

PROTOKOLL DES GEMEINDERATES

GR

10. Sitzung

Dienstag, 10. Dezember 2013, 19.30 Uhr, Gemeinderatssaal im Landhaus Solothurn

Im Anschluss an die Sitzung finden die Neubürgerfeier und das Schlussessen des Gemeinderates gemeinsam mit dem Bürgerrat sowie den Neubürgerinnen und Neubürgern in der Säulenhalle des Landhauses statt.

Vorsitzender: Kurt Fluri, Stadtpräsident

Anwesend: 28 ordentliche Mitglieder
2 Ersatzmitglieder

Entschuldigt: Pirmin Bischof
Bernhard Christen

Ersatz: Michael Schwaller
Pascal Walter

Stimmzähler: Claudio Hug

Referenten: Martin Allemann, Leiter Amt für Feuerwehr und Zivilschutz
Peter Fedeli, Kommandant Stadtpolizei
Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
Fabian Schmid, Direktor und Vorsitzender der Geschäftsleitung der BSU und der RBS

Protokoll: Doris Estermann

Traktanden:

1. Protokoll Nr. 8 und 9
2. Ersatzwahl des Feuerwehr-Kommandant-Stellvertreters
3. Anmeldung zum kantonalen Offizierskurs
4. Einführung Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein
5. Verschiedenes

1. Protokoll Nr. 8 und 9

Das Protokoll Nr. 8 vom 22. Oktober 2013 wird genehmigt.

Das Protokoll Nr. 9 vom 12. November 2013 wird mit folgendem Korrekturantrag von Heinz Flück genehmigt:

Seite 17: Der Satz heisst neu: *Es handelt sich jedoch nicht um ein Vollzeit-, sondern um ein Teilzeitschulangebot, das aber selbstverständlich mit einem Praktikum verbunden wird.*

10. Dezember 2013

Geschäfts-Nr. 82

2. Ersatzwahl des Feuerwehr-Kommandant-Stellvertreters

Referent: Martin Allemann, Leiter Amt für Feuerwehr und Zivilschutz
Vorlagen: Antrag der Gemeinderatskommission vom 21. November 2013

Der bisherige Kommandant Stellvertreter Gottfried Arnold wird nach 38 Jahren Feuerwehrdienst seinen Dienst auf Ende des Jahres beenden. Er hat die Nachfolge von Franz Hobi im Hauswartdienst des Landhauses angetreten.

Nach Gesprächen mit den Offizieren und anschliessend mit dem Feuerwehrstab wird Lt Boris Anderegg einstimmig als Feuerwehrkommandant-Stellvertreter vorgeschlagen.

Lt Boris Anderegg (JG 1978) hat während den letzten 5 Jahren als Offizier Erfahrung im Feuerwehrwesen gesammelt und kennt den Betrieb und die Aufgaben bestens. Seit mehr als 10 Jahren absolviert er bei der Feuerwehr Solothurn seinen Dienst. Er leitet seit mehreren Jahren die Motorwagenweiterbildung. Sein Arbeitgeber ist die Solothurnische Gebäudeversicherung SGV. Als Leiter Kommunikation und Technik in der Abteilung Feuerwehrinspektorat hat er im Jahr 2012 auch die Ausbildung zum Instruktor absolviert.

Ein korrektes und freundliches Auftreten ist sein Aushängeschild. Als kompetenter Kamerad wird er rundum geschätzt.

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird einstimmig

beschlossen:

Lt Boris Anderegg wird zum Kommandant-Stellvertreter und gleichzeitig zum Major der Feuerwehr Solothurn befördert.

Verteiler

Lt Boris Anderegg, Reinertweg 10, 4500 Solothurn
SGV, Feuerwehrinspektorat, Baselstrasse 40, 4500 Solothurn
Feuerwehrstab
Leiter Amt für Feuerwehr und Zivilschutz
Finanzverwaltung
Rechts- und Personaldienst
ad acta 141-0

10. Dezember 2013

Geschäfts-Nr. 83

3. Anmeldung zum kantonalen Offizierskurs

Referent: Martin Allemann, Leiter Amt für Feuerwehr und Zivilschutz
Vorlage: Antrag der Gemeinderatskommission vom 21. November 2013

Beat Käch (Vater von Boris Käch) tritt in den Ausstand.

Um das Offizierskorps der Feuerwehr der Stadt Solothurn wieder auf den geforderten Bestand zu bringen und um jederzeit die Ausbildung und die Einsatzbereitschaft zu gewährleisten, stellt der Feuerwehrstab den Antrag, folgende Unteroffiziere an den kantonalen Offizierskurs anzumelden. Gemäss § 6 lit. f des Feuerwehrreglements ist der Gemeinderat für die Anmeldung zum Offizierskurs zuständig.

Der Feuerwehrstab hat bei den Unteroffizieren Wm Boris Käch und Wm Thomas Nyffeler geeignete und motivierte Personen für diese anspruchsvolle Aufgabe gefunden. Sie sind zuverlässig, kameradschaftlich, bei allen akzeptiert, besitzen das nötige Flair und sind bereit, sich für diese Aufgabe einzusetzen.

Wm Boris Käch, geb. 15. Juni 1982 aufgewachsen in Solothurn, von Beruf Sportlehrer, Arbeitgeber ist der Kanton Solothurn, BBZ Grenchen, wo er seit mehreren Jahren arbeitet. Bei der Feuerwehr ist er seit zirka 10 Jahren.

Wm Thomas Nyffeler, geb. 29. Januar 1972 aufgewachsen in Solothurn, von Beruf Automechaniker, Arbeitgeber ist die Stadt Solothurn, Amt für Feuerwehr und Zivilschutz, wo er seit September 2013 als Material- und Hauswart arbeitet. Bei der Feuerwehr ist er seit zirka 20 Jahren.

Es bestehen keine Wortmeldungen.

Gestützt auf den Antrag der Gemeinderatskommission wird bei 29 Anwesenden einstimmig

beschlossen:

Wm Boris Käch und Wm Thomas Nyffeler werden zum kantonalen Offizierskurs angemeldet.

Verteiler

Wm Boris Käch, Schöngrünstrasse 19, 4500 Solothurn
Wm Thomas Nyffeler, Bürenstrasse 43, 4500 Solothurn
SGV, Feuerwehrinspektorat, Baselstrasse 40, 4500 Solothurn
Feuerwehrstab
Leiter Amt für Feuerwehr und Zivilschutz
Finanzverwaltung
Rechts- und Personaldienst
ad acta 141-1

4. Einführung Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein

- Referenten: Peter Fedeli, Kommandant Stadtpolizei
Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt
Fabian Schmid, Direktor und Vorsitzender der Geschäftsleitung der BSU und der RBS
- Vorlagen: Antrag der Gemeinderatskommission vom 21. November 2013
Variantenuntersuchung Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein (Detailgutachten) vom 11. Juni 2013
Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein BSU-Linie 4 (Zuchwil-Solothurn-Rüttenen), Schlussbericht der Begleitgruppe vom 1. Oktober 2013

1. Ausgangslage

Im Jahr 2004 reichten die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Fegetz und Hubelmatt eine Petition mit 520 Unterschriften ein. Die Stadt Solothurn wurde ersucht, in diesen Quartieren Tempo 30 einzuführen. Im Speziellen wurden für die St. Niklausstrasse Massnahmen gefordert, welche zu einer Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduktion führen.

Im Jahr 2005 wurde vom Gemeinderat das Langsamverkehrskonzept verabschiedet, welches im Grundsatz 4 eine Erhöhung der Lebensqualität durch Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren festlegt. Tempo 30 wurde als eine der Massnahmen festgelegt, welche flächendeckend realisiert werden kann.

Im Rahmengutachten vom 23. August 2006 wurden die möglichen Tempo-30-Zonen in der Stadt Solothurn abgegrenzt. Das Rahmengutachten zeigt die rechtlichen Aspekte betreffend Einführung von Tempo-30-Zonen auf und bildet somit die Basis für Detailabklärungen der einzelnen Zonen.

Die folgenden vier Zonen wurden in erster Priorität realisiert:

- Zone 1: Schöngrün-Dreibeinskreuz
- Zone 4: Schützenmatt
- Zone 7: Hübeli-Hofmatt-Rosegg
- Zone 8: Käppelihof (inkl. Langendorfstrasse) - Industrie

2012 wurde die Realisierung der Zone 9 (Weststadt) beschlossen. Die Fertigstellung erfolgte per Ende Juli 2013.

Im Budget 2013 wurde die Planung der Realisierung T30 im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein vorgesehen. Eine vom Stadtbauamt eingesetzte Arbeitsgruppe, bestehend aus Planer (Sigmaphan, K. Dörnenburg), Stadtpolizei (Ch. Wenk, M. Christ), Busbetriebe (R. Zürcher), Vertreter AG F + V (E. Bolliger), Vertreterin Quartier (S. Asperger) und Stadtbauamt (B. Affolter, A. Lenggenhager), hat die Grundlagen ausgearbeitet, um dem Gemeinderat Varianten für einen Entscheid bezüglich der Umsetzung Tempo 30 in Zone 5 Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein vorzulegen.

2. Zielsetzung und Beurteilungskriterien

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein wurden von der Arbeitsgruppe die folgenden Ziele als Beurteilungskriterien festgelegt:

- Anpassen der Geschwindigkeit an die Quartiersituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Attraktivität des Strassenraumes steigern und verbessern der Wohnqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen
- Steigern der Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren
- Fluchtverkehr vermeiden
- Nachvollziehbarkeit des Verkehrsregimes gewährleisten
- Stabilität des Busbetriebs sicherstellen

3. Detailgutachten

Anschliessend wurde durch das Planungsbüro Sigmaplan ein Detailgutachten resp. eine Variantenuntersuchung als Grundlage zur Variantenentscheidung erstellt. Diese Analyse enthält Aussagen zu den Strassenkategorien, zur Unfallstatistik, zu Geschwindigkeitsmessungen, zum Verkehrsregime und zum öffentlichen Verkehr.

3.1 Strassenkategorien

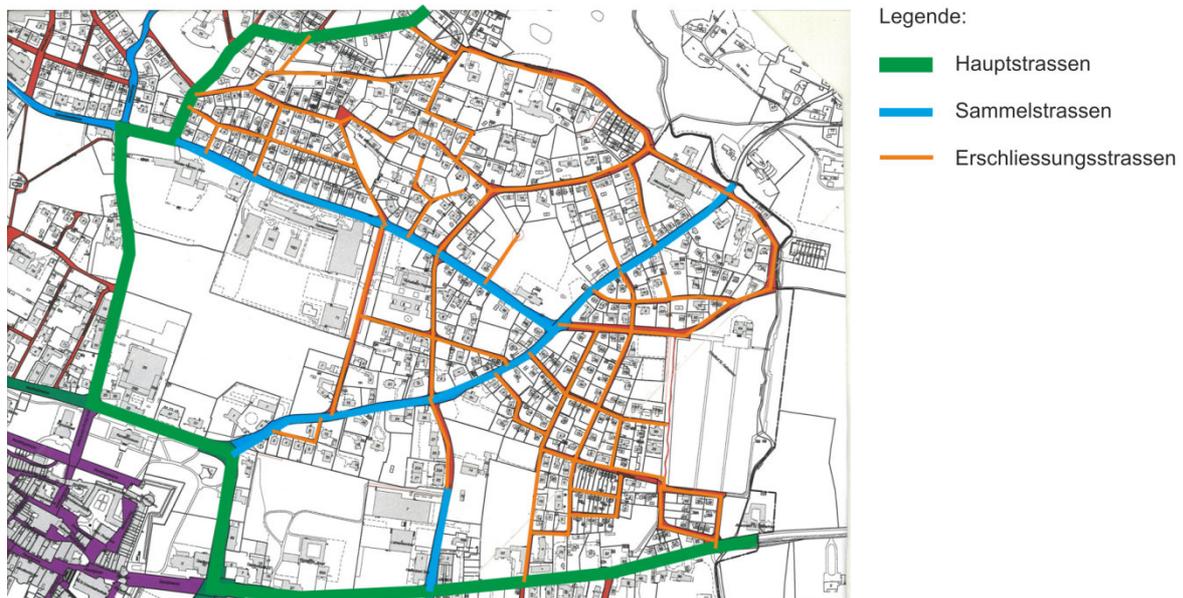


Abbildung 1: Strassenkategorien

Das Gebiet Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein ist gemäss Rahmengauteachten 2006 für die Realisierung einer Tempo 30-Zone geeignet. Im Rahmen der Entlastung West wurden der Westteil des Herrenweges und die Untere Sternengasse bereits mit T30 signalisiert. Zur Diskussion steht der Einbezug der St. Niklausstrasse (Sammelstrasse, teilw. Busroute) und der Strassenabschnitt Kirchweg West - Wengisteinstrasse in die T-30-Zone. Die übrigen Strassen sind für eine T-30-Zone unbestritten.

3.2 Unfallstatistik



Abbildung 2: Verkehrsunfälle

Der Knoten St. Niklaus- / Frank Buchser-Strasse wurde 2012 umgestaltet, daher sollte der Unfallschwerpunkt entschärft sein. Die Konzentration der letzten zehn Jahre liegt mit acht Unfällen beim Knoten Herrenweg und St. Niklausstrasse.

3.3 Geschwindigkeitsmessungen

Vom 11. März bis 6 April 2013 wurden an den acht eingezeichneten Standorten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

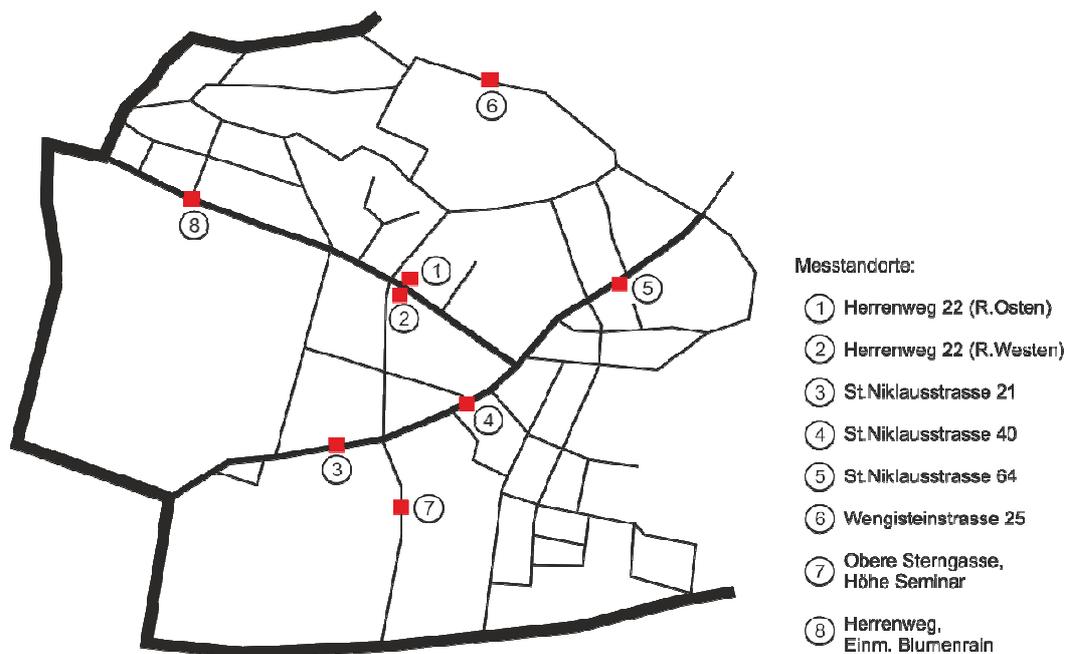
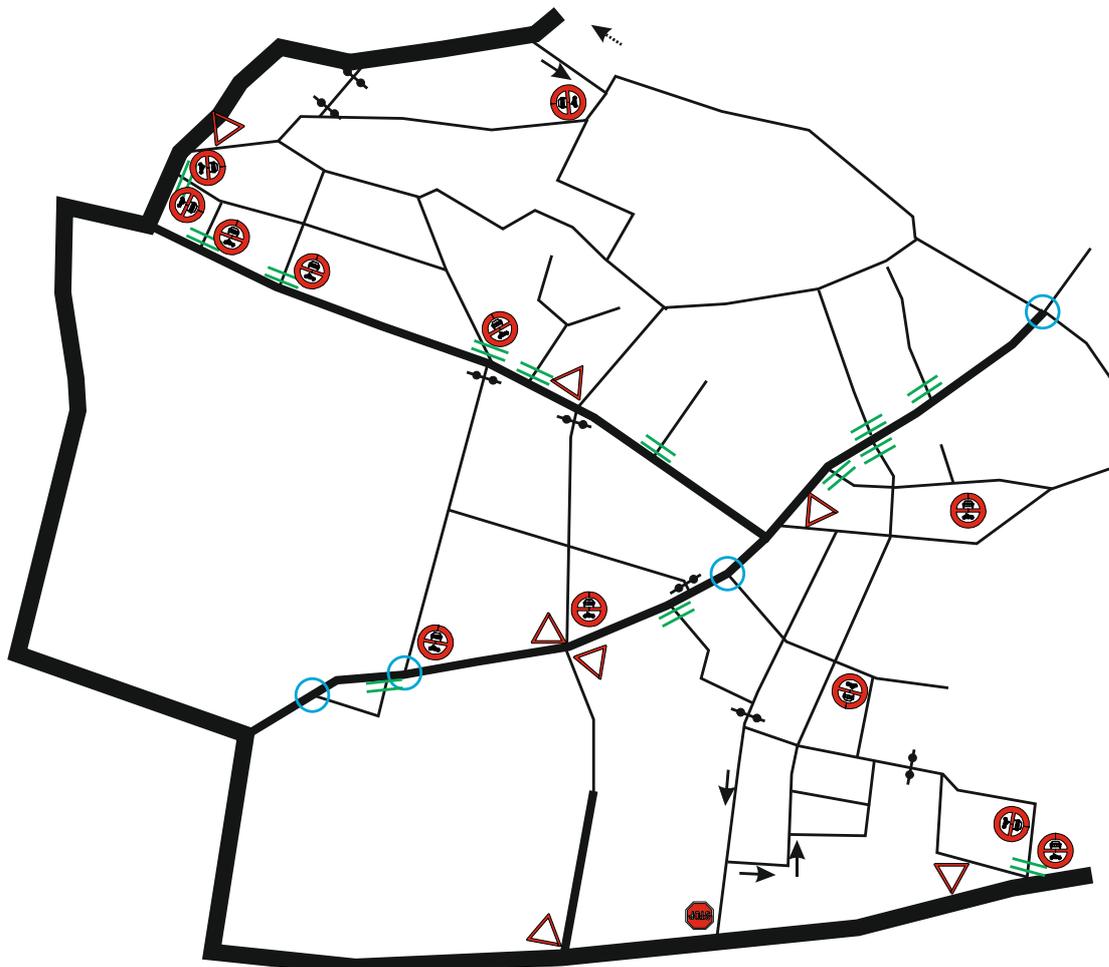


Abbildung 3: Standorte Geschwindigkeitsmessungen

Bei den Messpunkten 1 bis 6 liegt der statische Wert V85 innerhalb des erlaubten Limits. Bei einer Einführung von Tempo 30 sind die gefahrenen Geschwindigkeiten jedoch zu hoch und es kann nicht davon ausgegangen werden, dass mit reinen Signalisationsmassnahmen das Tempo genügend abgesenkt werden kann. Dies bedeutet, dass bauliche Massnahmen notwendig werden. Bei den heutigen Tempo 30-Strecken (Herrenweg, Obere Sternengasse) sind Tempoüberschreitungen relativ häufig. Der Richtwert von 35 km/h wird aber nicht überschritten.

3.4 Verkehrsregime

Die Abbildung 4 zeigt, dass das Verkehrsregime entlang der St. Niklausstrasse (Sammelstrasse) immer wieder wechselt. Auf dem Herrenweg (Sammelstrasse) hingegen gilt gegenüber dem einmündenden Verkehr immer Vortritt.



Legende:

- | | | |
|--|---|--|
|  Knoten mit Rechtsvortritt auf Sammelstrassen |  Einmündung ohne Vortritt (Stopp) |  Für mot. Verkehr gesperrt (Pforten oder Engstelle) |
|  Einmündung ohne Vortritt |  Für mot. Verkehr gesperrt (Zubringer gestattet) |  Einbahnstrasse |
|  Einmündung ohne Vortritt (Trottoirüberfahrt) | | |

Abbildung 4: Heutiges Verkehrsregime

3.5 Öffentlicher Verkehr (Busbetrieb)

Im Rahmengutachten 2006 wurde erwähnt, dass vor der Realisierung der Tempo 30-Zone im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein die Bedingungen mit dem öffentlichen Verkehr (Fahrplan, Anschlüsse, Linienführung) abgeklärt werden müssen.

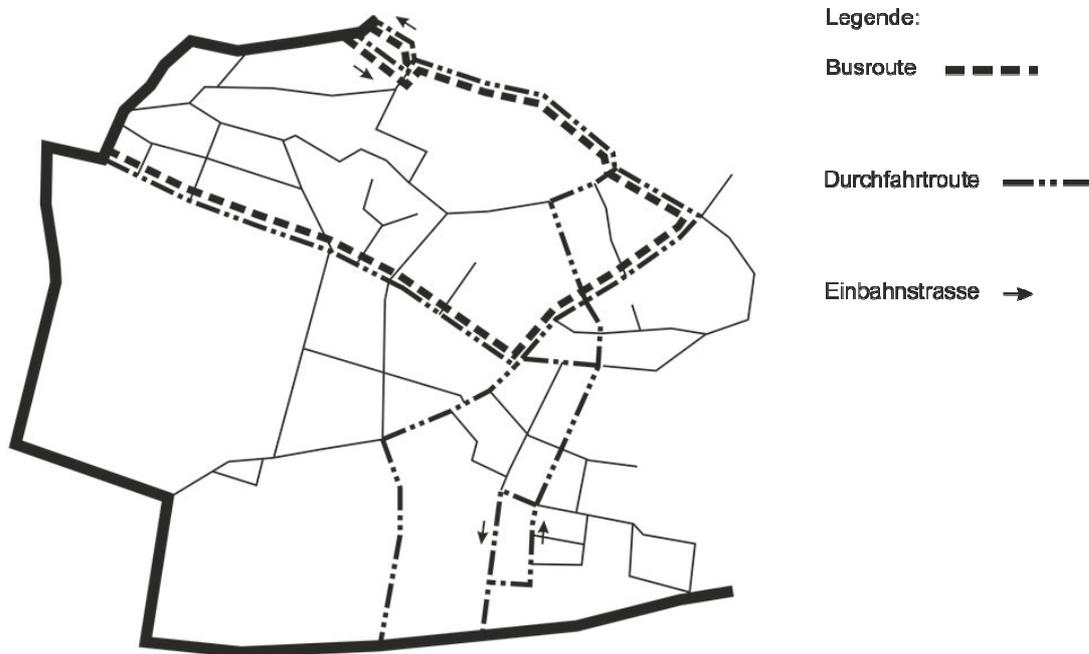


Abbildung 5: Bus und Durchfahrtrouten

Im Mai 2013 wurden an je zwei Donnerstagen von 06.55 Uhr bis 17.55 Uhr in beiden Richtungen zwischen Bergstrasse und Grünegg Fahrversuche durchgeführt. Der Normalbetrieb wie auch das Simulieren des Tempo-30-Regimes wurden analysiert.

Die Auswertung (vgl. Bericht Variantenuntersuchung Seite 12, Abbildung 12) zeigt, dass

- die Fahrzeiten wesentlich stabiler sind als die Haltezeiten
- sich bei einer Temporeduktion auf T30 eine durchschnittliche Fahrzeitverlängerung von 51 Sekunden ergibt.

Jede zusätzliche Störung kann zu Verspätungen führen, die bei einem derartig engen Fahrplan nicht mehr vertretbar sind.

Aufgrund des engen Fahrplans wurden durch die 3B AG weitere Abklärungen zur BSU Linie 4 gemacht. Diese Untersuchungen haben gezeigt, dass es bei der Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein keine kostenneutrale Alternative zum heutigen Angebots- und Betriebskonzept der BSU-Linie 4 gibt, mit welcher die heutige Angebotsqualität auch nur annähernd aufrecht erhalten werden kann (vgl. Schlussbericht Tempo-30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein - BSU-Linie 4 (Zuchwil-Solothurn-Rüttenen).

4. Variantenvergleich

4.1 Varianten

Auf Basis der erarbeiteten Grundlagen hat die Arbeitsgruppe die drei abgebildeten Varianten vertiefter betrachtet und beurteilt. Die Beurteilung (vgl. Bericht Variantenuntersuchung Seite 11, Kapitel 7), erfolgte anhand der Hauptkriterien Verkehrssicherheit, Wohnqualität und Verkehrsregime.

Variante A: 2 Tempo-30-Zonen

Variante B: Busvariante

Variante C: Flächendeckende Tempo-30-Zone

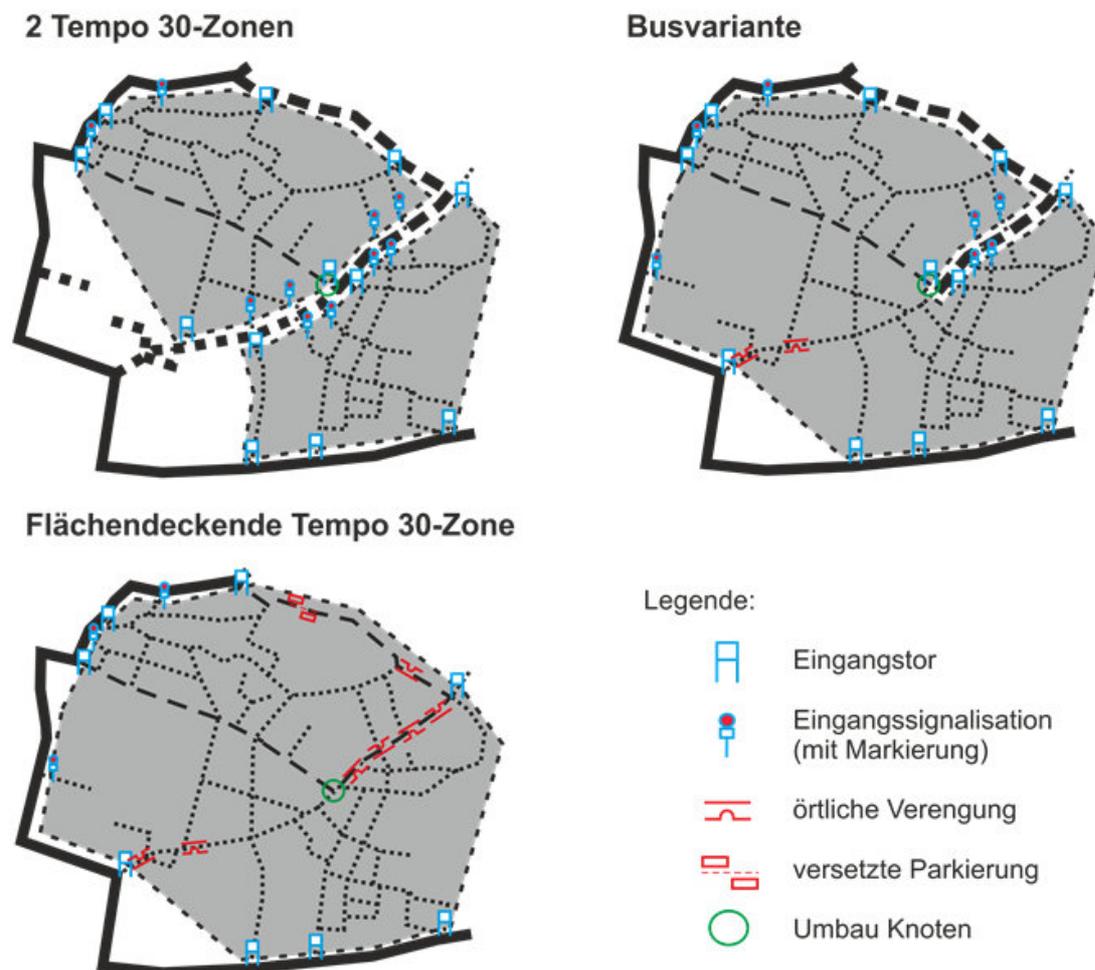


Abbildung 6: Geprüfte Varianten

4.2 Bewertung inkl. Kosten

Der Vergleich der Varianten erfolgte gegenüber dem Ist-Zustand.

Legende:

- = keine wesentliche Veränderung gegenüber dem Ist- Zustand
- ++ / + starke bzw. leichte Verbesserung
- / - starke bzw. leichte Verschlechterung

Variante A: 2 Tempo-30-Zonen

Die Variante A mit zwei Tempo 30-Zonen bringt gegenüber dem heutigen Zustand nur eine geringfügige Verbesserung im Bereich der Wohnqualität und der Nachvollziehbarkeit des Verkehrsregimes. Der Herrenweg wird durchgängig zu T30 - dies ist eine Verbesserung. Der stetige Wechsel der Vortrittberechtigung auf der St. Niklausstrasse bleibt jedoch wie bereits heute unklar. Die Wirkungen der Variante A "2 Tempo 30-Zonen" sind angesichts ihrer Kosten zu gering. Diese Variante wird nicht empfohlen.

Variante A	Veränderungen gegenüber heute				
	++	+	=	-	--
S1: Schulwegsicherheit					
S2: Verkehrssicherheit/Koexistenz					
S3: Sicherheit Buspassagiere					
W1: Wohnqualität					
V1: Fremdverkehr verhindern					
V2: Nachvollziehbares V-Regime					
V3: Stabilität Busbetrieb					
Kosten ~ 68'000 CHF					

Variante B: Busvariante

Das Einführen von Tempo 30 auf der St. Niklausstrasse bringt eine leichte Verbesserung gegenüber heute. Im Speziellen werden die Schulwegsicherheit sowie die Wohnqualität verbessert. Der Busbetrieb ist nicht betroffen. Somit kann der Fahrplan eingehalten werden. Vor dem Alterszentrum Wengistein bleibt dadurch T50 bestehen. Der Mehrfachwechsel des Verkehrsregimes auf der St. Niklausstrasse bleibt unbefriedigend. T30 kann sich positiv auf das Vermindern des Fremdverkehrs auswirken.

Variante B: Busvariante	Veränderungen gegenüber heute				
	++	+	=	-	--
S1: Schulwegsicherheit					
S2: Verkehrssicherheit/Koexistenz					
S3: Sicherheit Buspassagiere					
W1: Wohnqualität					
V1: Fremdverkehr verhindern					
V2: Nachvollziehbares V-Regime					
V3: Stabilität Busbetrieb					
Kosten ~ 85'000 CHF					

Variante C Flächendeckende Tempo 30-Zone

Das grösste Risiko bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 ist, dass der Betrieb der Buslinie 4 ernsthaft gefährdet ist (vgl. Bericht Variantenuntersuchung Seite 11 Kapitel 8). Zusatzkosten für einen allfälligen Einsatz eines weiteren Busses (Fr. 400'000) sind nicht eingerechnet. Ob dies vom Kanton akzeptiert würde, ist sehr fraglich.

Das Risiko bezüglich nicht sicherstellen des Busbetriebes ist hoch. Die Variante wird von der Begleitgruppe zur Umsetzung abgelehnt.

Variante C: Flächendeckend	Veränderungen gegenüber heute				
	++	+	=	-	--
S1: Schulwegsicherheit					
S2: Verkehrssicherheit/Koexistenz					
S3: Sicherheit Buspassagiere					
W1: Wohnqualität					
V1: Fremdverkehr verhindern					
V2: Nachvollziehbares V-Regime					
V3: Stabilität Busbetrieb					
Kosten ~ 106'000 CHF					

5. Kreditsituation und Kosten

5.1 Kredit Rubrik 620.071.501 Langsamverkehrsnetz (Investitionsrechnung)

Kredite	
GV vom 10.12.2002	200'000.00
GR vom 25.03.2008	70'000.00
GV vom 13.12.2011	335'000.00
Total bewilligte Kredite	605'000.00
Ist-Kosten per 29.10.2013	444'823.55
Verfügbare Restkredit	160'176.45

5.2 Variante B Zusammenstellung aller Kosten und Massnahmen

Massnahmen Variante B: Busvariante	100'000.00
Erstellungskosten Total Variante B: Busvariante	100'000.00

Die Kosten entsprechen einer Kostengenauigkeit von +/- 25%.

6. Schlussbemerkungen und Erwägungen

Empfehlung der Arbeitsgruppe

Die Begleitgruppe stellt fest, dass keine der Varianten vollständig zu überzeugen vermag. Aus der Gesamtsicht über die ganze Stadt Solothurn wäre es jedoch sinnvoll, in einem der grössten Wohngebiete eine Tempo-30-Zone auszuscheiden - zumal auch sehr viele Anwohner mit der Petition 2004 Tempo 30 fordern. Im Weiteren ist eines der Ziele, welches im Rahmengutachten als Grundlage zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen in Solothurn definiert wurde, dass bei siedlungsorientierten Strassen die Bedürfnisse und Ansprüche der umgebenden Nutzungen im Vordergrund stehen und wo immer möglich in Tempo-30-Zonen zu integrieren sind. Die Begleitgruppe empfiehlt deshalb die Variante B (Busvariante) zu realisieren.

Erwägungen der Arbeitsgruppe Fuss- + Veloverkehr

Die Arbeitsgruppe F+V hat das Thema an den Sitzungen vom 17. Mai und 21. Juni 2013 behandelt. Die Arbeitsgruppe war der Meinung, dass das Thema öffentlicher Verkehr vor dem definitiven Variantenentscheid genauer geprüft werden sollte. Bei der Variante C ist abzuklären, welche Konsequenzen eine Routenanpassung der Buslinie 4 haben könnte. Allenfalls ergeben sich sinnvolle Anpassungen bei dieser Buslinie. Somit könnte die Variante C flächendeckende Einführung Tempo 30 besser bewertet werden und das Killerkriterium der zusätzlichen Kosten bekäme kein Gewicht. Diese Abklärungen wurden gemacht (vgl. Kapitel 3.5).

Erwägungen und Beschluss der Kommission für Planung und Umwelt

Die Kommission für Planung und Umwelt hat das Geschäft an den Sitzungen vom 24. Juni und 21. Oktober 2013 behandelt. Die Kommissionsmitglieder waren sich über den Strassencharakter resp. die -kategorie der St. Niklausstrasse uneinig. Sie haben sich einstimmig für die Beibehaltung der beiden aufgrund der Schulwegsicherheit wichtigen Fussgängerstreifen

auf der St. Niklausstrasse, bei der Einmündung Fegetzstrasse sowie bei der Einmündung Obere Sternengasse, ausgesprochen. Die Abstimmung zum Variantenentscheid verlief nicht einstimmig zu Gunsten der Variante B.

Antrag und Beratung

Stadtpräsident **Kurt Fluri** gibt eingangs seine Interessensbindung bekannt. Er ist Verwaltungsratspräsident der RBS, die einen Betriebsvertrag mit der BSU unterhält. Im Publikum sind Bernard Künzli, Betriebsleiter BSU, und Gilbert Studer, Gemeindepräsident von Rüttenen anwesend.

Andrea Lenggenhager erläutert den vorliegenden Antrag. Sie hält ergänzend fest, dass von der Arbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr der Antrag für die flächendeckende Einführung von Tempo-30 gestellt wurde. Dazu müsste jedoch sichergestellt werden können, dass der Bus den Fahrplan einhalten könnte. Aufgrund dieses Antrages wurde nochmals zusammen mit dem Kanton (siehe Bericht 3B) der Bahn + Bus Beratung der Auftrag erteilt abzuklären, ob es andere Linienführungen gäbe, welche die heutige ÖV-Qualität sicherstellen könnten und dabei noch kostenneutral bleiben. Die erste Untersuchung hat bereits gezeigt, dass der Fahrplan so eng wäre, dass ein drittes Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Die Bus-Thematik wird später noch von Fabian Schmid eingehender erläutert. Die Mitglieder der Kommission für Planung und Umwelt waren sich über den Strassencharakter, resp. die Strassenkategorie der St. Niklausstrasse uneinig. Sie haben sich einstimmig für die Beibehaltung der beiden, aufgrund der Schulwegsicherheit wichtigen, Fussgängerstreifen ausgesprochen. Die Abstimmung zum Variantenentscheid verlief jedoch nicht einstimmig zu Gunsten der Variante B. Die Referentin hält fest, dass sie heute den GRK-Antrag vertritt, d.h. sie beantragt, der Umsetzung der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) zuzustimmen. Die Umsetzung dieser Variante wird ca. 6 bauliche Massnahmen zur Folge haben, wie örtliche Verengungen, Eingangstore und Eingangssignalisationen sowie versetzte Parkierungen auf der Wengisteinstrasse und den Umbau des Knotens Herrenweg / St. Niklausstrasse. Die Details können der Variantenuntersuchung Seite 8 und 9 entnommen werden. Bezüglich Kosten hält sie fest, dass die Umsetzung ca. Fr. 120'000.-- betragen wird, die Variante C muss jedoch in einem nächsten Schritt noch detailliert ausgearbeitet werden.

Fabian Schmid bedankt sich für die Möglichkeit, anlässlich der heutigen Sitzung aufzeigen zu können, was die mögliche Umsetzung der Variante C für die BSU bedeuten würde. Aufgrund der Protokolle ist bei ihm der Eindruck entstanden, dass die Glaubwürdigkeit der BSU angezweifelt wird. Offenbar kann kaum nachvollzogen werden, dass zusätzliche 51 Sekunden ein Problem darstellen können. Zudem wurde festgehalten, dass bereits heute zwischen den Haltestellen kaum 50 km/h gefahren wird und deshalb Tempo 30 wohl kein Problem sei. Es gibt jedoch Probleme. So ist nicht die zulässige Maximalgeschwindigkeit entscheidend, sondern die störungsfreie Fahrt. Im Weiteren ist die Zunahme der Fahrzeit – auch wenn sie nur klein ist – teilweise mit einer rapiden Nutzenabnahme für die Fahrgäste verbunden. Im Weiteren verweist er auf die Sicherheitsprobleme im Innern des Busses. An dieser Stelle visualisiert er eine Busfahrt in der Hauptverkehrszeit.

- Pünktliche Abfahrt beim Sportzentrum Zuchwil um 17:04 Uhr.
- Ankunft um 17:15 Uhr beim Hauptbahnhof Solothurn mit 2 Minuten Verspätung infolge Verkehrsüberlastung. Dies hat einen knappen Anschluss für die RBS mit Abfahrt um 17:18 Uhr nach Bern zur Folge.
- Pünktliche Weiterfahrt des Busses um 17:17 Uhr (Abwarten Anschluss RE 17:12 Uhr von Bern).
- Ankunft um 17:33 Uhr Haltestelle Rüttenen, Grünegg mit 3 Minuten Verspätung.
- Ankunft in Rüttenen, Endhalt um 17:36 Uhr mit 2 Minuten Ankunftsverspätung und 1 Minute Abfahrtsverspätung.

- Abfahrt um 17:36, geplante Abfahrt um 17:35 Uhr. Weiterfahrt bis zum Hauptbahnhof Solothurn mit Ankunft um 17:58 Uhr mit 4 Minuten Verspätung. Anschlussbruch ICN 17:59 Uhr nach Biel, knapper Anschluss ICN 18:01 Uhr nach Zürich.
- Abfahrt um 17:58 Uhr und Ankunft beim Sportzentrum Zuchwil um 18:04 Uhr, Abfahrt um 18:04 Uhr mit 3 Minuten Verspätung. Pünktliche Weiterfahrt, jedoch ohne Aufenthalt an der Endhaltestelle, was Stress für die Chauffeure bedeutet.

Der Referent weist nochmals darauf hin, dass die Problematik nicht bei der zulässigen Maximalgeschwindigkeit liegt, sondern bei der Gewährleistung einer störungsfreien Fahrt. Mit Massnahmen, wie z.B. der versetzten Parkierung, wird zwar auf die Autos gezielt, schlussendlich jedoch der Bus getroffen. Mit 12 Metern Länge ist dieser viel weniger wendig und langsamer beim Beschleunigen als ein Auto. Gleichzeitig verweist er auf die Problematik der Rechtsvortritte. Aufgrund dieser Massnahmen (bauliche und zusätzliche Rechtsvortritte) bestünden pro Fahrweg wahrscheinlich 8 – 9 zusätzliche Hindernisse gegenüber von heute. Die Hindernisse sind zwar nicht alle gleich relevant, mit einem durchschnittlichen Zeitverlust pro Hindernis von 2 – 3 Sekunden nähert man sich jedoch schnell dem festgehaltenen Gesamtzeitverlust von 51 Sekunden. Der Buschauffeur fühlt sich durch den Zeitdruck von den Fahrgästen gedrängt und versucht sich zu beeilen, weshalb eine zusätzliche Unfallgefahr besteht. Im besten Fall kann noch rechtzeitig gebremst werden, was jedoch die häufigste Unfallursache in Innern des Busses ist (stürzende Fahrgäste). Heute bestehen während den Hauptverkehrszeiten pro Stunde 60 Minuten Bewegung im Fahrzeug, 100 Prozent der Zeit ist ausgefüllt. Fakt ist, dass der Fahrplan zur Hauptverkehrszeit nicht eingehalten und die Zeit auch nicht aufgeholt werden kann. Bereits heute haben 9 Prozent der Kurse eine Verspätung von 3 oder mehr Minuten (Morgenspitze Mo – Fr / Ankunft HB). Mit den zusätzlichen 51 Sekunden hätten bereits 25 Prozent der Kurse eine Verspätung von 3 oder mehr Minuten. Diese Verspätungen haben früher oder später einen Kundenverlust zur Folge. Wie bereits erwähnt, verunmöglicht die zu erwartende Fahrzeitverlängerung das Aufrechterhalten des heutigen Betriebskonzeptes. Als Handlungsoptionen erwähnt er den Einsatz eines weiteren Busses auf dieser Strecke (wiederkehrende jährliche Kosten von Fr. 300' – 400'000.--), den Verzicht auf die Bedienung des Amthausplatzes oder die grundsätzliche Neuplanung des Netzes mit offenem Ausgang. Bisher wurde seitens der BSU noch keine Entscheidung getroffen. Die beste Variante sieht vor, dass der Amthausplatz nicht mehr bedient würde. 30 Prozent der Einsteiger zwischen Rüttenen und der Zentralbibliothek steigen am Amthausplatz aus, dies bedeutet, dass diese 30 Prozent nicht mehr optimal bedient würden. Am Samstag steigt diese Zahl auf 40 Prozent, sonntags sind es 20 Prozent. Die BSU hat gemäss ÖV-Gesetz SO einen Auftrag zu erfüllen. Im entsprechenden Zweckartikel wird festgehalten, dass ein Grundangebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen ist (§ 1a), und dass das Umsteigen auf umweltschonende öffentliche Verkehrsmittel zu begünstigen sei (§ 1b). Der Verkehr soll in erster Linie vermieden, danach verlagert und schlussendlich verträglich gestaltet werden. Die Tempo-30-Massnahmen sind somit hauptsächlich im letzten Bereich (verträglich gestalten) wirksam, bilden jedoch einen Zielkonflikt mit dem übergeordneten Ziel der Verlagerung. Der finanzpolitische Rahmen hält fest, dass per 2014 eine Abgeltungssenkung von 2,5 Prozent und per 2015 eine solche von 1 Prozent vorgesehen ist. Es ist bekannt, dass die Attraktivität eines Angebots am stärksten von den Fahrzeiten beeinflusst wird. So bedeutet die Verdoppelung der Fahrzeit in der Regel auch gleichzeitig die Halbierung der Anzahl Fahrgäste. Dieser Einfluss ist deutlich stärker als die Anpassung der Fahrtrifare. Aufgrund der Analyse der Fahrgeschwindigkeit der Linie 4 konnte festgestellt werden, dass sich diese von 2008 bis heute um 3,14 km/h auf durchschnittlich 15,7 km/h reduziert hat. Als busfreundliche Massnahmen bezeichnet er die Unterbindung des Rechtsvortrittes durch eine Trottoirüberfahrt, die Erstellung von Berliner-Kissen und das Stellen von Lichtsignalanlagen an den neuralgischen Punkten. Abschliessend hält der Referent fest, dass ein Zielkonflikt besteht und er mit den Erläuterungen die Aufgaben der BSU dargelegt hat. Wie dieser Zielkonflikt gelöst werden kann, wird die Politik zu entscheiden haben.

Marco Lupi hält im Namen der FDP-Fraktion fest, dass sie rückblickend auf die gesamte Tempo-30-Debatte gesehen recht schlecht bedient wurde. Sie hat damals aus Überzeugung „ja“ zu Tempo 30 gesagt. Ja zu Tempo 30 in den Quartieren, wo die Kinder spielen und es zum Teil keine Trottoirs hat. Was danach passiert ist, wurde immer stärker zu einem ideologischen Kreuzzug. Für sie war bei dieser Frage stets der sinnvolle Nutzen für alle wichtig. So sollen auch die Autofahrer ihren Platz haben. Nachdem sie bereits bei der Langendorfstrasse und bei der Brühlstrasse festgehalten hat, dass Sammelstrassen nicht ins Tempo-30-Regime gehören, hält sie dies nun auch bei der St. Niklausstrasse fest. Es ist aus ihrer Sicht nicht nachvollziehbar, wieso auf dieser breiten Strasse mit beidseitigen Trottoirs neu nur noch 30 km/h gefahren werden sollte. Sie ist eine Sammelstrasse, welche die Autos aus dem Quartier sammelt und auf die Hauptstrasse führt. Für die Schulkinder besteht genau an einer Stelle eine Gefahr, nämlich dort, wo diese die Strasse kreuzen. Sie kreuzen die Strassen also, und benutzen sie nicht wirklich. Die Gefahrenstelle wurde bereits aufwändig und aus ihrer Sicht sinnvoll und gut entschärft. Sie erachtet den Vorschlag aus der GRK deshalb als falsch. Ob dieser aus rechtlicher Sicht hieb- und stichfest ist, wird stark bezweifelt. So wäre sie nicht erstaunt, wenn noch Einsprachen erfolgen. Aufgrund der dargelegten Gründe würde auf der Hand liegen, dass sie sich für die Variante A (2 Tempo-30-Zonen) aussprechen würde. Bei Betrachtung der Quartierstrassen ist klar, dass eh nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Deshalb plädiert ein Grossteil der FDP-Fraktion für die Beibehaltung des Status quo. Dieser Teil wird somit auch nicht auf das Geschäft eintreten. Da der Gemeinderat jedoch ziemlich sicher auf das Geschäft eintreten wird, wird sie nach dem Eintreten den Antrag stellen, die Variante B (Busvariante) umzusetzen. Im Sinne von „retten, was noch zu retten ist“, bittet sie, die Busführung nicht unnötig zu versenken und so zu erhalten, wie sie zurzeit ist. Es würde wohl kaum jemand Verständnis dafür haben, wenn der Gemeinderat auf Kosten des ÖVs Tempo 30 einführt. Sollten die anderen Parteien jedoch an der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) festhalten, müssen diese auch die gesamte Verantwortung übernehmen. Sie wird diese ganz sicher nicht mittragen. **In diesem Sinne bittet er im Namen der FDP-Fraktion, auf die Variante B (Busvariante) einzuschwenken. Die FDP-Fraktion wird grossmehrheitlich nicht eintreten und danach noch grossmehrheitlich die Variante B unterstützen.**

Die SP-Fraktion – so **Matthias Anderegg** – bedankt sich für die ausführlichen Grundlagen und die einleitenden Erläuterungen von Fabian Schmid. Bei einem Abschnitt des Herrenweges wurde bereits bei den flankierenden Massnahmen Tempo 30 umgesetzt und dort hat sich diese Umsetzung bewährt. Für die SP-Fraktion ist die Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) unbestritten. Viel mehr zu diskutieren hat einmal mehr die Empfehlung der Begleitgruppe BSU gegeben. Das Wichtigste vorneweg: Tempo 30 soll nicht gegen den ÖV ausgespielt werden. Sie wehrt sich deshalb vehement gegen solche Diskussionen. Prominent wird die Thematik zurzeit auch auf nationaler Ebene diskutiert. Der NZZ am Sonntag konnte entnommen werden, dass NR Nadine Masshardt einen Vorstoss zur vereinfachten Einführung von Tempo-30-Zonen eingereicht hat. Es geht dabei im Wesentlichen um die Aufnahme von Sammel- und Hauptstrassen. Erfreulicherweise konnte dem Zeitungsartikel zudem entnommen werden, dass Stadtpräsident Kurt Fluri Mitunterzeichner des Vorstosses ist. In der Variantenuntersuchung der Sigmoplan wurde in der Zusammenfassenden Beurteilung der Sicherheitsaspekte wortwörtlich Folgendes erwähnt und empfohlen: *„Wenn möglich ist im Rahmen der Einrichtung der Tempo-30-Zone der Unfallschwerpunkt Knoten St. Niklausstrasse/Herrenweg ebenfalls zu entschärfen. Das Gleiche gilt für die Knoten St. Niklausstrasse/Kirchweg und Kirchweg/Verenaweg/Wengisteinstrasse.“* All die aufgeführten Unfallschwerpunkte würden bei der Variante B (Busvariante) im Tempo-50-Bereich verbleiben und wären somit von den Sicherheitsaspekten völlig ausgeblendet. Nebst der Verkehrssicherheit sollte einmal mehr in Erinnerung gerufen werden, weshalb die Tempo-30-Zonen überhaupt mehrheitlich bereits in verschiedenen anderen Quartieren angenommen wurden. Es geht schlichtweg um mehr Wohnqualität, weniger Lärm, weniger Abgase und weniger Fluchtverkehr. Auch diese Punkte machen die Stadt als Wohnort attraktiv. Dass dies auf das gesamte Quartier zutrifft, ist selbstverständlich. Zudem sind Regimewechsel innerhalb eines Quartiers schlecht nachvollziehbar und führen zu einem Schilderwald, den wohl niemand will. Aus die-

sem Grund wird die SP-Fraktion einstimmig dem Antrag der GRK zustimmen, d.h. der Umsetzung der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone). In der Variantenuntersuchung der Sigmoplan wurde der Fahrversuch der BSU analysiert. Die Verfasser des Berichtes kommen - im Gegensatz zur BSU - zum Resultat, dass der Beweis, dass dieses Regime zu unhaltbaren Zuständen führt, mit den Resultaten der Fahrversuche nicht erbracht ist (Seite 13, 8.2). Diese Aussage steht nun im Widerspruch zu den Aussagen von Fabian Schmid. Im Jahr 2004 wurde eine Petition eingereicht, d.h. vor dem Rahmengutachten. In der Petition wurde die St. Niklausstrasse nicht wortwörtlich aufgeführt. Nach Rücksprache mit den Erstunterzeichnenden haben diese festgehalten, dass im Quartier klar die Meinung herrscht, dass auch die St. Niklausstrasse dazugehört. 520 Unterschriften sind zudem mehr als repräsentativ. Der Schlussbericht der Begleitgruppe ist ausführlich und interessant. Der SP-Fraktion fehlen jedoch bei der Schlussfolgerung und bei den Empfehlungen wichtige Aspekte. So gibt es zwei Punkte, die aus ihrer Sicht vertieft abgeklärt werden müssten. Erstens: Wie stellt sich die BSU zu einer Pilotversuchsphase? Ist es nicht denkbar, das Regime während einer gewissen Zeitphase zu testen? Der Variantenuntersuchung der Sigmoplan kann ebenfalls entnommen werden, dass in diesem Bereich noch gewisse Zweifel vorhanden sind. Zweitens: Der Busfahrplan ist eine komplexe Angelegenheit. Ein Fahrplan richtet sich nach Rahmenbedingungen, die im Wesentlichen von Aussen diktiert werden, wie z.B. vom SBB-Fahrplan, von neuen Haltestellen sowie von Tempo-30-Zonen. Bei der nächsten Fahrplanaanpassung müsste es deshalb möglich sein, auf einen solchen Aspekt einzugehen. Die nähere Betrachtung dieses Aspektes wird im Bericht vermisst. Vorausgesetzt, dass ihre Abklärungen korrekt sind, wäre eine kleine Anpassung im Dezember 2014 und eine umfassende Anpassung im Dezember 2015 geplant. Leider wurden im Schlussbericht keine dieser Möglichkeiten untersucht oder erläutert. Die SP-Fraktion wäre deshalb froh, wenn dies noch nachgeholt werden könnte. Es konnte durchaus ein Kompromiss bei der flächendeckenden Variante entstehen: Falls diese nun beschlossen wird und bis zum nächsten Fahrplanwechsel die vordere Strecke analog heute belassen wird – dies jedoch nur dann, wenn eine Pilotphase aufzeigen würde, dass es ohne Anpassung nicht funktioniert. Abschliessend hält der Referent nochmals fest, dass die SP-Fraktion Tempo 30 nicht gegen den ÖV ausspielen will. Sie ist die erste, die auch einen engeren Taktfahrplan unterstützen würde. Sie verlangt jedoch von allen Beteiligten mehr Kreativität bei der Lösung der Probleme und nicht nur das Aufzeigen von Schwierigkeiten. **Die SP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und den Anträgen der GRK einstimmig zustimmen.**

Im Namen der CVP/GLP-Fraktion bedankt sich **Katharina Leimer Keune** für die sehr detaillierten Unterlagen. Anlässlich der Fraktionssitzung wurden die Unterlagen intensiv diskutiert. Sie wird sich mehrheitlich für die flächendeckende Einführung der Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt/Fegetz/Blumenstein, d.h. die Variante C einsetzen. Dieser Entscheid wird wie folgt begründet: Im Jahr 2004 haben Bewohnerinnen und Bewohner dieses Quartiers Unterschriften für eine verkehrsberuhigte St. Niklausstrasse und Tempo 30 in ihrem Quartier gesammelt. Dass damals für St. Niklausstrasse „nur“ eine Verkehrsberuhigung gewünscht wurde, hatte mit einer falschen Information des damaligen Stadtbaumeisters zu tun, der die St. Niklausstrasse als Kantonsstrasse klassiert hatte. Informationen aus dem Kantonalen Tiefbauamt haben ergeben, dass diese Strasse eine Gemeindestrasse ist. Doch da waren die Unterschriften schon gesammelt und die Petition bereits eingereicht. Eine Interpellation im Jahr 2008 hat den Stand der Arbeiten hinterfragt. Im Jahr 2011 wurde nach einem Verkehrsunfall mit einem Kind eine weitere Petition eingereicht. Nie hätte die CVP/GLP-Fraktion gedacht, dass sich der Langsamverkehr dem Quartier so langsam nähert. Fast 10 Jahre später wird im Gemeinderat nun endlich über Tempo 30 diskutiert. Sie ist der Meinung, dass nur eine flächendeckende Einführung eine tatsächliche Beruhigung und Verlangsamung des Verkehrs bringt. Es ist die einzige Variante, die den Fremdverkehr minimiert, die Sicherheit verbessert und eine bessere Wohnqualität zur Folge hat. Das Quartier hat sich in den letzten 10 Jahren enorm verändert. Es sind so viele junge Familien mit Kindern zugezogen, dass vor 3 Jahren ein neuer Kindergarten im Schulhaus Fegetz eröffnet werden musste (es ist der Dritte im Quartier), und dass die ersten und zweiten Klassen dreifach geführt werden. Auf das Schuljahr 2014/15 wird bereits die Eröffnung eines weiteren Kindergartens in diesem

Quartier diskutiert. Die PH und die Kantonsschule sind als weitere Schulhäuser auch noch in diesem Quartier ansässig. Sie unterstützt daher unbedingt die Beibehaltung der Fussgängerstreifen an den personenintensiven Stellen der St. Niklausstrasse, wie dies die Kommission für Planung und Umwelt ebenfalls bereits angeregt hat. Keinesfalls will sie sich gegen die BSU und ihre Busverbindung, die eine wichtige Funktion im Quartier hat, stellen. Sie fragt sich aber, ob die letzten 18,5 Sekunden reine Fahrzeit ausschlaggebend sein können für so gravierende Veränderungen, wie sie angedroht werden. Im Bericht der Firma SigmaPlan auf Seite 13 steht nämlich wörtlich: *„Der Beweis, dass dieses Regime zu unhaltbaren Zuständen führt, ist jedoch mit den Resultaten des Versuchs nicht erbracht.“* Dies hat bereits der SP-Sprecher festgehalten. Mehrkosten im 6-stelligen Bereich sind nicht zu verkraften. Sie will auch festhalten, dass sie für die vor mehr als 4 Jahren eingeführte Temporeduktion auf 30 km/h am Herrenweg nicht verantwortlich ist. Dies war ein Entscheid im Zusammenhang mit der Entlastung West. Die Strecke, die der Bus langsamer fahren muss, hat eigenartigerweise auch an den Haltestellen länger gedauert, obwohl nicht mehr Haltestellen zu bedienen sind, in welchem Regime auch immer. Es wäre auch recht seltsam, wenn an der Kreuzung Herrenweg/St. Niklausstrasse, an der laut Statistik in den letzten Jahren die meisten, glücklicherweise glimpflichen, Unfälle zu verzeichnen waren, das Tempo plötzlich wieder verändert würde. Auch scheint es nicht einsichtig, warum vor dem Alterszentrum Wengistein und beim Eingang zur Verenaschlucht Tempo 50 erlaubt sein sollte. Sie will aber klarstellen, dass sie absolut gegen einen Rückbau der St. Niklausstrasse mittels BerlinerKissen ist. Diese lösen in der Bevölkerung sehr viel Unmut aus und sind für den Veloverkehr v.a. im Winter gar keine gute Lösung. Wie die St. Niklausstrasse sehr kostengünstig und unbürokratisch zurückgebaut wurde, hat die wohlhabende Nachbargemeinde im Jahr 2007/08 eindrücklich gezeigt. In diesem Zusammenhang erkundigt sie sich, wieso der Kredit im Antrag Fr. 15'000.-- höher ist, als die Berechnung des Gutachtens. Auch dort wurden nämlich bereits 25 Prozent Unvorhergesehenes eingerechnet. **Die CVP/GLP-Fraktion wird dem Antrag der GRK, d.h. der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) mehrheitlich zustimmen.**

Heinz Flück bedankt sich im Namen der Grünen für die detaillierten Unterlagen und für die umfangreichen Abklärungen betreffend allfälliger Linienvarianten der BSU. Die Stadt und das fragliche Quartier ist primär eine Zone zum Wohnen und es wurde bereits mehrmals gesagt, dass das Ziel der Verkehrsmassnahmen primär sei, die Gefahren des Verkehrs zu minimieren und die Lärmimmission möglichst tief zu halten. Andere Städte sind diesbezüglich etwas weiter und haben längst innerhalb der Quartiere Begegnungszonen und Tempo 30 auf den Quartiersammelstrassen eingeführt. Die Solothurner meinen offenbar immer wieder, dass sie alles selber ausprobieren müssen und besser wissen. Eine Begegnungszone steht heute aber nicht zur Diskussion. Dies wurde nur festgehalten, um die Diskussionen in einen breiteren Rahmen und ins richtige Licht zu rücken. Die ergriffenen Massnahmen müssen umgesetzt und kontrolliert werden. Je komplexer und unübersichtlicher eine Regelung ist, desto weniger wird sie eingehalten, kann sie kontrolliert und durchgesetzt werden. Aufgrund dieser Überlegungen spricht alles für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30. Die Grünen werden deshalb auf das Geschäft eintreten und der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) zustimmen. Bezüglich Problematik der Buslinie 4 halten sie fest, dass ihnen der ÖV selbstverständlich auch wichtig ist. Der Referent ist deshalb erschrocken als Fabian Schmid festgehalten hat, dass die Probleme bereits heute – ohne neu geplante Tempo-30-Zone – recht gross sind. In diesem Zusammenhang ist er erstaunt, dass nicht schon Überlegungen zur Ergreifung von Massnahmen angestellt wurden. Insbesondere deshalb, weil einzelne Massnahmen noch möglich wären. Die Grünen bezweifeln ein Stück weit die Stichhaltigkeit der Argumentation der BSU aus folgenden Gründen: Eine analoge Argumentation hielt die BSU bereits bei der Allmendstrasse fest. Nach der Einführung von Tempo 30 konnte jedoch nicht festgestellt werden, dass sich die Situation wesentlich verschlechtert hat. Sie bezweifeln, dass in vielen Teilen der Strecke eine Beschleunigung über Tempo 30 überhaupt sinnvoll ist. So ist z.B. der Kirchweg 170 m lang und durch zwei rechtwinklige Kurven begrenzt. Darin befindet sich noch die zweitmeist frequentierte Haltestelle der BSU. Eine Beschleunigung über 30 km/h ist geradezu absurd. Einzig auf der 350 m langen St. Niklausstrasse könnte kurz auf über 30 km/h beschleunigt werden, die Zeitdifferenz wäre aber gering. Den

Grünen liegt die gute ÖV-Erschliessung am Herzen. Die BSU hat interessante und fundierte Variantenstudien gemacht. Aus eigener Erfahrung hält der Referent fest, dass er die Linie kaum benützt, da er zu Fuss zum Bahnhof gleich viel Zeit einberechnen muss, wie mit dem Bus. Die jetzige Linienführung scheint jedoch aufgrund der Prüfung der Alternativen die richtige zu sein. Wie den Unterlagen entnommen werden kann, hängen die Messungen auch von den subjektiven Eindrücken der Chauffeure ab. Sie werden zusätzlich durch die Aussage relativiert, dass die Differenzen bei den Haltestellen und den Ein- und Aussteigevorgängen viel grösser seien, als bei den Fahrzeiten. Die genannte Zeitdifferenz von 51 Sekunden ist demnach nicht fundiert und kann nicht als Grundlage für einen Entscheid gewertet werden. Während bei der Linienvariantenstudie die Bedarfssteuerung durch den Bus erwähnt wird, besteht offenbar bei der Einmündung Grenchenstrasse in die Weissensteinstrasse gar keine solche für die Linie 4. Deren Busse müssen dort bis zu 40 Sekunden warten. Aus den genannten Ausführungen schliessen sie, dass die kleinen, zusätzlich möglichen Fahrzeitverluste nicht ausschlaggebend sein können, dass das Regime des Busses grundsätzlich geändert werden müsste. Falls es nötig wäre, sollte der Zeitverlust bei der Einmündung Grenchenstrasse geprüft werden. Dies wäre eine einmalige Investition in den Bau einer Induktionsschleife und würde die Justierung der Lichtsignalanlage bedeuten. **Die Grünen werden auf das Geschäft eintreten und der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) zustimmen.**

René Käppeli bedankt sich im Namen der SVP-Fraktion ebenfalls für die detaillierten und interessanten Unterlagen. Sie schickt voraus, dass sie nicht prinzipiell gegen Tempo-30-Zonen ist. Aus diesem Grund würde sie befürworten und gleichzeitig beliebt machen, dass die Variante A (2 Tempo-30-Zonen) eine Mehrheit finden würde. Zur Not könnte sie sich auch mit der Variante B (Busvariante) abfinden. Sie sieht schlichtweg nicht ein, wieso insbesondere die Sammelstrasse auch einem Tempo-30-Regime unterworfen werden soll. Sollte sich die Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) durchsetzen, wird sie beantragen, dass der Kredit von Fr. 120'000.-- auf Fr. 20'000.-- reduziert wird. Begründung: Bei der Umsetzung müssen einzig und alleine die 50-er-Schilder durch 30-er-Schilder ausgetauscht werden. Ihrer Meinung nach braucht es keine baulichen Massnahmen. Um Tempo-30 durchsetzen zu können, wäre es sinnvoller und bezüglich Stadtkasse auch innovativer, wenn die Stadtpolizei regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchführen würde. **Die SVP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten. Sie stellt den Antrag, dass der Kredit auf Fr. 20'000.-- reduziert wird.**

Andrea Lenggenhager hält bezüglich Höhe der Kosten fest, dass diese auch die detaillierten Planungskosten beinhalten.

Bezüglich dem erwähnten Verkehrsunfall hält **Peter Fedeli** fest, dass dieser auch bei einer Tempo-30-Zone nicht hätte vermieden werden können. Auch in einer Tempo-30-Zone wird es Verkehrsunfälle geben, wohl nicht schwerwiegende, aber es wird sie geben. Betreffend der Aussage von Fabian Schmid, dass noch zusätzliche Rechtsvortritte entstehen, hält er fest, dass ihm kein zusätzlicher bekannt ist. Signalisation: Bei den Eingängen in die Stadt ist zurzeit „Generell Tempo-50“ signalisiert. Dies bedingt, dass überall eine Signalisation von Tempo 30 notwendig ist. Im Weiteren hält er fest, dass zwingend ein Minimum an baulichen Massnahmen notwendig ist. An Orten, wo keine baulichen Massnahmen ergriffen wurden, kann beobachtet werden, dass Geschwindigkeitsübertretungen von ca. 18 Prozent bestehen. Die Idee mit den Bussengeldern ist gut. Er gibt jedoch zu bedenken, dass diese zu 100 Prozent dem Kanton gutgeschrieben werden.

Fabian Schmid bestätigt aus eigener Erfahrung, dass Tempo 30 Unfälle nicht vermeiden kann. Er hält fest, dass die BSU nicht Partei ist und kein Gutachten erstellt wurde, da dazu kein Auftrag bestand. Sie war vertreten in der Arbeitsgruppe. Die BSU ist beauftragt, öffentlichen Verkehr zu betreiben. Er hat heute nun aufgezeigt, wo zusätzliche Schwierigkeiten hinzukommen bezüglich dem globalen Ziel, Verkehr zu verlagern, Finanzen zu sparen und zur Lebensqualität beizutragen. Dass der Beweis, dass das System zusammenfällt, nicht er-

bracht ist, mag so sein. Es ist auch nicht so, dass es binär nur die Möglichkeiten geht/geht nicht gibt, sondern die Frage ist, wie häufig ein Anschlussbruch riskiert wird. Diese Wahrscheinlichkeit hat er nun aufgezeigt. Heute sind bereits 9 Prozent der Ankünfte am Morgen 3 oder mehr Minuten zu spät. Am Abend sind es 26 Prozent. Wenn nun noch die 51 Sekunden dazugerechnet werden, wird die Verspätung neu einen Viertel, resp. die Hälfte (bei Tempo 30) der Kurse betreffen. Ob es 18 oder 51 Sekunden sind, und ob die Zeit beim Fahren oder bei der Haltestelle verloren geht, ist für die BSU nicht relevant. Fakt ist, dass das Einfädeln in den Verkehr ohne Hindernisse einfacher ist. Dass bereits heute nicht 50 km/h gefahren wird, kann er bestätigen. Schlussendlich ist die hindernisfreie Fahrt entscheidend. Falls noch Massnahmen umgesetzt werden können, wäre die BSU dankbar zu wissen, um welche es sich handelt. Dies im Wissen darum, dass sie nicht alleine handeln kann. Ob bei der Grenchenstrasse 40 Sekunden gewonnen werden können oder nicht, ist relevant. Falls dies gelingen würde, wäre sie sicher froh. Sie besteht somit nicht darauf, wo die verlorene Zeit wieder eingeholt werden kann, sondern dass sie eingeholt werden kann. Bezüglich Rechtsvorschriften hält er fest, dass er nicht gesagt habe, dass es zusätzliche geben werde, sondern dass sie bereits heute ein Problem darstellen. Würden diese aufgehoben, könnte wahrscheinlich ebenfalls Zeit gewonnen werden. Falls nicht 15 – 18 neue Hindernisse dazukommen, könnten durch deren Wegbleiben jeweils 2 – 3 Sekunden gespart werden. Einer Pilotphase zuzustimmen ist etwas schwierig. Der Fahrplan ist für ein Jahr fix und die BSU ist an diesen gebunden. So kann nicht nach zwei Monaten Pilotphase wieder eine Änderung erfolgen. Davon abgesehen lebt der ÖV von einer gewissen Berechenbarkeit. Wenn schon Pilotphase, dann würde sie die Busvariante bevorzugen und allenfalls auf dieser aufbauen. Der Entscheid liegt jedoch schlussendlich beim Gemeinderat. Bezüglich Einführung von Tempo 30 in der Weststadt bestätigt er, dass die BSU aufgrund derselben Bedenken bezüglich Sicherheit und grundsätzlicher Fahrplanstabilität Einsprache eingereicht hat (Allmendstrasse). Bei der Allmendstrasse sind jedoch 6 Minuten Wendezeit vorhanden und der Anschluss am Bahnhof Richtung Bern ist so oder so nicht gegeben. Die Ausgangslage ist daher nicht vergleichbar.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** bezieht sich auf die Bemerkung der SP-Fraktion, dass er gemäss NZZ Mitunterzeichner des nationalen Vorstosses zur vereinfachten Einführung von Tempo-30-Zonen ist. Sein Anliegen besteht darin, dass es bei der Frage, ob Tempo 30 eingeführt oder eben nicht eingeführt wird, nicht entscheidend ist, ob eine bestimmte Strasse einer bestimmten Kategorie angehört, sondern, dass es auf die tatsächliche Nutzung ankommt. Es gibt Dorfstrassen, wie z.B. im Leberberg, die Kantonsstrassen und damit auch Hauptstrassen sind, tatsächlich aber Lebensräume und nicht Durchfahrtstrassen darstellen. Diese Ausgangslage ist somit auch völlig anders als beispielsweise bei der Basel- oder Bielstrasse. Hingegen würde er bekanntlich nie mitmachen, wenn es darum geht, mit Tempo 30 aus einer verkehrsorientierten Strasse eine langsamverkehrsorientierte Strasse zu machen. Dies ist seiner Auffassung nach nicht die Aufgabe von Tempo 30.

Beat Käch stellt fest, dass Tempo 30 immer länger zu einer ideologischen Frage wird oder geworden ist. Die FDP-Fraktion hat stets Hand geboten und festgehalten, dass in den Quartieren der Langsamverkehr gewünscht wird. Heute wurde verschiedentlich festgehalten, dass dieser Langsamverkehr auch am liebsten auf alle Sammelstrassen und Hauptstrassen ausgedehnt werden soll. Man sollte sich deshalb langsam überlegen, ob in der Stadt bei 6 – 7 Eingangstoren Schilder mit der Aufschrift „generell Tempo 30“ aufgestellt werden. Dadurch wären auch all die baulichen Massnahmen nicht notwendig und es könnte viel Geld gespart werden. Weiter gibt er zu bedenken, dass an manchen Tempo-50-Stellen bereits heute wesentlich schneller gefahren werden kann, es dort aber niemandem in den Sinn käme, verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen. Was nun aus den breiten Strassen mit riesigen baulichen Massnahmen gemacht wird, kann aus seiner Sicht nicht die Zukunft sein. Man muss sich effektiv überlegen, wie die Zukunft aussehen soll.

Roberto Conti möchte eine Lanze für die offenbar noch wenigen autofahrenden Gemeinderätinnen und Gemeinderäte brechen. Wenn er durch das Quartier fährt, sieht er viele Autos und Garagen der Anwohner/innen. Er kann sich deshalb kaum vorstellen, dass flächende-

ckend grosse Begeisterung im Quartier entsteht, wenn flächendeckend Tempo 30 (gemäss der Variante C) eingeführt wird. Er bittet nachzudenken, ob dies wirklich sinnvoll ist, denn mit 30 km/h über eine längere Strecke durch Quartiere zu fahren, ist gefährlicher als mit 50 km/h. Falls es noch bauliche Massnahmen gibt, wird dies noch schlimmer. Bezüglich baulichen Massnahmen erwähnt er eine Strasse in Luzern. Anlässlich einer Schulreise ist er mit seiner Schulklasse während ca. 15 Minuten in einem Quartier einer ziemlich breiten Strasse entlang gegangen. Ein Schüler hat dabei festgehalten, dass es sich um eine 30-er-Zone handelt. Er hat dies verneint, da keine Hindernisse vorhanden waren, ausser einer Tafel und einer Markierung am Boden. Er erkundigt sich deshalb konkret, ob wirklich bauliche Massnahmen nötig sind, oder ob dies nur ein Entscheid der Stadt Solothurn ist und wenn nein, ob Luzern demnach gegen das Gesetz verstösst.

Matthias Anderegg wehrt sich vehement gegen die Aussage, wonach Tempo 30 zu einer ideologische Frage wird. Offenbar wird die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung beim Umsetzen der Zonen verkannt. Dabei verweist er auf die Petitionen mit der grossen Anzahl Unterschriften sowie die hohe Akzeptanz in den Quartieren mit bereits umgesetzten Tempo-30-Zonen. Diese Tatsachen werden offenbar ignoriert. Es könnte auch von Ideologie gesprochen werden, wenn heute noch mit 50 km/h durch ein Quartier gefahren werden könnte. Bezüglich dem Votum von Roberto Conti zur Unfallsicherheit hält er fest, dass sämtliche Studien zu diesem Thema diese Aussage widerlegen. Er erkundigt sich im Zusammenhang mit der Fahrplananpassung bei Fabian Schmid, ob es möglich wäre, zusammen mit einer generellen Fahrplananpassung das Problem zu beheben, damit in diesen Sinne das Projekt dadurch zeitverzögert umgesetzt werden könnte. Was sicher niemand will, ist eine Nachbargemeinde durch einen Fahrplan, der nicht eingehalten werden kann, zu benachteiligen.

Gemäss **Fabian Schmid** ist ein Fahrplan letztendlich eine schriftlich festgehaltene Zeit. Entscheidend ist das, was effektiv gefahren werden kann. Wenn bereits heute in der Hauptverkehrszeit 60 Minuten gefahren wird, kann durchaus etwas anderes festgehalten werden. Da dies jedoch eh nicht eingehalten werden kann, bringt dies nichts. Fakt ist, dass bereits heute oftmals 60 Minuten pro Stunden gefahren wird, wenn nun durchschnittlich noch 51 Sekunden dazu kommen, nützt die Fahrplananpassung nichts. Eine stabile Lösung wäre nur möglich, wenn statt zwei, drei Fahrzeuge eingesetzt werden könnten. So könnte jedes Fahrzeug länger im Umlauf sein, würde jedoch relativ lange an der Endhaltestelle stehen. Er persönlich sieht auf diesem Fahrweg keine andere Lösung. Eine Fahrplananpassung heisst, die Realität zu verkennen. Fakt und entscheidend ist, wie schnell in Tat und Wahrheit gefahren werden kann. **Matthias Anderegg** gibt zu bedenken, dass bei einem Taktfahrplanwechsel der SBB die BSU ihren Fahrplan mathematisch gesehen auch demselben anpassen muss. Dies ist auch der Fall, wenn ein neues Quartier erschlossen wird und Haltestellen dazukommen. Solche Drittbezüge muss der Fahrplan auch aufnehmen. **Fabian Schmid** bestätigt, dass es Rahmenbedingungen gibt, die letztendlich den Fahrplan der BSU bestimmen. Wenn diese derart ändern, dass der bisherige Fahrplan nicht mehr funktioniert, muss neu geplant werden. Eine grundsätzliche Neuplanung wäre ein weiterer Weg. Bisher wurde noch kein konkreter Auftrag dazu erteilt. Wahrscheinlich wären die Rahmenbedingungen dazu auch so, dass keine zusätzlichen Kosten entstehen dürfen. Ob dies gelingt oder nicht, kann heute noch nicht gesagt werden. Sicher ist jedoch, dass dazu mindestens 2 Jahre benötigt werden.

Heinz Flück beurteilt die Akzeptanz von Tempo 30 anders als Roberto Conti. In den Quartieren kann festgestellt werden, dass die meisten Anwohner/innen anständig fahren. Diejenigen, die sich nicht an die Tempolimiten halten, sind Quartierfremde mit Leistungsdruck, wie z.B. Pizzakuriere o.ä.

Michael Schwaller ist im betreffenden Quartier aufgewachsen und heute noch oft mit dem Fahrrad in dieser Umgebung unterwegs. Bezüglich Verkehrssicherheit bei der Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone) gibt er zu bedenken, dass die Hindernisse für Velofahrer relativ gefährlich werden können, wenn die Autofahrer/innen überholen. Aus diesem Grund plädiert er für die Variante B.

Es bestehen keine weiteren Wortmeldungen mehr.

Eintreten wird mit 22 Ja-Stimmen gegen 6 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen.

Stadtpräsident **Kurt Fluri** fasst die drei bestehenden Anträge zusammen. **Der Antrag der GRK lautet auf die Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone). Der Antrag der FDP-Fraktion lautet auf die Variante B (Busvariante). Der Antrag der SVP-Fraktion lautet auf die Variante A (2 Tempo-30-Zonen).**

Der Antrag der FDP-Fraktion (Variante B) wird demjenigen der SVP-Fraktion (Variante A) gegenübergestellt. Die Variante B erhält mit 20 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen den Vorzug.

Der Antrag der GRK (Variante C) wird demjenigen der FDP-Fraktion (Variante B) gegenübergestellt. Mit 18 Ja-Stimmen gegen 10 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Umsetzung der Variante C beschlossen. Das Abstimmungsergebnis wird nicht bestritten.

Bezüglich Kosten liegen zwei Anträge vor. **Die GRK beantragt Kosten in der Höhe von Fr. 120'000.-- zur Bewilligung. Die SVP-Fraktion beantragt Kosten in der Höhe von Fr. 20'000.-- zur Bewilligung.**

Die beiden Anträge werden einander gegenübergestellt. Der Antrag der GRK wird mit 21 Ja-Stimmen gegen 7 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Die Anträge 2. und 3. werden mit 21 Ja-Stimmen gegen 0 Nein-Stimmen bei 9 Enthaltungen gutgeheissen.

Es wird Folgendes

beschlossen:

1. Die Tempo 30-Zone Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein - Variante C – im Betrage von Fr. 120'000.-- wird umgesetzt und zu Gunsten Rubrik 620.071.501, Rechnung 2014, bewilligt.
2. Das Stadtbauamt und die Stadtpolizei werden mit der Umsetzung beauftragt.
3. Die beiden Fussgängerstreifen auf der St. Niklausstrasse, bei der Einmündung Fegetzstrasse und bei der Einmündung Obere Sternengasse, werden beibehalten.

Verteiler

Leiterin Stadtbauamt
Leiter Rechts- und Personaldienst
Kommandant Stadtpolizei
Finanzverwaltung
ad acta 600-3

10. Dezember 2013

5. Verschiedenes

- **Martin Allemann** informiert, dass im zu Ende gehenden Jahr Einsätze der Feuerwehr von insgesamt ca. 1'200 Stunden erfolgt sind. Dabei handelte es sich u.a. um 16 kleinere und grössere Brände. Zurzeit liegt der Bestand bei 80 Personen, was optimal ist. Die nächste Hauptübung der Feuerwehr findet am 12. September 2014 statt.
- Stadtpräsident **Kurt Fluri** bezieht sich nochmals auf den anlässlich der letzten GR-Sitzung behandelten Erschliessungsplan «Fernwärme 1. Etappe» mit Erschliessungsvorschriften. Verschiedentlich wurde bezweifelt, ob die Stadt richtige Aussagen macht oder nicht. So wurde u.a. GR Peter Wyss in der Solothurner Zeitung zitiert, der sagte, dass der Masterplan Energie im Jahr 2010 vom Gemeinderat ja nur zur Kenntnis genommen wurde. Stadtpräsident **Kurt Fluri** ruft daher nochmals folgende drei Beschlüsse in Erinnerung (GR-Protokoll vom 19. Januar 2010):
 - Der vorliegende Masterplan Energie 2009 vom 15. April 2009 wird zur Kenntnis genommen und die grau hinterlegten Textteile der Kapitel 2+4 sowie die Karte Energie Mst. 1:7'500 werden mit der vorgenommenen Änderung auf Seite 36 als behördenverbindlich und verwaltungsanweisend erklärt und beschlossen.
 - Das Stadtbauamt, Abteilung Stadtplanung, wird beauftragt, in einem zweiten Schritt und in Zusammenarbeit mit der Regio Energie Solothurn die vorgeschlagene Ausrichtung der Energieversorgung gemäss Masterplan Energie 2009 in umsetzbare Versorgungskonzepte und grundeigentümergebundene „(Teil-) Erschliessungspläne Energie“ (Grundlage für Anschlusspflicht) auszuarbeiten.
 - Als Grundlage und Modell für die Ausarbeitung der Versorgungskonzepte und grundeigentümergebundene „(Teil-) Erschliessungspläne Energie“ soll die Lösung Lyss als Basis dienen.

Der Masterplan wurde somit beschlossen und nicht - wie von GR Peter Wyss festgehalten - zur Kenntnis genommen. Stadtpräsident **Kurt Fluri** legt Wert darauf, dass der Beschluss in der Geschichte richtig vermerkt wird.

- Nach Beendigung des Traktandums 4 schlägt Stadtpräsident **Kurt Fluri** vor, angesichts der fortgeschrittenen Zeit die restlichen Traktanden zu vertagen.

Der Ordnungsantrag wird einstimmig gutgeheissen. Somit werden folgende Geschäfte von der Traktandenliste gestrichen und auf die nächste Sitzung des Gemeinderates verschoben:

- 5. Neues Verkehrsregime in der Vorstadt; Tempo-30-Zone Vorstadt
- 6. Motion der SP-Fraktion der Stadt Solothurn „Öffentlicher Zugang zum Aareufer im Bereich der städtischen Badeanstalt ausserhalb der Badesaison“; Weiterbehandlung
- 7. Interpellation der SVP-Fraktion der Stadt Solothurn „Demonstration vom Donnerstag (Mariä Himmelfahrt), 15.08.2013, in der Stadt Solothurn“; Beantwortung

Schluss der Sitzung: 20.45 Uhr

Die Neubürgerinnen und Neubürger, die im Verlaufe des Jahres 2013 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 die Säulenhalle des Landhauses, wo 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 Jahresschlussessen 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: