



Ortsplanung: Stellungnahme der CVP-GLP-Fraktion zuhanden der öffentlichen Mitwirkung

1. Allgemeine Stellungnahme der CVP-GLP-Fraktion

Die vorliegende Ortsplanungsrevision ist aus Sicht der CVP-GLP-Fraktion als Ganzes grundsätzlich gelungen und stimmig. Die Ortsplanung sollte ein Schritt vorwärts in die Richtung einer modernen Stadt sein. Dies beinhaltet für uns Bauwesen, Stadtplanung und -entwicklung, Wohnformen, Erschliessung, Mobilität, Ökologie und vielen weiteren Punkten.

Anlässlich der öffentlichen Mitwirkung sind zwei grundsätzliche Elemente der nun vorliegenden Ortsplanungsrevision kritisch zu durchleuchten:

1) Die im Gegensatz zum Leitbild nun doch eher flächendeckende Aufzoning ist sowohl generell, als auch quartierweise auf die Bedürfnisse der städtischen Bewohner und Wohneigentümer zu überprüfen.

2) Ebenso sind die Erwartungen der städtischen Bevölkerung betreffend der neuen Verkehrsplanung (Mobilitätskonzept) einzuholen. Wie vertragen sich heutige Bedürfnisse und Entwicklungen mit den geplanten Einschränkungen in der Mobilität?

Wir werden mit Parteianlässen diese Themen separat aufgreifen und in der Mitwirkung als separate Parteimeinung einbringen.

Nebst diesen zentralen Fragen hat sich die CVP-GLP Fraktion zu spezifischen Themen bereits drei Anträge überlegt die sie in die Mitwirkung einbringt:

- **Aufnahme des Parkareals beim Friedhof in die Bestandeszone**
 - Der Park hat eine hohe Wertigkeit bezüglich Natur und dient einem grossen Teil des umliegenden Quartiers als Naherholungsgebiet. Betreffend Lage und schützenswerter Natur ist der Park mindestens so wertvoll wie die verschiedenen Klostergärten, die ebenfalls in der Bestandeszone sind.
- **Entlassung des CIS aus dem Inventar der schützenswerten Gebäude**
 - Die CIS-Hallen sind über 35 Jahre alt. Das Alter ist der Bausubstanz deutlich anzusehen. Nicht nur optisch, sondern auch in allen anderen Belangen entsprechen die CIS-Hallen in keiner Weise mehr modernen Baustandards und zeitgemässen Sportaktivitäten. Vor diesem Hintergrund ist es sicherlich nicht sinnvoll, das Gebäude unter Schutz zu stellen und so einen Umbau, eine Renovation oder gar einen Neubau enorm zu erschweren oder gar zu verunmöglichen.
- **Velo-Haupttrouten zur Anbindung der umliegenden Gemeinden an Zentrum und Bahnhof**
 - Heute gibt es von den verschiedenen Nachbargemeinden her jeweils mehrere mögliche Routen, um mit dem Velo ins Stadtzentrum oder zum Bahnhof zu gelangen. Diese sind jedoch ab dem Stadtgebiet nicht optimal weitergeführt. Durch zusätzliche Überlegungen soll schlussendlich auch die motorisierte Mobilität für jene Stadtbevölkerung erleichtert werden, die darauf angewiesen ist.

Unsere Fraktion bedankt sich beim Stadtbauamt, bei den Kommissionen und allen involvierten Personen für die geleistete Arbeit.



2. Unterlagen der Ortsplanung mit Genehmigungsinhalt

Aufnahme des Parkareals beim Friedhof in die Bestandeszone

Antrag:

Im Zonenplan 2: Schutzgebiete und Schutzobjekte wird das Friedhofareal, insbesondere der nördliche Teil, der heute eine Parkanlage ist, in die Bestandeszone aufgenommen. Als Folge davon wird das Areal auch im Naturinventar aufgenommen, wenn dies nicht schon der Fall ist.

Begründung:

Der Park hat eine hohe Wertigkeit bezüglich Natur und dient einem grossen Teil des umliegenden Quartiers als Naherholungsgebiet. In Bezug auf die Vielfalt – Wiesenflächen, schattenspendende Bäume, Sitzgelegenheiten, Ruhe, Abgelegenheit, usw. – übertrifft der Park sogar andere Areale wie zum Beispiel den Schanzengraben, den Park beim Kunstmuseum oder Vergleichbare. Der Friedhofpark ist als Naherholungsgebiet vergleichbar mit der Allee im Forstquartier, die in der Bestandeszone ist. Betreffend Lage und schützenswerter Natur ist der Park mindestens so wertvoll wie die verschiedenen Klostergärten, die ebenfalls in der Bestandeszone sind.

In den Klostergärten – also in der Bestandeszone – sind gewisse Nutzungen erlaubt. Daher würde auch die Aufnahme des Friedhofparks in die Bestandeszone den Betrieb des Friedhofs nicht massgeblich beeinträchtigen. Die Nutzung des gesamten Areals als Friedhof und die damit einhergehende Möglichkeit, dass zum Beispiel weitere Grabreihen eröffnet werden müssen, sind durch die Aufnahme des Areals in die Bestandeszone nicht gefährdet.

Entlassung des CIS aus dem Inventar der schützenswerten Gebäude

Antrag:

Im Zonenplan 2: Schutzgebiete und Schutzobjekte werden die beiden Hallen des CIS (Tennishalle im Osten sowie Ballsporthalle im Westen / Nr. 2058) aus dem Inventar der schützenswerten Bauten entfernt und gelten somit nicht mehr als Schutzobjekte.

Begründung:

Die CIS-Hallen sind über 35 Jahre alt. Das Alter ist der Bausubstanz deutlich anzusehen. Nicht nur optisch, sondern auch in allen anderen Belangen entsprechen die CIS-Hallen in keiner Weise mehr modernen Baustandards und zeitgemässen Sportaktivitäten. Die marode, äussere Erscheinung wird lediglich noch vom noch schlechteren Zustand im Innern übertroffen. Da das CIS im Baurecht erbaut wurde und stets im Besitz privater Trägerschaften war, wurde über drei Jahrzehnte der Unterhalt der Gebäude vernachlässigt oder gar nicht wahrgenommen. In den letzten Jahren entwickelte sich das CIS sogar zum Spekulationsobjekt von Holding-Gesellschaften, die möglichst hohe Schulden auf die Anlage deponieren wollten. Die aktuelle Besitzerin des CIS ist Konkurs. Das Verfahren wurde lediglich daher noch nicht eröffnet, weil die Verwaltungsräte der Besitzerin in Strafverfahren verwickelt sind. Wird das Konkursverfahren dereinst abgeschlossen, wird das Gebäude zurück an die Stadt fallen, die dann allenfalls wieder mit privaten Trägerschaften für den Betrieb schaut. Es ist jedoch klar, dass ein künftiger Betrieb der Anlage ohne Investitionen schlicht nicht mehr möglich ist. Für die Basketballer stimmt die Infrastruktur nicht, und auch der Handballverband wird die Halle für die Meisterschaft nicht mehr zulassen. Vor diesem Hintergrund erscheint sehr fragwürdig, die beiden Hallen als schützenswerte Objekte zu deklarieren, zumal klar ist, dass in den nächsten Jahren erhebliche Arbeiten an der grundlegenden Bausubstanz notwendig sind.



Aussenseite:

Im Bauinventar wird das CIS als hochstehende Ingenieurbaukunst bezeichnet. Wieso dies der Fall ist, wird jedoch nicht ausgeführt. So bleibt die Frage, ob die Hallen denn nun tatsächlich hohe Baukunst sind, oder ob sie einfach schön anzusehen sind, da sie eine «bewegte Silhouette» (Zitat Bauinventar) haben. Mehrere Architekten aus der Region Solothurn, mit denen die CVP-GLP-Fraktion gesprochen hat, widerspricht in diesem Punkt dem Bauinventar, zumal nur gerade die Dächer speziell sind, die Hallen selber sind mit Blechwänden ausgestattet. Eigentlich sind die Hallen ein sogar in unserem Kanton nicht einzigartiges Beispiel einer interessanten Stufe der Entwicklung der Betonbautechnik, nichts mehr als das. Die Isolation sowohl im Winter, wie auch im Sommer, ist nicht mehr Zeitgemäss. Die Amplitude in der Halle bewegt sich zwischen 12 und 40 Grad Celsius. Was dies energietechnisch bedeutet ist allen klar und muss daher nicht näher ausgeführt werden. Betreffend Sicherheit ist anzumerken, dass die an den Boden gezogenen Kacheln es jeder Person ermöglichen, ungehindert auf das Dach der Anlage zu kommen. Die Anlage wird von vielen Kindern und Jugendlichen genutzt und diese Tatsache birgt daher eine grosse Gefahr. Zu guter Letzt ist anzuführen, dass im Bauinventar jeweils die Halle als Ganzes als schützenswert erachtet wird. Betrachtet man die Billigbauweise der eigentlichen Hallen, bleiben jedoch nur die Dächer, die als speziell betrachtet werden könnten. Für Solothurn mag dies einzigartig sein, das kann man, je nach Eingrenzung des Gebiets, aber so von ziemlich jedem Gebäude sagen. Bereits im Kanton Solothurn findet man die gleiche Dachkonstruktion jedoch schon mindestens zwei weitere Male, in Grenchen und in Deitingen. Schweizweit findet sich diese Bauweise sogar bei Dutzenden von Gebäuden. Von einzigartig kann also keine Rede sein.

Innenbereich:

Weiter entspricht die Halle in sehr vielen Punkten nicht mehr der aktuellen BASPO-Norm 201 für Sporthallen. Weder die Kubatur, insbesondere die Hallenhöhe, noch die Umkleide- und Duschräume entsprechen den heutigen Vorgaben des Bundes. Und da das CIS als Baute den Primärzweck der sportlichen Nutzung erfüllen soll, kann die reine Beurteilung nach baulichen Kriterien nicht die Richtige sein. Die Hallenhöhe entspricht nicht mehr heutigen Normen. Um das Dach zu erhalten, müsste bei einem Umbau also tiefer gegraben werden, was an dieser Lage wegen des Wasserspiegels der Aare nicht möglich ist. Die Dachkonstruktion, die im Bauinventar als hochstehende Ingenieurbaukunst bezeichnet wird, ist zudem bei Regen oder Schnee nicht mehr Dicht. Wasser tropft in den Innenraum, direkt auf die Spielunterlage, was einerseits ein hohes Verletzungsrisiko mit sich bringt und andererseits die Unterlage zerstört. Aufgrund der Konstruktion des Dachs ist auch eine ausreichende Beleuchtung der Halle nicht möglich. Eine energietechnische Sanierung ist laut Aussagen mehrerer Architekten mit der vorhandenen Bausubstanz unmöglich, ausser mit unverhältnismässig hohen Investitionen, die einen Neubau sogar noch übersteigen würden. Solothurn ist Energiestadt, und auch wenn das CIS nicht im direkten Besitz der Stadt ist, so ist es doch nur im Baurecht abgegeben und wird somit irgendwann wieder in den Besitz der Stadt übergehen. Aufgrund der aktuellen Lage könnte dies schon bald der Fall sein. Vor diesem Hintergrund ist es sicherlich nicht sinnvoll, das Gebäude unter Schutz zu stellen und so einen Umbau, eine Renovation oder gar einen Neubau enorm zu erschweren oder gar zu verunmöglichen.

Es stellt sich auch die Frage, ob z.B. mit dem neuen Mobilitätskonzept ein Neubau einer Turnhalle mit Mantelnutzung überhaupt noch möglich ist.



3. Unterlagen welche orientierend sind

Velo-Haupttrouten zur Anbindung der umliegenden Gemeinden an Zentrum und Bahnhof

Antrag:

In die Unterlagen zur Ortsplanungsrevision, insbesondere den Rahmenplan Mobilität, wird das Ziel aufgenommen, dass für jede Nachbargemeinde eine Velo-Hauptachse definiert wird, welche die entsprechende Gemeinde mit dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof verbindet und auf welcher der Veloverkehr Priorität hat.

Begründung:

Heute gibt es von den verschiedenen Nachbargemeinden her jeweils mehrere mögliche Routen, um mit dem Velo ins Stadtzentrum oder zum Bahnhof zu gelangen. Diese sind jedoch auf dem Stadtgebiet nicht optimal, wie nachfolgende Beispiele zeigen:

Von **Feldbrunnen** her gibt es in Richtung Stadt einen doppelspurigen Veloweg. Kaum über die Stadtgrenze, wird dieser auf die Hauptstrasse geleitet, welche die Velofahrerinnen und Velofahrer mit dem Bipperlisi im Gegenverkehr und den Lastwagen teilen. Alternativ könnten sich die Velos durchs Steinbrugg-Quartier durch die Quartiersträsschen an den parkierten Autos vorbei in die Stadt schlängeln, was zwar sicherer, aber auch langsamer ist – beide Lösungen sind nicht optimal.

Von **Bellach** her ergibt sich das gleiche Bild: Ein direkt und separat geführter Veloweg führt bis zur Stadtgrenze, danach werden die Velos auf die Strasse geleitet und müssen den doppelspurigen Jumbo-Kreisel queren, zusammen mit dem Schwerverkehr, der auf die Westtangente geht. Als Alternative böte sich hier an, den Veloverkehr mit einer attraktiven Verbindung runter von der Bielstrasse unter dem Bahnhof Allmend hindurch auf den neuen Strassen des Weitblick-Quartiers Richtung Stadt zu führen.

Von **Langendorf** her benutzen Velofahrerinnen und Velofahrer heute ebenfalls zwei Varianten ins Zentrum: Die schnelle, direkte, aber auch gefährliche via Weissensteinstrasse und die sicherere, dafür langsamere via Wohnheim Wyssestei, Dürrbach- und Loretoquartier.

Auch bei den anderen Nachbargemeinden gibt es solche Situationen: Von **Biberist** her ist die Anfahrt via Enge sehr komfortabel, danach gibt es nur noch mässig attraktive Verbindungen via Unterführung bei der blauen Post oder dem Kreisel unter den Bahnlinien durch. Von **St. Niklaus und Rüttenen** her gelangt man per Velo via Baseltorkreisel, via Konzertsaal oder via Unterführung und Vauban-Weg in die Innenstadt. Hier hat man ebenfalls jeweils die Wahl zwischen einem schnellen, dafür eher unsicheren, respektive einem langsamen, dafür sicheren Weg (Ausnahme Unterführung, die viele Unfallpotentiale birgt!).

Bei unserem Antrag möchten wir betonen, dass das heutige, fein verästelte Netz, auf dem Autos und Velos in **Koexistenz** nebeneinander fahren können, **weiterhin wichtig** ist. Wir sind jedoch der Ansicht, dass es daneben die genannten Haupt-Transittrouten für den Veloverkehr geben sollte, auf denen Velofahrerinnen und Velofahrer schnell und sicher weite Strecken zurücklegen können. Nur mit einer solchen Attraktivierung kann der Veloverkehr in den nächsten 15 Jahren tatsächlich in dem Ausmass an Volumen gewinnen, wie dies im Rahmenplan Mobilität vorgesehen ist. Dadurch soll schlussendlich auch die motorisierte Mobilität für jene Stadtbevölkerung erleichtert werden, die darauf angewiesen ist.



CVP Stadt
Solothurn

grünliberale

Eine Prioritätensetzung bei den Velo-Einfallachsen ist auch **im Interesse der Steuerzahler**, da Investitionen für den Veloverkehr dadurch sinnvoller getätigt werden können. Als Beispiel: Sollte die künftige Velo-Hauptroute von Bellach her via Weitblick ins Zentrum geführt werden, kann dies bereits bei der Planung der Strassen berücksichtigt werden, wodurch ein späteres teures Nachrüsten entfällt. Zudem könnte in diesem Szenario bei der Umgestaltung der Bielstrasse, die gemäss Unterlagen der Ortsplanungsrevision in den nächsten 15 Jahren ebenfalls anstehen wird, tendenziell auf eine Luxus-Velolösung verzichtet werden, da der Grossteil des Veloverkehrs angesichts der tollen Route via Weitblick die Bielstrasse gar nicht benutzt. Würde hingegen die Velo-Hauptroute via Bielstrasse geführt, müsste die Attraktivität und Sicherheit für Velofahrer bei der Umgestaltung der Bielstrasse im Vordergrund stehen und bspw. beim Jumbo-Kreisel mit relativ starken Massnahmen umgesetzt werden.

Unser Antrag ist auch **im Interesse der Autofahrer**: Zum einen, weil mit attraktiveren Velo-Haupttrouten Pendlerinnen und Pendler in die Stadt eher aufs Velo umsteigen und dadurch die Strasse entlasten. Zum andern, weil einzelne heikle Knoten für die Autofahrer übersichtlicher gestaltet werden könnten, wenn der Veloverkehr anderswo durchgeführt wird.

Der vorliegende Antrag kann auch dazu beitragen, dass der Kanton der Ortsplanungsrevision der Stadt Solothurn eher zustimmen wird, da bekanntlich ein heikler Punkt sein wird, ob die anvisierte **Änderung des Modal-Splits** mit den geplanten Massnahmen erreicht werden kann.

Die CVP-GLP-Fraktion hat heute noch keine Antwort auf die Frage, wo die neu definierten Haupttrouten genau durchführen sollen. Bevor dies entschieden werden kann, muss das **Potenzial der Achsen** beurteilt werden. Z.B. wo kann allenfalls schon mit der Signalisation oder kleinen Massnahmen eine grosse Wirkung erzielt werden? Wo ist sowieso schon eine neue Verkehrsführung geplant, welche die Route vorgibt?

Dem langfristigen Charakter der Ortsplanungsrevision entsprechend kann und soll das neue Ziel nicht von heute auf morgen, sondern **gestaffelt umgesetzt** werden. Dabei soll bei den Einfallachsen, wo bereits heute an einem Projekt gearbeitet wird (bspw. von Feldbrunnen her bei der Baselstrasse oder von Bellach her beim Weitblick) rasch ein Entscheid erfolgen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Aufgrund der mit der Ortsplanungsrevision vorgesehenen Umgestaltung der Werkhofstrasse sollten die Routen zu den nördlichen Nachbarn ebenfalls bald einmal folgen. Die Festlegung der anderen Routen wird idealerweise ebenfalls zeitlich auf anstehenden Vorhaben (bspw. geplante Nord-Süd-Querung des Hauptbahnhofs) abgestimmt.

4. Separate Reglemente

Das neue Reglement über Parkfelder für Motorfahrzeuge wird bereits in der Einleitung angesprochen und werden wir sicher an separaten Parteianlässen auf die Machbarkeit prüfen. Ebenfalls sind wir beim Reglement über die Öffnungszeiten für gastwirtschaftliche Betriebe sehr auf die Rückmeldungen der Bevölkerung gespannt.

Kontakt bei Fragen oder Teilnahme an Parteianlässen:

CVP: Gaudenz Oetterli, gaudenz.oetterli@bluewin.ch

GLP: Claudio Hug, claudio.hug@gmx.ch