli 2018 folgende **Interpellation mit Begründung** eingereicht:

#### **«Zukunft der Mobilität in der Stadt Solothurn**

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden den politische Parteien und der Bevölkerung auch ein „Rahmenplan Mobilität“ und ein „Parkplatzreglement“ präsentiert. Der Rahmenplan Mobilität stellt die fachliche Grundlage zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr als übergeordnetes Ziel der Ortsplanungsrevision dar. Zudem basieren die strategischen Festlegungen im Räumlichen Leitbild auf dem Rahmenplan Mobilität, andererseits konkretisiert der Rahmenplan die Festlegungen im Räumlichen Leitbild für den Bereich Mobilität (Seite 3, 2. Abschnitt RM). Der Rahmenplan bekommt dadurch zentrales Gewicht und ist viel konkreter als der Leitsatz 6 des Räumlichen Leitbildes.

Einen Aspekt sucht man in den Dokumenten jedoch vergeblich – die positiven Aspekte des motorisierten Individualverkehrs. Bevor Zwangsmassnahmen gegen den Individualverkehr ergriffen werden, muss objektiv geklärt sein, welche ökonomische Bedeutung dieser Verkehr für Stadt, Bürger, Gewerbe und Industrie hat.

Der motorisierte Individualverkehr ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Industrie, das Gewerbe und den Detailhandel. Insbesondere sind Parkplätze nicht Selbstzweck. Sie haben eine grosse wirtschaftliche Bedeutung – für Kunden, für Mitarbeitende und für Lieferanten. Wer den mobilisierten Individualverkehr in der Stadt einschränkt, gefährdet Arbeitsplätze.

Aus diesem Grund bitten wir die Verwaltung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchen Verkehrsprognosen basiert der Rahmenplan Mobilität? Wurden Prognosen insbesondere zum MIV gemacht? Und wenn ja, von wem? Welche Annahmen wurden dazu getroffen? Sind neue Trends in der Mobilitätsentwicklung (Digitalisierung, Autonomes Fahren, Sharing) berücksichtigt worden? Je nach Gewichtung und Interpretation der Annahmen entstehen andere Prognosen. Warum wird uns im Mobilitätsplan trotzdem nur eine einzige «Wahrheit» über die künftige Entwicklung der Mobilität präsentiert?
2. Das Räumliche Leitbild (Leitsatz 6) spricht von gleichen Chancen in der Mobilität. Es wird festgestellt, dass bei der angebotsorientierten Verkehrsplanung (sprich keine neuen Strassen) und steigenden Mobilitätsbedürfnissen eine Gleichbehandlung nicht möglich ist. Insbesondere nimmt der Verkehr durch die angestrebte Stadtentwicklung und Erhöhung der Einwohner zu. Also soll gemäss Rahmenplan insbesondere der MIV reduziert und verlagert werden. Hier wird die Bevölkerung regelrecht hinters Licht geführt. Warum spricht man im Leitbild von gleichen Chancen und in der Nutzungsplanung schränkt man den MIV massiv ein?
3. Zudem ist der Verfasser Markus Reichenbach, kontextplan, bereits als Jurymitglied Verkehrsplanung aufgetreten. Scheinbar hat er jetzt im Planteam S die Schlüsselperson Jürg Dietiker abgelöst und seine Mobilitätslösung, welche er in Olten bereits praktiziert,

mit Unterstützung der Stadt und Kanton durchgedrückt. Wer erteilte ihm den Auftrag zum Rahmenplan? Welche Rolle hat er als ehem. Jurymitglied nun im Planteam S? Welche Rolle hat die Firma kontextplan in der laufenden Ortsplanungsrevision?

4. Ohne Rahmenplan sind die Ziele der zukünftigen Mobilitätsentwicklung und Verkehrsplanung scheinbar nicht in die 3. Phase der Ortsplanungsrevision zu überführen. Er liefert stufengerecht die nötige fachliche Grundlage dazu (Aussage Seite 3). Warum wurde dann das PP-Reglement in der Kommission für Planung und Umwelt am 19.02.2018 beschlossen und der für dieses Reglement grundlegend erforderliche Rahmenplan Mobilität (Kernmassnahme des Rahmenplans in der Umsetzung, siehe Seite 5 RM) in der gleichen Kommission erst am 26.02.2018 „behandelt“ (siehe GR Protokoll vom 15.05.2018)?
5. Warum werden die wirtschaftlichen Folgen des Rahmenplans Mobilität (sowie des neuen Reglements über Parkplätze/Parkfelder für Motorfahrzeuge) für Detailhandel, Gewerbe und Industrie nicht thematisiert, geschweige denn berechnet? Warum werden diese zentralen und einschneidenden Verkehrsmassnahmen erst jetzt in der 3. Phase Nutzungsplanung zur Kenntnis gebracht, wenn diese doch schon bei der 2. Phase als Grundlage für das Räumliche Leitbild bekannt waren (siehe Seite 3, 2. Abschnitt RM)?
6. Wie beurteilt die Verwaltung die finanziellen Auswirkungen des neuen Rahmenplans Mobilität für die Bürger sowie Detailhandel, Gewerbe und Industrie der Stadt Solothurn? Ist nicht mit Umsatzeinbussen in Millionenhöhe, beziehungsweise mit Arbeitsplatzverlagerungen zu rechnen? Warum schränkt man sich bei der Verkehrsentwicklung in der Kantonshauptstadt ein, während die umliegende Agglomeration dies nicht macht?»

Das Stadtpräsidium nimmt wie folgt Stellung:

**Frage 1.1: Auf welchen Verkehrsprognosen basiert der Rahmenplan Mobilität? Wurden Prognosen insbesondere zum MIV gemacht? Und wenn ja, von wem? Welche Annahmen werden dazu getroffen?**

Der Rahmenplan Mobilität basiert auf den aktuellen Verkehrsbelastungen, welche durch Stadt und Kanton Solothurn alle fünf Jahre erhoben werden, letztmals 2015.

Für die Trendprognose MIV wurden die zusätzlichen MIV-Fahrten berechnet, welche aus der für den Zeithorizont bis 2035 geplanten Stadtentwicklung (Einwohner und Arbeitsplätze) resultieren. Die Berechnung erfolgt nach allgemein anerkannten Kennwerten (Schweizer Normen, Mikrozensus) für die Fahrtenerzeugung je MIV-Parkfeld. Die Anzahl Parkfelder wurden pro Nutzfläche nach geltender Parkplatzbemessung berechnet.

Nicht berücksichtigt wurde die zusätzliche regionale und überregionale Verkehrsentwicklung. Der Rahmenplan Mobilität stellt somit eine städtische Sicht dar und geht davon aus, dass auf Ebene Region und Kanton analoge, koordinierte Massnahmen ergriffen werden. Die Beurteilung des Handlungsbedarfs basiert auf den Planungsgrundsätzen «Abstimmung Siedlung und Verkehr», «Angebotsorientierung» und das «3V-Prinzip» (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten), welche auch im Kantonalen Richtplan und im Räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn verankert sind.

**Frage 1.2: Sind neue Trends in der Mobilitätsentwicklung (Digitalisierung, Autonomes Fahren, Sharing) berücksichtigt worden?**

Die neuen Trends der Mobilitätsentwicklung (Digitalisierung, Autonomes Fahren, Sharing) wurden in die Überlegungen miteinbezogen. Die Auswirkungen dieser Trends sind aber derzeit schwer vorhersehbar und nicht zu quantifizieren. Umfassende Prognosen fehlen gesamtschweizerisch und auch international. Erkenntnisse in einzelnen Bereichen existieren jedoch, beispielsweise in Bezug auf die folgenden absehbaren Auswirkungen: Die Entwicklung in Richtung autonome Fahrzeuge wird - ohne wirksame politische Einflussnahme - zu einer verstärkten Zunahme der individuellen Mobilität führen. Die Nachfrage nach Parkplätzen wird demgegenüber tendenziell sinken. Dies wurde im Zusammenhang mit dem Entwurf zum neuen Parkierungsreglement berücksichtigt. Die Zielsetzungen des Rahmenplans Mobilität werden durch die Trends der Mobilitätsentwicklung zusätzlich gestützt. Der Rahmenplan Mobilität ist darauf ausgelegt, „aufwärtskompatibel“ bezüglich der neuen Trends der Mobilitätsentwicklung zu sein. Neue Entwicklungen werden frühzeitig durch den Prozess des Monitorings und Controllings erfasst und miteinbezogen.

**Frage 1.3: Je nach Gewichtung und Interpretation der Annahmen entstehen andere Prognosen. Warum wird uns im Mobilitätsplan trotzdem nur eine einzige «Wahrheit» über die künftige Entwicklung der Mobilität präsentiert?**

Der Rahmenplan Mobilität orientiert sich eng an den übergeordneten Grundlagen wie Kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm sowie an dem durch Kanton und Stadt Olten gemeinsam als «Pilot» entwickelten Mobilitätsplan Olten.

Er ist betont knapp gehalten und auf die unmittelbaren Erfordernisse aus der Ortsplanungsrevision ausgerichtet. Die Prognosen stellen grobe Abschätzungen zum Zweck der Definition von Mobilitätszielen und dem Ausweisen des Handlungsbedarfs dar. Die Mobilitätsziele für die Stadt orientieren sich an Grössenordnungen. Der Rahmenplan Mobilität sieht ein flexibles Instrumentarium – einen „Werkzeugkasten“ – vor. Die Konkretisierung und Umsetzung erfolgt auf Basis der tatsächlichen Entwicklung. Diese wird periodisch durch ein Monitoring und Controlling erfasst.

**Frage 2: Das Räumliche Leitbild (Leitsatz 6) spricht von gleichen Chancen in der Mobilität. Es wird festgestellt, dass bei der angebotsorientierten Verkehrsplanung (sprich keine neuen Strassen) und steigenden Mobilitätsbedürfnissen eine Gleichbehandlung nicht möglich ist. Insbesondere nimmt der Verkehr durch die angestrebte Stadtentwicklung und Erhöhung der Einwohner zu. Also soll gemäss Rahmenplan insbesondere der MIV reduziert und verlagert werden. Hier wird die Bevölkerung regelrecht hinters Licht geführt. Warum spricht man im Leitbild von gleichen Chancen und in der Nutzungsplanung schränkt man den MIV massiv ein?**

Im Räumlichen Leitbild Leitsatz 6 wird darauf hingewiesen, dass das Mobilitätsangebot den jeweiligen Lagevorteilen von Arealen bzw. von Stadt- und Quartierstrassen angepasst wird. Dadurch werden gleiche Chancen und Möglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht.

Durch die Erstellung des Rahmenplans Mobilität wird die nötige Transparenz geschaffen. Es wird aufgezeigt, wie sich der Verkehr (MIV) durch das gewünschte Wohnwachstum entwickelt und mit welcher aktiven Steuerung, respektive mit welchem Massnahmenpaket von Handlungsfeldern, der Verkehr stadtverträglich abgewickelt werden kann. Diese Zielsetzung gibt die «3V-Strategie» aus dem kantonalen Richtplan vor.

Die «3V-Strategie» dient als Grundsatz zur Umsetzung der angebotsorientierenden Planung:

- Verkehr vermeiden: Durch eine gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrssystems sollen die gefahrenen Kilometer reduziert werden
- Verkehr verlagern: Lenkung zum öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr
- Verkehr verträglich gestalten: die Verträglichkeit des verbleibenden motorisierten Verkehrs sicherstellen

Die Handlungsfelder, Kapitel 8 Rahmenplan Mobilität, beziehen sich auf alle Verkehrsangebote nicht nur auf den MIV. Ein wichtiges Handlungsfeld ist im Kapitel 8.5 das Verkehrsmanagement. Mit dem Verkehrsmanagement kann der Verkehrsfluss, die Qualität des ÖV und die Sicherheit und Qualität des FVV gesteuert werden.

Der Verkehr ist ein zusammenhängendes Gesamtsystem mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, welche die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse abdecken. Das Bedürfnis, mobil zu sein, heisst für den Einen den ÖV nutzen oder zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sein, für den Anderen die Nutzung des privaten Autos. Somit bedeutet gleiche Chancen für alle, dass eine gute Infrastruktur zur Verfügung steht und dass ein breites, aufeinander abgestimmtes Mobilitätsangebot besteht, sodass diejenigen, welche den ÖV nutzen, ein gutes durchgängiges Angebot haben und dass für den Fuss- und Veloverkehr ein sicheres direktes Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Für den MIV ist es wichtig, dass die gut ausgebaute Infrastruktur auch genutzt werden kann. Der Verkehrsfluss ist eine wichtige Voraussetzung dazu.

Um den Verkehrsfluss sicherzustellen bedarf es, wie unter Kapitel 8 im Rahmenplan Mobilität beschrieben wird, dass die Handlungsfelder auch umgesetzt werden. Das Handlungsfeld Parkierung ist eines von sieben Handlungsfeldern. In derselben Priorität ist der Ausbau des ÖV's und des Fuss- und Velonetzes aufgelistet.

In der Nutzungsplanung wird der MIV gesamthaft nicht reduziert, sondern die aus fachlicher Sicht vorgeschlagenen Massnahmen führen dazu, dass der Verkehrsfluss, trotz Zunahme des Verkehrs, sichergestellt werden kann.

Gleiche Chancen heisst auch, dass die Gebietstypen im Parkplatzreglement die unterschiedlichen Stadtgebiete berücksichtigen. Die Erschliessungsqualitäten und die folgenden Faktoren sind relevant für die Gebietsfestlegung.

- Anteil öffentlicher Verkehr und FVV
- Perimeter Innenstadt (gemäss heutigem PP-Reglement)
- Umfeld Hauptbahnhof (besonders gutes ÖV-Angebot)
- Entwicklungsgebiete (hier besteht ein grosser Handlungsspielraum)

Zu erwähnen ist ferner, dass das Parkplatzreglement keine Wirkung auf die öffentlichen Parkplätze auf öffentlichem Grund hat.

Der Rahmenplan Mobilität ist ein Fachbericht, in welchem das heutige Verkehrsaufkommen beurteilt und ebenso aufgezeigt wird, wie sich der Verkehr entwickeln könnte und welche Massnahmen und Möglichkeiten bestehen, um den Verkehr flüssig zu halten.

Dass die Bevölkerung hinters Licht geführt wird stimmt nicht, im Gegenteil: Mit dem Rahmenplan Mobilität wird aufgezeigt, wie in der Summe der Handlungen gleiche Chancen für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden können.

**Frage 3.1: Zudem ist der Verfasser Markus Reichenbach, kontextplan, bereits als Jurymitglied Verkehrsplanung aufgetreten. Scheinbar hat er jetzt im Planteam S die Schlüsselperson Jürg Dietiker abgelöst und seine Mobilitätslösung, welche er in Olten bereits praktiziert, mit Unterstützung der Stadt und Kanton durchgedrückt.**

Die Mobilitätsstrategie wurde im Rahmen der Testplanung durch Jürg Dietiker erarbeitet und im räumlichen Leitbild umschrieben und festgesetzt. Die Mobilitätsstrategie von Dietiker basiert stark auf dem Ansatz der flächendeckenden Koexistenz und führt die Netzstrategie des Kantons mit den flankierenden Massnahmen zur A5 fort. Das Erschliessungsprinzip zielte in der Netzstrategie ab, die Innenstadt mit den Achsen Dornacherstrasse, Zuchwilerstrasse und Werkhofstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Mobilitätsstrategie wurde in die Instrumente der Ortsplanung 3. Phase, im Speziellen in die Erschliessungs- und Baulinienpläne und in den Netzplan mit Strassenkategorien überführt.

Während der Erarbeitung des räumlichen Leitbildes und mit der Festlegung der Handlungsfelder wurde erkannt, dass es für die 3. Phase der Ortsplanung eine zusätzliche Grundlage benötigt: Eine Analyse der Verkehrsentwicklung in welcher aufgezeigt wird, wie sich der Verkehr aufgrund der künftigen Entwicklung der Stadt verhalten wird.

Markus Reichenbach von Kontextplan hat somit nicht Jürg Dietiker abgelöst, sondern einen Zusatzauftrag erhalten. Der Rahmenplan Mobilität basiert auf dem Mobilitätskonzept von Jürg Dietiker. Er liefert die Grundlage und Massnahmen, damit die Erschliessung der im räumlichen Leitbild genannten Entwicklungsgebiete sichergestellt werden kann. Der Rahmenplan Mobilität zeigt auf, wie die Verkehrsentwicklung auf die Ziele der Stadtentwicklung abgestimmt und damit stadtverträglich organisiert werden kann.

Die Arbeit von Markus Reichenbach ist vergleichbar mit dem Erarbeiten des Kultur- und des Naturinventars. Diese vertieften Arbeiten wurden auch separat vergeben. Die Arbeiten stehen in engem Zusammenhang mit der Ortsplanung und dienen als Grundlage für die Ortsplanung Phase 3, sind jedoch nur orientierend.

Für die Erarbeitung der 3. Phase bestand eine Projektorganisation. Im GR Antrag „Ortsplanung Phase 3: Verabschiedung der Unterlagen zur Öffentlichen Mitwirkung und zur Kantonalen Vorprüfung“ wurden das Vorgehen der 3. Phase wie auch die Projektorganisation (siehe untenstehende Abbildung) wie folgt beschrieben: Sämtliche Unterlagen der Ortsplanung wurden vom Ortsplaner (Planteam S), den Fachspezialisten Verkehrsplanung (Kontextplan), Kulturinventar (Vestigia GmbH), Naturinventar (W+S Landschaftsarchitekten) und Rechtsunterstützung (Gaston Barth) aufbereitet und in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe ausgearbeitet. Das Begleitgremium – bestehend aus der Arbeitsgruppe und zwei Mitgliedern der Kommission für Planung und Umwelt, einem Mitglied der Baukommission und der kantonalen Kreisplanerin (Corinne Stauffiger) – hat in mehreren Sitzungen die Unterlagen und Dokumente überprüft und zu Händen der KPU verabschiedet.

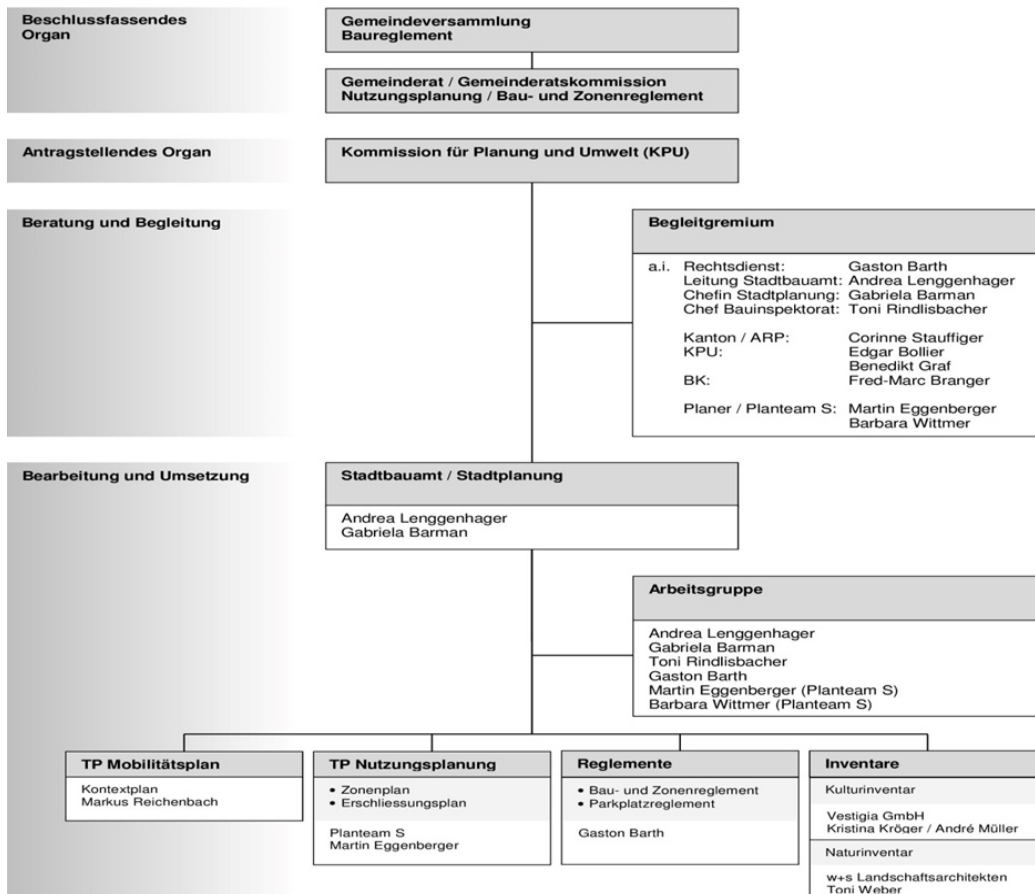


Abbildung: Organisation Ortsplanung dritte Phase und ihre Beteiligten

Somit ist klar festzuhalten, dass keiner der Fachplaner, weder Kontextplan noch Planteam S, Vestigia oder W+S Landschaftsarchitekten etc. seine Lösung „durchdrückt“. Die Kommission für Planung und Umwelt ist die zuständige Fachkommission, welche sämtliche Planungsgeschäfte bearbeitet, prüft und für die politischen Behörden freigibt.

Die Ausgangslagen von Olten und Solothurn (und den meisten anderen Städten in der Schweiz) sind vergleichbar:

- Das Netz in den neuralgischen Punkten ist ausgelastet / überlastet
- Die Stadtentwicklung generiert mit dem weiterem Wachstum der Mobilitätsnachfrage Handlungsbedarf
- Die Potenziale Fuss-/Veloverkehr und ÖV sind bei weitem nicht ausgelastet.

Die Planungsgrundsätze, auf denen der Mobilitätsplan Stadt Solothurn basiert, sind schweizweit Standard (Abstimmung Siedlung&Verkehr, Angebotsorientierung «3V-Prinzip»). Der Mobilitätsplan-Methodik ist beispielsweise vergleichbar mit dem vom Kanton Aargau definierten Inhalt des Kommunalen Gesamtplans Verkehr KGV. Der Mobilitätsplan stellt also keine ideologische Idee von Kontextplan dar, sondern ist „state of the art“.

Der Mobilitätsplan von Olten und der Rahmenplan Mobilität von Solothurn sind sehr unterschiedlich in der Bearbeitungstiefe. Der Rahmenplan Mobilität in Solothurn ist „nur“ ein Rahmenplan, dessen Schwerpunkt die Analysephase darstellt. Die „Zahlen“ wie Relationen Verkehr IST/Trendentwicklung, die P-Regelung, die Ableitungen zur Entwicklung ÖV und FVV sind alle massgeschneidert auf die Solothurner-Verhältnisse. Eine umfassende Mobilitätslösung im Sinne einer Planung, wie sie in Olten besteht, existiert für Solothurn noch nicht. Definiert ist ein integrales Massnahmenpaket mit Handlungsfeldern in ihrer grundsätzlichen

Ausrichtung. Teile davon sind in die Nutzungsplanung eingeflossen. Weitere Teile müssen weiter konkretisiert und vertieft werden.

**Frage 3.2: Wer erteilte ihm den Auftrag zum Rahmenplan? Welche Rolle hat er als ehem. Jurymitglied nun im Planteam S? Welche Rolle hat die Firma Kontextplan in der laufenden Ortsplanungsrevision?**

Die Leiterin des Stadtbauamts hat im Oktober 2016 den Auftrag für die Ausarbeitung des Rahmenplans Mobilität erteilt.

Die Rolle von Kontextplan als Auftragnehmer und Fachplaner im Rahmen der Ortsplanung, wurde in der Frage 3.1 beantwortet. Ergänzend ist zu erwähnen, dass die Arbeiten der 3. Phase aus fachlicher Sicht grundsätzlich abgeschlossen sind. Alle Instrumente der Ortsplanung sind aufeinander abgestimmt. Jetzt folgen die Mitwirkungen der Bevölkerung und die der Politik. Je nach Mitwirkungsergebnis müssen die Instrumente überarbeitet und angepasst werden; hier bedarf es wiederum den Einbezug der Fachplaner, damit diese dann im Frühjahr 2019 der obersten Planungsbehörde, dem Gemeinderat, zur Verabschiedung vorgelegt werden können.

**Frage 4: Ohne Rahmenplan sind die Ziele der zukünftigen Mobilitätsentwicklung und Verkehrsplanung scheinbar nicht in die 3. Phase der Ortsplanungsrevision zu überführen. Er liefert stufengerecht die nötige fachliche Grundlage dazu (Aussage Seite 3). Warum wurde dann das PP-Reglement in der Kommission für Planung und Umwelt am 19.02.2018 beschlossen und der für dieses Reglement grundlegend erforderliche Rahmenplan Mobilität (Kernmassnahme des Rahmenplans in der Umsetzung, siehe Seite 5 RM) in der gleichen Kommission erst am 26.02.2018 „behandelt“ (siehe GR-Protokoll vom 15.05.2018)?**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Parkplatzreglement eine grundeigentümergebundene Wirkung hat und daher ‚beschlossen‘ werden muss, während der Rahmenplan Mobilität als ‚orientierendes‘ Instrument allein die fachliche Grundlage bildet für die schon vorstehend erwähnten Handlungsfelder.

Die in den vorstehenden Antworten 1 und 2 erwähnten Grundlagen, welche einen wesentlichen Bestandteil des Rahmenplans Mobilität bilden, liegen seit Mai 2017 vor. Die Thematik der Mobilität wurde in der Folge wiederholt in der Kommission für Planung und Umwelt (KPU) präsentiert und diskutiert. Eine weitere Präsentation und Diskussion fand sodann auch im Rahmen des zweiten Workshops zur Phase 3 OPR mit dem Gemeinderat am 20. Oktober 2017 statt. In der Folge, am 4. Dezember 2017, widmete die KPU dem Parkplatzreglement eine Spezialsitzung, bevor sie dieses an der Sitzung vom 19. Februar 2018 zu Händen GRK/GR verabschiedete bzw. beschloss. Die Antwort auf die durchaus nachvollziehbare Frage des Interpellanten ist allein die, dass der Präsident der KPU und das Stadtbauamt zuerst den Genehmigungsinhalt verabschiedet wollten und erst danach den noch ausstehenden orientierenden Inhalt. An der Sitzung vom 26. Februar 2018 wurde der Rahmenplan Mobilität demnach nur noch ‚pro forma‘ verabschiedet, es gab keine Anpassungen, welche inhaltliche Auswirkungen gehabt hätten auf das Parkplatzreglement.

**Frage 5.1: Warum werden die wirtschaftlichen Folgen des Rahmenplans Mobilität (sowie des neuen Reglements über Parkplätze/Parkfelder für Motorfahrzeuge) für Detailhandel, Gewerbe und Industrie nicht thematisiert, geschweige denn berechnet?**

Im Vordergrund steht der Handlungsbedarf, dass das heutige Verkehrsnetz während Hauptverkehrszeiten an der Grenze der technischen Leistungsfähigkeit steht und Überlastungs-



scheinungen zeigt. Die Westtangente ist in Spitzenzeiten sehr stark belastet, die Knoten Obach, Allmend und Dreibeinskreuz funktionieren an der Leistungsgrenze, es entstehen Stausituationen. Die Infrastruktur ist bestehend, somit erfolgt die Mobilitätsentwicklung angebotsorientiert. Für die Attraktivität von Solothurn als Wohn- und Wirtschaftsstandort ist es eminent wichtig, dass der heutige Verkehrsfluss beibehalten werden kann. Für die Weiterentwicklung von Solothurn ist es ebenso wichtig, dass die Erschliessung der Entwicklungsgebiete sichergestellt werden kann. Somit bedarf es zwingend Massnahmen, damit der Verkehr stadtverträglich gesteuert werden kann. Wirtschaftliche Berechnungen tragen nicht dazu bei, dass wir keine Überlastung im Strassennetz haben.

Wir haben uns sehr stark mit den Folgen der Verkehrsüberlastung in Solothurn und dessen Auswirkungen auf Bewohner und Gewerbe in qualitativer Hinsicht befasst. Gerade deshalb entstand der Rahmenplan Mobilität, welcher Handlungsfelder und Massnahmen aufzeigt, wie der Verkehr stadtverträglich gestaltet werden kann und somit die Detailhändler und das Gewerbe gut erreichbar bleiben.

**Frage 5.2: Warum werden diese zentralen und einschneidenden Verkehrsmassnahmen erst jetzt in der 3. Phase Nutzungsplanung zur Kenntnis gebracht, wenn diese doch schon bei der 2. Phase als Grundlage für das Räumliche Leitbild bekannt waren (siehe Seite 3, 2. Abschnitt RM)?**

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist eine raumplanerische Aufgabe. Mit dem Rahmenplan Mobilität, welcher die fachliche Grundlage liefert, wird diese Aufgabe konkretisiert. Was jedoch falsch interpretiert wird, ist, dass der Rahmenplan Mobilität bestanden hat und somit die strategische Grundlage lieferte für das räumliche Leitbild. Die strategische Grundlage des Verkehrs lieferte grundsätzlich das Team von Planteam S mit ihren Fachspezialisten im Rahmen der Testplanung.

Das Mobilitätskonzept musste konsequent weiterentwickelt werden, ebenso mussten die planerischen Grundlagen geschaffen werden für die Überarbeitung des PP-Reglements. Aufgrund dessen erfolgte die Auftragserteilung für den Mobilitätsplan im Oktober 2016. Zur selben Zeit wurde das räumliche Leitbild fertiggestellt, welches die Weiterführung des Ergebnisses der Testplanung war. Aufgrund der Empfehlung des Kantons wurden für alle Leitsätze im Rahmen des räumlichen Leitbildes noch Handlungsempfehlungen formuliert. Konkretere Angaben wurden daher zu diesem Zeitpunkt weder im Städtebau bezüglich Dichte noch in der Verkehrsplanung bezüglich PP-Reglement gemacht, da dies nicht stufengerecht gewesen wäre. Das Leitbild stellt die strategische übergeordnete Ebene dar. Gegenstand der 3. Phase war, die Konkretisierung von Abstimmung Siedlung und Verkehr, unter Einbezug der effektiven Nutzungsentwicklungen und der damit verbundenen Verkehrsentwicklung, aufzuzeigen.

**Frage 6: Wie beurteilt die Verwaltung die finanziellen Auswirkungen des neuen Rahmenplans Mobilität für die Bürger sowie Detailhandel, Gewerbe und Industrie der Stadt Solothurn? Ist nicht mit Umsatzeinbussen in Millionenhöhe, beziehungsweise mit Arbeitsplatzverlagerungen zu rechnen? Warum schränkt man sich bei der Verkehrsentwicklung in der Kantonshauptstadt ein, während die umliegende Agglomeration dies nicht macht?**

Hier ist zu erwähnen, dass gemäss § 10 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes die Einwohnergemeinde verpflichtet ist, ihre Ortsplanung in der Regel alle zehn Jahre zu überprüfen und – wenn nötig – anzupassen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr stellt im Rahmen der Ortsplanung ein übergeordnetes Ziel dar. Der Rahmenplan Mobilität liefert dazu für die Stadt Solothurn rein die fachliche Grundlage. Der Rahmenplan Mobilität schränkt die Verkehrsentwicklung nicht ein. Er zeigt vielmehr auf, wie die geplante Stadtent-

wicklung mit dem damit verbundenen Mobilitätswachstum und unter den gegebenen Randbedingungen stadtverträglich erfolgen kann. Er liefert die möglichen Werkzeuge, um die Verkehrsentwicklung stadtverträglich zu organisieren (siehe auch Antwort zur Frage 2). Ein optimales Verkehrsmanagement, um den Verkehrsfluss aufrechterhalten zu können, die Qualität des ÖV und die Sicherheit und Qualität des Fuss und Veloverkehrs FVV sind wichtige Voraussetzungen für die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt Solothurn.

Alle Städte stehen vor der gleichen grossen Herausforderung einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Wie schon mehrmals erwähnt, verfolgt die Stadt Solothurn die «3V-Strategie» des kantonalen Richtplans. Es liegt auf der Hand, dass auf dem Strassennetz der Kernstadt Solothurn der Handlungsbedarf am deutlichsten wird. Die Wirkungszusammenhänge mit der ganzen Region erfordert jedoch ein koordiniertes Handeln über die Stadtgrenzen hinaus. Hier sind sowohl die Nachbargemeinden als auch der Kanton als Eigentümer der Hauptstrassen und als koordinierende Instanz gefordert.

Wir gehen davon aus, dass auf Ebene Kanton ebenso die umliegenden Gemeinden analoge, koordinierte Massnahmen mittelfristig ergreifen werden. Aus diesem Grunde sind wir diesbezüglich auch im Gespräch mit dem Kanton.

Auf Fachebene wurden sämtliche Entscheidungsgrundlagen aufbereitet. Aus fachlicher Sicht vertreten wir die Haltung, dass es ein Umdenken und zukunftsgerichtetes Handeln bezüglich des Mobilitätsverhaltens bedarf. Die oberste Planungsbehörde ist der Gemeinderat; es liegt in der Verantwortung des Gemeinderats, für Solothurn die Zukunft der Mobilität zu gestalten.

**Urs Unterlerchner** äussert sich wie folgt zur Interpellationsbeantwortung:

Frage 1: Leider wurde seine Frage nicht beantwortet. Er wollte wissen, welche Prognosen als Grundlage für die Rahmenpläne beigezogen wurden. Insbesondere hätte ihn interessiert, wer eine Trendprognose vorgenommen hat. Leider konnten seine beiden Fragen nicht beantwortet werden. Das einzige, was aus der Antwort ersichtlich wird, ist die Tatsache, dass die Verkehrsentwicklung völlig isoliert – ohne Einbezug der Agglomerationsgemeinden oder des Kantons – betrachtet wird. Zu diesem Punkt wird er sich später noch detailliert äussern.

Die neuen Trends der Mobilitätsentwicklung (Digitalisierung, autonomes Fahren, Sharing usw.) wurden in die Überlegungen miteinbezogen. Es wird davon ausgegangen, dass sich bei der Mobilität etwas ändern wird. Da jedoch keine Zahlen vorhanden sind, geht man davon aus, dass die Verkehrszunahme wie bis anhin erfolgen wird und die Annahmen werden dadurch einfach aufgerechnet. Es werden Behauptungen in den Raum gestellt, wie z.B. dass die Mobilität trotz autonomen Fahrzeugen zunehme und die Nachfrage nach Parkplätzen tendenziell sinken werde. Wie man zu diesen Aussagen kommt, wird jedoch nicht erwähnt.

Frage 2: Auch bei dieser Frage wird offensichtlich, dass eine völlig isolierte Analyse vorgenommen wurde. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung geht vom bestehenden Verkehrssystem und Strassennetz aus. Beides soll nicht erweitert werden. Wenn also mehr Fahrten durch Siedlungsentwicklungen entstehen (auch regional), dann führt dies unweigerlich zu Stausituationen. Entweder akzeptiert man dies, oder die Zunahme des MIV wird eben eingeschränkt, wie dies der Rahmenplan vorsieht. Ob es sinnvoll ist, dass dies unsere Stadt für sich alleine plant, ist äusserst fraglich. Bereits heute kommt es zu Stausituationen, ohne dass auch nur eine einzige Wohnung oder ein Gewerbebetrieb im Weitblick realisiert wurde. Die Verkehrskapazität wurde also von anderen Verkehrsteilnehmenden bereits absorbiert. Auch dieses Beispiel zeigt, dass der Verkehr nicht für eine Stadt alleine vorgeschrieben und gesteuert werden kann.

Frage 3: Diese Antwort belegt, dass die Leiterin des Stadtbauamtes sämtliche Vergaben und Aufträge zur OPR steuert und vergibt. Dies, obwohl der Gemeinderat als oberste Planungsbehörde bereits an seiner Sitzung vom 26. März 2013 beschlossen hat, dass die Richtpläne der Nutzungsplanung zwar Konzepte oder Masterpläne heissen, dass diese aber durch den Gemeinderat beschlossen werden müssen. Im Weiteren hat der Gemeinderat bei der Verabschiedung des Vorgehenskonzeptes zur 2. Phase beschlossen, dass ein Planungsteam durch den Gemeinderat zu bestimmen und zu legitimieren sei. Sollte diesbezüglich seine Erinnerung falsch sein, dann kann er gerne korrigiert werden.

Frage 4: Für die Antwort zu dieser Frage muss er sich bei der Verwaltung bedanken. Er hat sich erkundigt, weshalb das Parkplatzreglement bereits am 19. Februar 2018 von der KPU beschlossen wurde, der Rahmenplan Mobilität, der für dieses Reglement erforderlich ist, jedoch erst am 26. Februar 2018. Dadurch wird deutlich, dass das Vorgehen für die Gemeinderäte/-innen nicht nachvollziehbar sein kann. Er geht davon aus, dass die Erläuterungen in der Antwort korrekt sind. Für einen neutralen Beobachter bleibt jedoch ein fader Beigeschmack. Der formelle Ablauf der OPR wurde bereits von anderen Personen kritisch hinterfragt. Der vorher beschriebene Ablauf ist einfach ein weiteres Element, das einem etwas stutzig machen lässt.

Fragen 5 und 6: Die wirtschaftlichen Folgen unserer Mobilitätsstrategie für Gewerbe und Industrie wurden beiläufig thematisiert. Man erkennt klar und deutlich, dass andere Themen grössere Priorität genossen haben. Ob dieses Vorgehen sinnvoll ist, wagt er ebenfalls zu bezweifeln. Die Kreise, die durch die geplante Strategie eingeschränkt werden, werden sich im weiteren Verlauf der OPR ganz sicher noch deutlich äussern.

Abschliessend hält er nochmals deutlich Folgendes fest: Die Stadt will die zukünftige Mobilität steuern und lenken. Dies kann sie jedoch nicht alleine und autonom mit direktiven Vorschriften erreichen. Bei der Verkehrsplanung handelt es sich um eine funktionale Planung, die nicht nur isoliert auf dem Stadtgebiet betrachtet werden kann. Der effektive Verkehr in Solothurn entsteht durch das Mobilitätsverhalten einer ganzen Region. Eine isolierte Verkehrssteuerung in der Stadt ist nicht zielführend und muss zwingend von der ganzen Region und vom Kanton beurteilt, bearbeitet und beschlossen werden.

Im vorangehenden Geschäft hat der Gemeinderat nun ein Projekt durchgewunken, das von den Vorteilen der OPR profitiert. Die Nachteile, wie die verschärften Vorgaben bei den Parkplätzen und den Grünflächen, werden dem Bauherrn jedoch nicht auferlegt. Weshalb die Mehrheit der SP und die Grünen dies nicht thematisiert haben, erscheint ihm schleierhaft. Es wird ein einzelnes Projekt bevorzugt. Er hofft zwar für den Bauherrn, dass es keine Einsprachen geben wird, wünscht jedoch viel Glück bei den Argumentationen, falls es solche geben sollte.

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

#### **Verteiler**

Stadtpräsidium  
Stadtbauamt  
ad acta 012-5, 601, 792-0

11. Dezember 2018

Geschäfts-Nr. 74

#### **4. Interpellation von Urs Unterlerchner vom 3. Juli 2018, betreffend «Planungs- und Studienaufträge»; Beantwortung**

Referent: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Vorlagen: Interpellation mit Interpellationsantwort vom 16. Oktober 2018

**Urs Unterlerchner** hat am 3. Juli 2018 folgende **Interpellation mit Begründung** eingereicht:

##### **«Planungs- und Studienaufträge**

Wie in der Interpellation Mobilität aufgezeigt, ist die Rolle von externen Planern und Fachleuten nicht immer klar. Insbesondere bei der Ortsplanungsrevision ist nicht klar ersichtlich, wer wem, welche Aufträge erteilt. Externe Fachleute werden auch bei der Stadtentwicklung Weitblick beauftragt. Auch hier ist nicht klar, wer im Sinne der Einheit der Materie, wann welche Haupt- und allenfalls zusätzliche Folgeaufträge erteilt. Zudem ist bei der ordentlichen Kreditgenehmigung nicht ersichtlich, wie dieser aufgeteilt und an welche Personen/Firmen vergeben wird. Gerade bei der Mobilitätsplanung hat sich gezeigt, wie zentral für die oberste Planungsbehörde (GR) die Auftragnehmer und deren Planungsphilosophie sind. Zudem stellt sich gerade bei der Ortsplanung als langfristiges und zentrales Steuerungsinstrument die Frage nach der Legitimation der verschiedenen Planer durch den Gemeinderat als oberste Planungsbehörde (Exekutive).

Wir bitten um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann werden von externen Dienstleistern Planungs- und Studienaufträge eingeholt?
2. Nach welchen Kriterien werden Planungs- und Studienaufträge an externe Dienstleister vergeben?
3. Wie viel bezahlte die Stadt Solothurn in den vergangenen 5 Jahren für externe Planungs- und Studienaufträge (Gesamtsumme)? Welche Planungsbüros wurden berücksichtigt (Auftragsvolumen der einzelnen Dienstleister)?
4. 2015 wurde die Submission der Ortsplanung mit einem Testplanungsverfahren ausgeschrieben und durchgeführt. Begleitet hat die Ausschreibung, das Programm und die Jurierung Kontextplan. Gewonnen hat das Verfahren das Team von Planteam S mit diversen Fachplanern. Interessanterweise bearbeitet nun aber nicht das Planungsbüro Jürg Dietiker die Verkehrsplanung, sondern Kontextplan. Wieso?
5. Wer hat wann, zu welchen Konditionen, in welchem Vergabeverfahren, den Auftrag Rahmenplan Mobilität erteilt?
6. Aufgrund der aktuellen Ortsplanungsrevision werden diverse gesetzliche Grundlagen angepasst. Ist davon auszugehen, dass aufgrund dieser Anpassungen vermehrt Planungs- und Studienaufträge vergeben werden müssen? Müssen insbesondere Private in Zukunft vermehrt damit rechnen, bei Bauprojekten Studienaufträge/ Variantenvorschläge einreichen zu müssen?

7. Kennen sich Mitarbeiter der Verwaltung und Verantwortliche einzelner Planungsbüros aufgrund eines früheren gemeinsamen Arbeitgebers?»

Das Stadtpräsidium nimmt wie folgt Stellung:

Allgemeine einleitende Bemerkung: Wir halten uns eher kurz in der Beantwortung der gestellten Fragen, da wir davon ausgehen, dass mit der Beantwortung der Fragen nicht erwartet wird, dass wir das öffentliche Beschaffungsrecht oder Projektierungsprozesse und Abläufe erläutern müssen.

**Frage 1: Wann werden von externen Dienstleistern Planungs- und Studienaufträge eingeholt?**

Planungs- und Studienaufträge werden dann vergeben, wenn die Kredite in der laufenden Rechnung wie auch in der Investitionsrechnung bewilligt sind. Das Stadtbauamt, Abteilungen Planung, Tiefbau und Hochbau, nimmt in allen Projekten und über alle Teilphasen die Rolle und Aufgabe der Projektleitung Bauherr wahr. Dies sind hauptsächlich Aufgaben in der Phase strategische Planung, Projektführung und Steuerung. Grundsätzlich werden für alle Projekte Planerleistungen an Dritte vergeben. Bei kleineren Projekten, im speziellen bei Unterhaltsprojekten in den Bereichen Hoch- und Tiefbau, kann es sein, dass teilweise, je nach Aufgabenstellung, auch Projektierungsaufgaben „Inhouse“ gemacht werden.

**Frage 2: Nach welchen Kriterien werden Planungs- und Studienaufträge an externe Dienstleister vergeben?**

Sämtliche Vergaben, welche das Stadtbauamt Solothurn tätigt, erfolgen gemäss den rechtlichen Grundlagen zum öffentlichen Beschaffungswesen. Folgende Rechtsquellen sind dabei massgebend:

Völkerrecht:

- GATT/WTO-Übereinkommen vom 15. April 1994 (SR 0.632.231.422)
- Bilaterales Abkommen CH / EU vom 26. Februar 1999

Bundesrecht:

- Bundesgesetz über den Binnenmarkt (BGBM, SR 943.02)

Interkantoniales Recht:

- Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB)

Kantonales Recht:

- Submissionsgesetz vom 22. September 1996 (BGS 721.54)
- Submissionsverordnung vom 17. Dezember 1996 (BGS 721.55)

Alle genannten Rechtsquellen sind für die Stadt massgebend. Der Geltungsbereich dieser Rechtsquellen überschneidet sich teilweise, so dass meistens Bestimmungen mehrerer Rechtsquellen auf die Vergabe eines Auftrags anwendbar sind. Um festzustellen, welchen Bestimmungen ein konkreter Auftrag im Einzelfall untersteht, muss Klarheit bestehen über die Art und den Wert des Auftrags.

Die Zuständigkeiten für die Vergaben werden im städtischen Reglement über die Vergabe öffentlicher Aufträge der Stadt Solothurn (Submissionsreglement) vom 13. Dezember 2011 geregelt.

Ebenso orientieren wir uns am Leitfaden zur Beschaffung von Planerleistungen, herausgegeben durch die Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) sowie der Ordnungen des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (Ordnungen SIA 142 und 143).

Für die Vergabe von Dienstleistungen gelten folgende Schwellenwerte:

Auftragsart/Verfahrensart	Freihändiges Verfahren	Einladungsverfahren	Offenes und selektives Verfahren
Dienstleistungen	Bis Fr. 150'000	Ab Fr. 150'000	Ab Fr. 250'000

Je nach Aufgabenstellung und Auftragssumme sind unterschiedliche Vergabeverfahren (Beschaffungsformen) anzuwenden. Wir unterscheiden folgende drei Beschaffungsformen:

- Der Architektur- oder Ingenieurwettbewerb gemäss Art. 40 ff. VöB oder kantonaler Bestimmungen, subsidiär Ordnung SIA 142 (Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe).
- Der Studienauftrag gemäss bundesrechtlicher oder kantonaler Bestimmungen, subsidiär Ordnung SIA 143 (Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge).
- Die Leistungsausschreibung gemäss BöB/VöB oder kantonaler Bestimmungen.

Je nach Beschaffungsform müssen Eignungs- und Zuschlagskriterien definiert werden. Die Eignungskriterien beziehen sich auf die Anbieter. Sie legen fest, welche Eigenschaften und Fähigkeiten der Anbieter aufweisen muss, damit er für die Erfüllung des Auftrags in Frage kommt. Die Zuschlagskriterien beziehen sich direkt auf die zu erbringende Leistung respektive Angebot.

Der Zuschlag erfolgt an das wirtschaftlich günstigste Angebot. Dieses wird ermittelt anhand von Zuschlagskriterien. Die Wahl der richtigen Kriterien ist deshalb entscheidend. Die für eine bestimmte Beschaffung massgeblichen Zuschlagskriterien sind immer spezifisch auf die Besonderheiten des jeweiligen Auftrags zu definieren. Die Kriterien müssen aber immer sachlich begründet sein und dürfen sich nicht diskriminierend auswirken. § 26 Abs. 2 SubG sowie der „Leitfaden zur Beschaffung von Planerleistungen“ der KBOB listen mögliche Zuschlagskriterien im Sinne einer Auswahl auf.

Die im Einzelfall massgebenden Zuschlagskriterien müssen in den Ausschreibungsunterlagen unter Angabe ihrer prozentualen Gewichtung aufgeführt werden. Die eingereichten Angebote müssen anhand der bekanntgegebenen Zuschlagskriterien bewertet werden. Es dürfen nachträglich keine neuen Zuschlagskriterien definiert, noch einzelne Kriterien nachträglich weggelassen oder die Gewichtung geändert werden.

**Frage 3: Wie viel bezahlte die Stadt Solothurn in den vergangenen 5 Jahren für externe Planungs- und Studienaufträge (Gesamtsumme)? Welche Planungsbüros wurden berücksichtigt (Auftragsvolumen der einzelnen Dienstleister)?**

In der Tabelle 3 werden die Vergabesummen von Dienst-/Planerleistungen pro Jahr und die Anzahl der in den Jahren 2013 bis 2017 abgeschlossener Verträge dargestellt. Ebenso ist ersichtlich, in welchem Verfahren die Dienst-/Planerleistungen vergeben worden sind.

Vergabeverfahren		2013		2014		2015		2016		2017		2013-2017	
		Total CHF	Verträge Anz.	Total CHF	Verträge Anz.	Total CHF	Verträge Anz.	Total CHF	Verträge Anz.	Total CHF	Verträge Anz.	Total CHF	Verträge Anz.
Freihändiges	Offert Anfrage*	281'392	12	346'421	23	721'063	26	162'160	9	622'895	13	2'133'931	83
	Direkt Vergabe	376'277	19	253'551	18	227'230	8	986'990	31	571'174	20	2'415'222	96
Einladungs		755'470	3	104'500	1							859'970	4
offenes/selektives		1'567'661	1					415'422	3	292'705	1	2'275'788	5
<b>Gesamttotal</b>		<b>2'980'800</b>	<b>35</b>	<b>704'472</b>	<b>42</b>	<b>948'293</b>	<b>34</b>	<b>1'564'572</b>	<b>43</b>	<b>1'486'774</b>	<b>34</b>	<b>7'684'911</b>	<b>188</b>

\*Bei Offertanfragen liegen min. 2 bis 3 Offerten vor

Tabelle 3: Übersicht der Vergabesummen Dienst-/Planerleistungen pro Jahr je Vergabeverfahren (inkl. MWST)

Gemäss Reglement über die Vergabe öffentlicher Aufträge der Stadt Solothurn (Submissionsreglement) § 2 ist für die Vergabe das Stadtbauamt für Bauaufträge sowie für Planungsaufträge in den Bereichen Hoch- und Tiefbau, Stadt- und Raumplanung bis Fr. 150'000.-- zuständig. Ab Fr. 150'000.-- ist dies die Baukommission für Bauaufträge sowie für Planungsaufträge in den Bereichen Hoch- und Tiefbau. Für Planungsaufträge in den Bereichen Stadt- und Raumplanung ab Fr. 150'000.-- ist die Planungskommission verantwortlich.

Im freihändigen Vergabeverfahren wurden in den letzten fünf Jahren insgesamt 179 Aufträge mit einer Gesamtauftragssumme von Fr. 4'549'153.-- vergeben. Diese Aufträge haben sich auf insgesamt 93 Firmen verteilt.

Weitere Einsicht über einzelne Dienstleister und ihre Auftragssummen kann den Gemeinderäten jederzeit im Stadtbauamt gegeben werden. Eine Liste mit sämtlichen Auftragnehmern und den Auftragssummen zu veröffentlichen, sehen wir im Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens als sehr unüblich und nicht zielführend an.

**Frage 4: 2015 wurde die Submission der Ortsplanung mit einem Testplanungsverfahren ausgeschrieben und durchgeführt. Begleitet hat die Ausschreibung, das Programm und die Jurierung Kontextplan. Gewonnen hat das Verfahren das Team von Planteam S mit diversen Fachplanern. Interessanterweise bearbeitet nun aber nicht das Planungsbüro Jürg Dietiker die Verkehrsplanung, sondern Kontextplan. Wieso?**

Planteam S (mit Büro Adrian Strauss, Flury und Rudolf, Jürg Dietiker, Rütter Soceco AG, W+S Landschaftsarchitekten) hat auf Basis der Testplanung das räumliche Leitbild erstellt. Das räumliche Leitbild wurde dazumal durch eine Arbeitsgruppe (siehe Impressum des räumlichen Leitbildes) operativ begleitet, bevor die Arbeiten jeweils in der Kommission für Planung und Umwelt verabschiedet wurden.

Die Arbeitsgruppe bestand aus:

- dem Ortsplaner (Planteam S)
- Gaston Barth, welcher die Ortsplanung seit Beginn begleitet
- zwei Fachjuroren Christian Wiesmann (Stadtplanung) und Markus Reichenbach (Verkehrsplanung), welche das Stadtbauamt fachlich unterstützten
- zwei Mitgliedern der Kommission für Planung und Umwelt, Edgar Bollier und Benedikt Graf

Ebenso aus dem Testplanungsverfahren heraus erteilte die KPU den Zuschlag für die Erarbeitung der Ortsplanung Phase 3 an das Planteam S. Die Leistungen beinhalten die Überarbeitung der Planungsinstrumente - dies sind Unterlagen der Ortsplanung mit Genehmigungsinhalt (wie nachfolgend aufgeführt) sowie der Raumplanungsbericht, welcher die raumrelevanten Themen und Ziele der Leitsätze aus dem Räumlichen Leitbild und ihren Bezug zu den Instrumenten der Ortsplanung vertieft beschreibt.

- Zonenplan 1: Nutzung
- Zonenplan 2: Schutzgebiete und Schutzobjekte
- Zonenplan 3: Lärmempfindlichkeitsstufen
- Bau- und Zonenreglement (BZRn), inkl. Baumassetabelle und Anhänge
- Netzplan mit Strassenkategorien
- Erschliessungs- und Baulinienpläne

Arbeiten wie die Überarbeitung der separaten Reglemente (Reglement über Parkfelder für Motorfahrzeuge und Reglement über die Öffnungszeiten für gastwirtschaftliche Betriebe und Take-away/Imbiss-Betriebe), das Überarbeiten und Aktualisieren des Bau- und Naturinventars, sind nicht Bestandteil des Zuschlags an das Planteam S.

Während der Erarbeitung des räumlichen Leitbildes und mit der Festlegung der Handlungsfelder wurde erkannt, dass es für die 3. Phase der Ortsplanung eine zusätzliche Grundlage benötigt: Eine Analyse der Verkehrsentwicklung in welcher aufgezeigt wird, wie sich der Verkehr aufgrund der künftigen Entwicklung der Stadt verhalten wird.

Markus Reichenbach von Kontextplan hat somit nicht Jürg Dietiker abgelöst, sondern einen Zusatzauftrag erhalten. Der Rahmenplan Mobilität basiert auf dem Mobilitätskonzept von Jürg Dietiker. Er liefert die Grundlage und Massnahmen, damit die Erschliessung der im räumlichen Leitbild genannten Entwicklungsgebiete sichergestellt werden kann. Der Rahmenplan Mobilität zeigt auf, wie die Verkehrsentwicklung auf die Ziele der Stadtentwicklung abgestimmt und damit stadtverträglich organisiert werden kann.

Die Arbeit von Markus Reichenbach ist vergleichbar mit dem Erarbeiten des Kultur- und des Naturinventars. Diese vertieften Arbeiten wurden auch separat vergeben. Die Arbeiten stehen in engem Zusammenhang mit der Ortsplanung und dienen als Grundlage für die Ortsplanung Phase 3, sind jedoch nur orientierend.

Aufgrund der Dringlichkeit und dem knappen Zeitrahmen wurde der Auftrag an Kontextplan vergeben. Kontextplan verfügt über gute Ortskenntnisse, kannte die Mobilitätsstrategie von Jürg Dietiker aus der Testplanung und die Kernkompetenz von Kontextplan liegt in der Gesamtverkehrsplanung. Der Rahmenplan Mobilität konnte somit effizient erstellt werden, da Kontextplan bereits für die Stadt Olten in Koordination mit dem Kanton Solothurn einen Mobilitätsplan ausgearbeitet hatte.

**Frage 5: Wer hat wann, zu welchen Konditionen, in welchem Vergabeverfahren, den Auftrag Rahmenplan Mobilität erteilt?**

Die Leiterin des Stadtbauamts hat im Oktober 2016, den Auftrag für die Ausarbeitung des Rahmenplans Mobilität im Umfang von CHF 75'000.-- im freihändigen Verfahren erteilt.

**Frage 6: Aufgrund der aktuellen Ortsplanungsrevision werden diverse gesetzliche Grundlagen angepasst. Ist davon auszugehen, dass aufgrund dieser Anpassungen vermehrt Planungs- und Studienaufträge vergeben werden müssen? Müssen insbesondere Private in Zukunft vermehrt damit rechnen, bei Bauprojekten Studienaufträge/Variantenvorschläge einreichen zu müssen?**

Für die Stadt wird sich aufgrund der Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen bezüglich Vergabe von Planungs- oder Studienaufträge kaum etwas ändern.

Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren können der Baubehörde aus rechtlichen Gründen keine Varianten zum Beschluss vorgelegt werden. Die Baubehörde hat keine Möglichkeit im Baubewilligungsverfahren (auch im Rahmen von Voranfragen) Varianten zur Beurteilung zu verlangen. Wie im neuen § 7 formuliert, können höchstens bei grösseren, räumlich und gestalterisch anspruchsvollen Bauvorhaben weitergehende Forderungen gestellt werden, wie



z.B. die Durchführung eines Wettbewerbes oder eines Studienauftrages. In der Praxis dürfte es sich dabei insbesondere um Bauvorhaben in den Entwicklungsgebieten bzw. Zentrumslagen handeln (z.B. Mischzonen Bahnhof). Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass von Privaten lancierte, grössere und anspruchsvolle Bauvorhaben, welche insbesondere auch grössere räumliche Ausdehnungen hatten, jeweils den Rahmen der Grundordnung sprengten (Ausnützung, Geschoszahl, Abstände usw.), so dass dafür spezielle Bauvorschriften ausgearbeitet werden mussten. Hier machten jeweils Wettbewerbe in Kombination mit Gestaltungsplänen Sinn (Beispiele: Perron I, Helsana). Mit dem neuen § 7 wird lediglich eine baureglementarische Grundlage geschaffen, welche bisher fehlte. Wir gehen davon aus, dass sich die Anwendungspraxis der Baubehörde nicht verändern wird.

**Frage 7: Kennen sich Mitarbeiter der Verwaltung und Verantwortliche einzelner Planungsbüros aufgrund eines früheren gemeinsamen Arbeitgebers?**

Es kann vorkommen, dass Mitarbeiter der Stadt Verantwortliche der Planungsbüros kennen. Ebenso kann es vorkommen, dass Mitarbeiter früher - im Speziellen, wenn es sich um Büros mit Sitz in Solothurn handelt - auch da gearbeitet haben und umgekehrt. Dass sich Fachleute oder Fachgruppen kennen ist normal und kann nicht verhindert werden, ansonsten hätten wir keine kompetenten Mitarbeitende oder wir könnten keine Planer – im speziellen Planungsbüros aus der Umgebung – mehr beauftragen.

Wie bereits bei den Fragen 2 und 3 erwähnt, hält sich das Stadtbauamt bei allen Vergaben an die rechtlichen Grundlagen zum öffentlichen Beschaffungswesen. Der Zuschlag erfolgt an das wirtschaftlich günstigste Angebot.

Grundsätzlich sind bei Vergaben von Aufträgen mehrere Mitarbeiter/innen des Stadtbauamts beteiligt. Freund-, Bekannt- oder Verwandtschaften spielen bei den Vergaben keine Rolle und haben dementsprechenden auch keinen Einfluss auf die Auftragserteilungen des Stadtbauamts.

**Urs Unterlerchner** hält fest, dass seine Fragen 1 und 2 beantwortet wurden. Leider jedoch nicht so, wie er sich dies erhofft hatte, dies muss er sich jedoch selber zuschreiben. Im Interpellationstext hat er zwar festgehalten, dass es ihn interessieren würde, wie in der OPR die einzelnen Planer und Unternehmer ausgewählt wurden. Bei den einzelnen Fragen hat er dies leider dann nicht mehr in dieser Deutlichkeit gemacht. Weshalb hätte ihn das interessiert? Die Planungsphilosophie der verschiedenen Planer hat entscheidenden Einfluss auf das Planungsergebnis. Dies wird im Rahmenplan Mobilität auch ziemlich deutlich. Die erwähnten Planungsaufträge wurden von der Leiterin des Stadtbauamtes freihändig vergeben. Dies bedeutet, dass keine vergleichenden Offerten von Dritten eingeholt werden müssen. Die Leiterin des Stadtbauamtes entscheidet selber. Interessiert hätten ihn v.a. die Auswahl- und Zuschlagskriterien des Stadtbauamtes. Genau diese Aufträge beeinflussen die strategische Steuerung der OPR und deren Resultate. Dies v.a. vor dem Hintergrund, dass der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 26. März 2013 beschlossen hat, dass Konzepte oder Masterpläne durch den Gemeinderat zu beschliessen sind.

Der Gemeinderat hat bei der Verabschiedung des Vorgehenskonzeptes zur 2. Phase beschlossen, dass ein Planungsteam durch den Gemeinderat zu bestimmen und zu legitimieren sei. Dies wurde jedoch nie so gemacht. Es wird festgestellt, dass heute die OPR durch externe Planer aufgestellt wurde, ohne dass sich der Gemeinderat auch nur ein einziges Mal zur Wahl dieses externen Auftragnehmers hätte äussern oder diesen hätte legitimieren können. Sämtliche Aufträge wurden durch die Leiterin des Stadtbauamtes gesteuert und direkt oder indirekt mit der KPU vergeben. Der Gemeinderat wollte dies ursprünglich jedoch anders. Falls er sich irren sollte, darf er gerne korrigiert werden.

Zum Vergleich: Sogar bei einem wichtigen Einzelbau – dem Stadttheater – wurde der Gemeinderat in die Vergabe und Auswahl des Planers, resp. des Architekten einbezogen und hat den entsprechenden Jurybericht genehmigt.

Frage 3: Von der gesamten Vergabesumme Fr. 7'684'911.-- (2013-17) wurden Fr. 4'549'153.-- (ca. 60%) freihändig vergeben. In diese Kategorie fallen auch die erwähnten Aufträge im Rahmen der OPR (insbesondere die Mobilitäts- und Verkehrsplanung). Der Gemeinderat hat beschlossen, dass er bei diesen Themen mitreden möchte. Deshalb ist es völlig klar, dass es kritische Voten gibt, wenn dies schlussendlich doch anders gemacht wird.

Fragen 4 und 5: Die Antworten zeigen, dass Jürg Dietiker scheinbar nicht in der Lage war, seine Mobilitätsstrategie in der erforderlichen Zeit weiterzuentwickeln. Aus diesem Grund wurde ein Zusatzauftrag – notabene wieder freihändig – durch die Leiterin des Stadtbauamtes vergeben. Dies kann anscheinend nur Markus Reichenbach von der Firma Kontextplan, der vorher Mitglied in der Arbeitsgruppe betreffend Testplanungsverfahren war. Auch hier wird festgehalten, dass dies rechtlich zwar zulässig sein mag, aber ob ein solches Vorgehen Vertrauen schafft, wenn einem ehemaligen AG-Mitglied ein solch wichtiger Auftrag freihändig vergeben wird, mag er doch sehr zu bezweifeln. Auch wenn dies in der Antwort verneint wird, erinnert ihn dieses Dokument doch sehr an die Planung in Olten. Wird dies in eine Relation gestellt, dann kann bei einem mittleren Stundenansatz von Fr. 150.-- eine Person 500 Stunden, oder 58 Arbeitstage oder 11,5 Wochen durchgehend am Rahmenplan Mobilität arbeiten. Wenn er nun den knapp 30-seitigen Bericht durchblättert, dann hat er gewisse Zweifel – aber was weiss er schon, denn er ist auf diesem Gebiet ja nur Laie.

**Heinz Flück** bezieht sich auf den Leitsatz 6 des Räumlichen Leitbildes. Er stellt fest, dass dieser Leitsatz von allen individuell interpretiert wird. Der Interpellant hat diesen so interpretiert, dass der MIV auch in Zukunft nicht eingeschränkt werden darf. Er selber könnte dies für sich so interpretieren, dass er als Fahrradfahrer oder Fussgänger gleich viel Fläche wie der MIV und der ÖV zur Verfügung haben möchte. Dem Rahmenplan Mobilität kann einer Grafik entnommen werden, dass der MIV zukünftig 50 Prozent beansprucht. Der ÖV und der Langsamverkehr beanspruchen hingegen je nur 25 Prozent. Gleiche Chancen interpretiert er aus seiner Sicht anders.

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

**Verteiler**  
Stadtpräsidium  
Stadtbauamt  
ad acta 012-5, 792-0

11. Dezember 2018

## 5. Verschiedenes

- Stadtpräsident **Kurt Fluri** erinnert einleitend zur heutigen Sitzung an den Brand in der Nacht auf den 26. November 2018, bei dem sieben Personen gestorben sind. Die zwei Waisenkinder, die als einzige ihrer Familie den Brand an der Wengistrasse überlebt haben, konnten in der Zwischenzeit das Spital verlassen und wurden in einem ihnen vertrauten Umfeld untergebracht. Der Betrag aus den eingegangenen Spenden von bis heute Fr. 15'000.-- wird von der Vormundin zum Wohl der Kinder eingesetzt. Im Gedenken an die Verstorbenen erheben sich alle Anwesenden zu einer Gedenkminute. Im Namen des Gemeinderates bedankt sich Stadtpräsident Kurt Fluri bei allen Einsatzkräften und Involvierten für ihren grossen Einsatz.
- Im Weiteren hält Stadtpräsident **Kurt Fluri** fest, dass Christof Schauwecker, Präsident des GPA, heute nicht anwesend ist und somit den Bericht nicht selber vorstellen kann. Der GPA schlägt folgende drei Varianten betreffend des Traktandums vor:
  1. Ein GPA-Mitglied präsentiert den Bericht (Vorschlag: Markus Jäggi).
  2. Verschiebung des Traktandums auf die GR-Sitzung im Januar 2019.
  3. Zuschaltung von Christof Schauwecker via Skype.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wurde auf die Variante 3 verzichtet. Er schlägt vor, dass das Traktandum heute behandelt werden soll.

**Markus Jäggi** hält fest, dass der GPA die Verwaltungsberichte 2016 und 2017 geprüft hat. Die Resultate der Überprüfung des Stadtbauamtes werden im Januar/Februar 2019 vorliegen. **Damit die Resultate als Gesamtpaket behandelt werden können, beantragt er, das Traktandum auf die kommende Sitzung zu verschieben.**

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wären anlässlich der heutigen Sitzung zumindest drei der fünf GPA-Mitglieder anwesend. **Da kein anderer Antrag vorliegt, wird das Traktandum auf die nächste Sitzung verschoben.**

- **Marco Lupi** hält zum Traktandum 4. (Motion Grüne / Energiestrategie) Folgendes fest: Bei der Vorbereitung des Traktandums hat sich die Frage gestellt, ob es aus rechtlicher Sicht überhaupt möglich ist, dass der Gemeinderat die Forderungen des Motionärs beschliessen kann. Er selber ist dezidiert nicht dieser Meinung. Er wäre deshalb froh, wenn vor einer Behandlung im Gemeinderat der VR der Regio Energie Solothurn (RES) zur Motion Stellung nehmen könnte. Aus Sicht der FDP-Fraktion werden die strategischen Entscheide durch den VR der RES gefällt. Der Gemeinderat würde durch die Entscheide stark eingreifen. Bei der Beantwortung der Motion kam dieser Aspekt aus seiner Sicht zu kurz. Deshalb sollte zuerst abgeklärt werden, ob der Gemeinderat Stand heute überhaupt befugt ist, diese Entscheide zu treffen. Er schlägt deshalb vor, dass der Rechts- und Personaldienst vorerst die rechtliche Situation abklärt und die Meinung des VR eingeholt wird. **Aus diesem Grund beantragt Marco Lupi, dass das Traktandum bis zur Klärung der Sachlage verschoben wird.**

Aus Sicht von Stadtpräsident **Kurt Fluri** ist die rechtliche Lage klar. Die Motion kann keine direkte Strategieänderung der RES beschliessen. Die RES ist eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt. In den Statuten wird die Strategie festgehalten und die Statuten werden von der GV genehmigt. Gemäss Statuten der RES, Paragraph 15, legt der VR die Geschäftspolitik fest. Falls die Motion als erheblich erklärt wird, muss der VR diese vorerst prüfen. Im Prinzip handelt es sich jedoch um ein Postulat, da kein direkter Eingriff möglich ist. Die Motion verlangt keine Änderung der Statuten.

**Heinz Flück** versteht das Votum von Marco Lupi so, dass er einen Antrag stellen möchte, das Traktandum zu verschieben. Es besteht eine klare Vorgabe in der GO, dass sich die Stadt an den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren hat. Die Grünen verstehen die Motion als Zielvorgabe für die RES. Es wird schlussendlich die Aufgabe des VR sein, die Umsetzung zu konkretisieren. Aus ihrer Sicht spricht nichts dagegen, dass die Motion heute behandelt wird.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** gilt die GO für die RES nicht direkt integral. Die GV hat die Statuten beschlossen und diese sehen bekanntlich das Dreieck „Ökonomie/Ökologie/Versorgungssicherheit“ vor. Im Rahmen dieses Dreiecks wird der VR wohl versuchen, die Motion umzusetzen. Verpflichtet wird er dabei jedoch nicht. **Auf Rückfrage hält Heinz Flück fest, dass er die heutige Behandlung des Traktandums beantragt.**

**Franziska Roth** fragt, ob sie das richtig verstanden habe, dass der VR von der Motionsbeantwortung nur Kenntnis genommen hat, sich dazu aber nicht äussern konnte.

Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wurde die Motion im VR nicht behandelt. Die Beantwortung der Motion erfolgte durch die Geschäftsleitung der RES.

**Franziska Roth** erkundigt sich, ob bei einer Verschiebung des Traktandums vorgesehen ist, dass noch die Meinung des VR eingeholt wird.

Falls die Verschiebung ausdrücklich auf dem Wunsch basiert, dass die Meinung des VR eingeholt wird – so Stadtpräsident **Kurt Fluri** –, dann wird diese natürlich eingeholt.

**Franziska Roth** fände dieses Vorgehen sinnvoll.

**Marco Lupi** bestätigt, dass dies seinem Vorschlag entspricht. Bevor ein Entscheid getroffen wird, möchte er wissen, was der VR dazu sagt.

**Anna Rüefli** fände es sinnvoll, wenn es die generelle Praxis wäre, dass bei Vorstössen, welche die RES betreffen, immer der VR angefragt würde.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** kann diesem Vorgehen zustimmen, allerdings dauert die Beantwortung dann noch länger. In der Regel werden nicht ganze Gremien in die Vorstösse miteinbezogen, sondern die GL. Falls dies gewünscht wird, wird er den Vorstoss in den VR weiterleiten. Die nächste VR-Sitzung findet im Februar oder März 2019 statt.

Für **Pirmin Bischof** steht der Behandlung der Motion im Grunde nichts im Wege. Ihm selber würde der Einbezug der GL genügen. Dies im Wissen darum, dass die Motion für den VR der RES nicht rechtsverbindlich sein wird. Der VR kann schlussendlich etwas anderes beschliessen, wenn er will.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** hat mit der GL Rücksprache genommen, jedoch nicht mit dem VR. Inhaltlich handelt es sich um die Antwort der GL.

**Gaudenz Oetterli** möchte die Beantwortung vom Inhalt abhängig machen. Der VR ist für die Strategie zuständig, in der vorliegenden Motion handelt es sich um Fragen der Strategie, weshalb ein Einbezug des VR sinnvoll wäre. Wenn es sich jedoch um andere Fragen, wie z.B. die Werbung, handelt, muss seines Erachtens nicht der VR miteinbezogen werden.

**René Käppeli** erinnert daran, dass der VR das oberste Gremium einer Firma ist und dieser gemäss OR nichtentziehbare Pflichten und Verantwortlichkeiten hat. Dies impliziert zugleich, dass der GR keinesfalls in irgendeiner Form befugt ist, dem VR der RES irgendwelche Aufträge zu erteilen. Der GR kann Wünsche und Vorschläge anbringen, aber damit hat es sich.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** präzisiert, dass dies eben mit Ausnahme der Statuten stimmt, wie dies in jeder privaten Gesellschaft auch der Fall ist. Wäre die Motion heute nun als erheblich erklärt worden, wäre sie dem VR überwiesen worden und dieser hätte geprüft, was umgesetzt hätte werden können. Falls das Geschäft verschoben wird, versteht er

den Auftrag so, dass die Motion im VR diskutiert und anschliessend dem GR auch die Meinung des VR präsentiert wird. Er erkundigt sich, ob sich nun jemand noch gegen eine Verschiebung ausspricht.

**Heinz Flück** kann sich der Argumentation von Gaudenz Oetterli anschliessen und ist mit einer Verschiebung einverstanden.

**Marguerite Misteli Schmid** insistiert, dass der Masterplan Energie immer noch gültig ist und auch der Buchstabe i) des Paragraphen 3 der GO (Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft) immer noch gilt – auch für die RES.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** gibt zu bedenken, dass ein grosser Teil des VR aus anderen Gemeinden kommt. Diese wurden u.a. als Vertreter von anderen Gemeinden in den VR gewählt.

Für **Franziska Roth** gehört die RES der Stadt und ist keine AG. Der GR soll als Behörde möglichst immer vom VR eine Kurzstellungnahme erhalten, wenn der GR aufgrund der GO die Strategie mitbestimmt.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** hält fest, dass für den VR die Statuten gelten. In diesen ist eine Zweckbestimmung festgehalten mit den Grundsätzen, die er bereits festgehalten hat. Seit 1993 sind diese unverändert. Primär sind die Statuten massgebend und nicht der Wortlaut einer überwiesenen Motion. **Er fasst zusammen, dass niemand dem von Marco Lupi gestellten Ordnungsantrag widerspricht. Aufgrund dessen wird das Traktandum 4. (Motion der Fraktion der Grünen der Stadt Solothurn, Erstunterzeichner Heinz Flück, vom 3. Juli 2018, betreffend „Umsetzung der Energiestrategie 2050 durch das stadt eigene Unternehmen Regio Energie Solothurn“; Beantwortung) verschoben.**

- Stadtpräsident **Kurt Fluri** bezieht sich auf einen Artikel in der Solothurner Zeitung von Urs Moser betreffend einem Vergleich der Städte Olten und Solothurn. Der Autor hat behauptet, dass Solothurn die höheren Lohnkosten als Olten aufweist. Da diese Thematik bezüglich Entscheid betreffend Wechsel zur a.o. Gemeindeorganisation eine Relevanz haben könnte, bedarf diese Aussage einer Richtigstellung. Die Lohnkosten von Olten beinhalten weder diejenigen einer Stadtpolizei noch diejenigen der Sozialen Dienste. Olten verfügt bekanntlicherweise über keine eigene Stadtpolizei mehr und die Stadt ist in der Sozialregion eingebunden, die auch die Lohnkosten trägt. Deshalb betragen die Lohnkosten von Olten insgesamt 38,3 Mio. Franken (gemäss RG 2017). Bei Abzug der Lohnkosten der Stadtpolizei und der Sozialen Dienste weist die Stadt Solothurn Lohnkosten von insgesamt 37,5 Mio. Franken auf. Konkret also Fr. 800'000.-- weniger als die Stadt Olten. Bei der Legislative weist Olten Kosten von Fr. 400'000.-- (Parlament) auf, die Stadt Solothurn von Fr. 300'000.-- (RG 2017). Die Exekutive kostet in Olten Fr. 900'000.-- und in Solothurn Fr. 300'000.--. Dies ergibt insgesamt eine Differenz von Fr. 700'000.--. Mit diesem Betrag müsste in etwa bei einem Wechsel zur a.o. GO gerechnet werden.
- Gemäss **Marguerite Misteli Schmid** muss die Zentralbibliothek aufgrund fehlender Finanzen ihre Öffnungszeiten einschränken. Dies wurde erst nach der Budgetdebatte im Gemeinderat bekannt. Sie erachtet dies als keine gute Entwicklung. So wird einerseits erneut die Senkung des Steuerfusses diskutiert und andererseits muss eine Bildungsinstitution, die sich auf Stadtsolothurner Boden befindet, aus finanziellen Gründen ihr Angebot kürzen. Sie bittet deshalb, bei der Zentralbibliothek um eine Statistik anzufragen, der die tägliche Benützung des Lesesaals entnommen werden kann (insbesondere Montag und Donnerstagabend). Im Weiteren soll nachgefragt werden, wie hoch die finanzielle Lücke konkret ist, wenn die bisherigen Öffnungszeiten auch weiterhin angeboten werden sollen. Allenfalls soll aufgrund der konkreten Zahlen die Gewährung eines Nachtragskredites diskutiert werden. Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** wurde die Thematik schon einige Male diskutiert. Er erinnert an die Mischfinanzierung und an das regionale Kostenbeteiligungsprojekt. Die Stadt Solothurn kann den Nachtragskredit durchaus

sprechen, dadurch würde sie jedoch einmal mehr ihre Gutwilligkeit zeigen und mehr als alle anderen bezahlen. Er wird sich nach einer entsprechenden Statistik erkundigen. Die Zentralbibliothek unterliegt der Finanzkontrolle und die Revisoren haben auf eine mögliche Verschuldungssituation hingewiesen. Eine Stiftung darf sich grundsätzlich aber nicht verschulden.

- **Beat Käch** thematisiert die heute erfolgte Versteigerung des CIS Solothurn. Er erkundigt sich nach den Auswirkungen auf die Stadt. Gemäss Stadtpräsident **Kurt Fluri** übernimmt der neue Eigentümer alle Rechte und Pflichten, dies mit der Hoffnung seitens der Stadt, dass er gegenüber seinen Vorgängern auch die Pflichten übernimmt. Die Stadt nimmt selbstverständlich so rasch als möglich Kontakt auf. Für die Benützer der Halle ändert sich nichts.
- **Hansjörg Boll** bedankt sich für die An- oder Abmeldungen betreffend den Besuch im August 2019 in Heilbronn. Es haben sich insgesamt 15 Gemeinderäte/-innen angemeldet.

Schluss der Sitzung: 20.55 Uhr

Die Neubürgerinnen und Neubürger, die im Verlaufe des Jahres 2018 in das Bürgerrecht der Stadt Solothurn aufgenommen worden sind, wurden für heute Abend von der Bürgergemeinde zur Übergabe der Bürgerrechtsurkunden und zu einem Apéro in den Keller der Bürgergemeinde eingeladen. Anschliessend wechselten sie in den Gewölbekeller des Alten Spitals, wo für die Personen, welche neu das Schweizer Bürgerrecht erhielten, die Gelöbnisabnahme durch den Stadtpräsidenten erfolgte. Zusammen mit den Mitgliedern des Gemeinderates, dem Bürgergemeindepräsidenten, der Bürgerschreiberin und der Einbürgerungskommission wurden sie von der Stadt Solothurn zum Jahresschlusssessen des Gemeinderates eingeladen.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** begrüsst die Neubürgerinnen und Neubürger und heisst sie herzlich willkommen. Mit ihrem Schweizer Bürgerrecht sind sie neu auch stimm- und wahlberechtigt. Einleitend verweist er auf die historisch gesehene Verpflichtung, das Gelübde, das Gelöbnis oder den Eid. Er verliest den Gelöbnistext, wie er vom Departement des Innern des Kantons Solothurn vorgeschrieben wird.

Zur Gelöbnisabnahme erheben sich alle im Saal anwesenden Personen. Der Stadtpräsident liest die Gelöbnisformel vor und die Neubürgerinnen und Neubürger sprechen nach: «Ich gelobe».

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

Die Protokollführerin: