

# Einwohnergemeindeversammlung

Freitag, 19. Oktober 1990, 20.00 - 22.00 Uhr,  
in der Mehrzweckhalle Fuchsrain

Vorsitzender: Müller René, Gemeindeammann  
Protokollführer: Studer Marino, Gemeindeschreiber

**Stimmberechtigte: 4'564**

20 % der Stimm-  
berechtigten 913

**Anwesende: 834**

Da nicht 20 % der Stimmberechtigten anwesend sind, unterstehen alle Beschlüsse dem fakultativen Referendum.

Stimmzähler: Burckhardt Andreas, von Burg Robert, Erb Hans-  
peter, Hasler Karl, Hollenstein Monika, Küng  
Richard, Mahrer Marianne

## Traktanden:

1. Protokoll
2. a) Kauf von GB Möhlin Nr. 628, Parz. Nr. 1280, 32,88 a Wiese,  
innerer Fuchsrain, von der Erbgemeinschaft Elisabeth  
Kym, zum Preise von Fr. 1'560'000
- b) Kauf von GB Möhlin Nr. 629, Parz. Nr. 1282, 17,04 a Wiese,  
innerer Fuchsrain, von der Erbgemeinschaft Elisabeth  
Kym, zum Preise von Fr. 750'000

- 2 -

3. Verkauf Parz. Nr. 2992, 72 m<sup>2</sup> Bauland in der Gewerbezone "Stäghold" zum Preise von Fr. 400.-- pro m<sup>2</sup> an das Aarg. Elektrizitätswerk zwecks Aufstellung einer Transformatorenstation
4. Kreditbegehren für den Aus- oder Neubau des Bahnhofes
5. Verschiedenes

#### Verhandlungen:

##### 1. Protokoll

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass das Protokoll durch die Finanzkommission geprüft und als in Ordnung befunden worden sei. Die Kommission stelle Antrag auf Genehmigung.

Ohne Diskussion wird das Protokoll über die Gemeindeversammlung vom 29. Juni 1990 genehmigt.

- 3 -

2. a) Kauf von GB Möhlin Nr. 628, Parz. Nr. 1280, 32,88 a Wiese, innerer Fuchsrain, von der Erbgemeinschaft Elisabeth Kym, zum Preise von Fr. 1'560'000

b) Kauf von GB Möhlin Nr. 629, Parz. Nr. 1282, 17,04 a Wiese, innerer Fuchsrain, von der Erbgemeinschaft Elisabeth Kym, zum Preise von Fr. 750'000

Der Gemeindeammann zeigt anhand eines Situationsplanes wo die beiden Parzellen, welche die Gemeinde zu erwerben gedenkt, liegen. Er erinnert daran, dass die Gemeinde die Villa Kym hinter dem Altersheim als Legat geerbt habe. In diesem Zusammenhang habe der Gemeinderat den Willensvollstreckerinnen das Interesse der Gemeinde am Kauf der beiden Baulandparzellen kundgetan. Der Gemeinderat habe die Meinung, wenn man das Land zu einem "anständigen" Preis erwerben könne, so könne man damit immer etwas anfangen. Beide Seiten hätten eine Schätzung machen lassen. Der Gemeinderat habe dann im Rahmen der eigenen Schätzung eine Offerte gemacht, die der jetzigen Vorlage entspreche. Die Willensvollstreckerinnen hätten zwar ein höheres Angebot erhalten. Aus Rücksicht auf die guten Verbindungen und wohl auch in der Hoffnung, rasch zum Geld zu kommen, hätten sie jedoch das Angebot der Gemeinde angenommen. Der Kaufvertrag sei abgeschlossen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung. Bei der einen Parzelle betrage der Preis pro m<sup>2</sup> Fr. 474.--, bei der andern Fr. 440.--. Der Unterschied sei dadurch zu erklären, dass der Schätzer von der Ueberbaubarkeit ausgegangen sei. Der Gemeinderat erachte die Preise als günstig und beantrage deshalb Genehmigung der Käufe.

- 4 -

Dr. Hohermuth Matthias, fragt den Gemeinderat, was er konkret mit diesen Parzellen vorhabe. In der Botschaft stehe, man habe schon verschiedentlich Land gekauft, um es für öffentliche Bauten zu reservieren. Dies sei hier wohl nicht der Fall, weil es sich um Einfamilienhaus-Land handle. Man könnte das Land nach der Erschliessung wieder frei geben. Das Land sei ja praktisch schon erschlossen und könnte schon jetzt überbaut werden. Es bleibe der dritte Grund, nämlich die Verwendung zu Abtauschzwecken. Dr. Hohermuth fragt nochmals, ob konkrete Zweckbestimmungen bekannt seien.

Der Vorsitzende erklärt, dass noch keine konkreten Absichten vorhanden seien. Zweifellos käme das Areal in "spekulative Hände" wenn es frei verkauft würde. Der Gemeinderat habe es gekauft in der Meinung, es möglicherweise einzelparzellenweise weiter zu veräussern. Dabei könne die Gemeinde allenfalls auch etwas preisdämpfend wirken. Andererseits sei man vielleicht froh, es einmal mit jemandem abtauschen zu können. Verlieren werde die Gemeinde an diesem Land sicher nichts.

Stebler-Klemm Walter ist der Meinung, dass, wenn man die Rechnung mit durchschnittlich Fr. 463.-- pro m<sup>2</sup> ansehe, der Gemeinderat hier sehr günstig "eingekauft" habe. Es sei vom Vordner nach dem Verwendungszweck gefragt worden. Er sei überzeugt, dass schon bald ein Abtauschzweck gefunden werden könnte, wenn man ein Schulhaus bauen müsse. Er könne eine weitere Anregung geben. Anstelle verkaufen, könnte man es im Baurecht abgeben. Er finde es positiv, dass der Gemeinderat eine aktive Landpolitik betreibe. In diesem Falle sei es auch eine gute Landpolitik.

In den hierauf vorgenommenen **Abstimmungen** wird beiden Käufen mit **grossem Mehr** zugestimmt.

- 5 -

3. Verkauf Parz. Nr. 2992, 72 m<sup>2</sup> Bauland in der Gewerbezone "Stäghold" zum Preise von Fr. 400.-- pro m<sup>2</sup> an das Aarg. Elektrizitätswerk zwecks Aufstellung einer Transformatorstation

Der Gemeindeammann zeigt anhand eines Planes auf, wo die zu verkaufende Parzelle örtlich liegt. Zwecks Versorgung der neuen Gewerbebetriebe mit Strom benötige das AEW eine Transformatorstation.

Ohne Diskussion wird der beantragte Verkauf von Parz. Nr. 2992 an das AEW mit **grossem Mehr** genehmigt.

4. Kreditbegehren für den Aus- oder Neubau des Bahnhofes

Gemeindeammann R. Müller teilt mit, dass der Bahnhof auf alle Fälle umgebaut werde. Die Frage sei nur, in welcher Art dies geschehe. Ungefähr 700 Personen würden täglich den Zug von Möhlin aus benutzen. 44 % davon würden mit dem Velo zum Bahnhof kommen, 28 % mit dem Bus, 21 % zu Fuss und 7 % mit dem Auto. - Schon anlässlich der Orientierungsversammlung habe der Gemeinderat erklärt, dass es sein Wunsch sei, wenn sich die Bevölkerung intensiv mit dieser wichtigen Frage des Bahnhofstandortes befasse und man habe sich bewusst auf 2 Varianten konzentriert. - Die SBB sei vom Bundesrat aus verpflichtet worden, die Strecke auszubauen und zwar so, dass die wichtigen Bahnhöfe daran so gestaltet sind, dass der Zugang zu den Zügen nicht mehr über die Geleise erfolgen müsse. Das sei Voraussetzung für die Abwicklung des sog. kombinierten Verkehrs. Es gebe mehr und wesentlich längere Züge, damit der Verkehr anstelle der 40 To-Lastwagen bewältigt werden könne. In den Krediten des Parlamentes seien für alle diese Bahnhöfe Pauschalen enthalten. Weil das Parlament die Kredite sogar noch gekürzt hätte, sei es leider unmöglich, dass die SBB noch zusätzliche Zahlungen für einzelne Bahnhöfe

- 6 -

übernehmen. Für Möhlin sei der Kredit auf Fr. 34 Mio. limitiert. Wenn also die Gemeindeversammlung beschliessen würde, die Variante "SBB null" sei auszuführen, so würde der Bahnhof für diese 34 Mio. Franken ausgebaut. (Der Vorsitzende erläutert nochmals, so wie in der Botschaft, wie dieser SBB-Ausbau aussähe und wie der Ausbau gemäss Variante SBB plus erfolgte.) - Der Kanton bezahle an die Mehrkosten von Fr. 2,5 Mio. für die Variante SBB plus deshalb nichts, weil keine Verbesserung für den Busfahrplan und die Region allgemein entstehe. Eines sei vielleicht noch klarzustellen: Der private PW-Verkehr müsse künftig, falls es beim alten Standort bleibe, über die hint. Dammstrasse zum bereits bestehenden Parkplatz erfolgen. Direkt zum Bahnhof könne nur noch der Bus fahren. - Finanziell sei die Uebernahme der Mehrkosten durch die Gemeinde tragbar. Dr. Hohermuth habe zwar in der Zeitung erklärt, bei der Ueberarbeitung des Finanzplanes könne etwas nicht stimmen. Hätte er jedoch die aufgelegten Akten eingesehen, hätte er gesehen, dass in der stets laufenden Planung Anpassungen erfolgten gegenüber früher. Es liege eine Finanzplanung für beide Varianten vor. - (Der Vorsitzende erläutert auch die Variante Zentrum analog den Ausführungen in der Botschaft.) - Er ergänzt, dass der Ausbau natürlich genau so kundenfreundlich wäre wie bei SBB plus, also auch mit Kiosk etc.. Der Kanton würde bei dieser Variante die Hälfte der Mehrkosten übernehmen. Beinahe Fr. 5 Mio. würden auf den Landerwerb fallen. Enteignungen wären keine nötig, die Verträge mit den Grundeigentümern seien bereit. Die Verkäufer würden es allerdings schade finden, das Areal nur für Parkplätze zu benutzen. Sie würden eine Unter- und Ueberbauung der Parkplätze begrüßen, was einen Rückfluss an Geldmitteln bedeutete. - Die Meinungsbildung im Gemeinderat sei so verlaufen, dass anfänglich alle über eine Variante Zentrum kaum diskutieren wollten. Später sei man zur Ueberzeugung gelangt, dass man die Entscheidung über den Standort doch der Gemeindeversammlung überlassen sollte. Diese Entscheidung sei wohl eine für 50 oder 100 Jahre. Nach Vorliegen der Studien habe der Gemeinderat in einer ersten Phase

- 7 -

mit 3:2 der Variante Zentrum den Vorzug gegeben. Bald habe sich allerdings das Verhältnis umgekehrt z.G. der Variante SBB plus. Am Schluss sei nun das Verhältnis 4:1 für den alten Standort. - Er selber trete für die Variante Zentrum ein. Beim Nachlesen der Geschichte habe er feststellen können, dass schon beim Bau der Bahn viele Leute die Gemeindeversammlung besucht haben. Die Diskussionen seien so lebhaft gewesen, dass der Gemeindeammann eine Versammlung habe abbrechen müssen. 1869 habe jedoch die Gemeindeversammlung etwa den zehnfachen Betrag der jährlichen Steuereinnahmen als Aktienkapital für die Bözbergbahn gezeichnet. Offenbar sei man schliesslich doch überzeugt gewesen von der zukunftssträchtigen Eisenbahn. Er sei persönlich der Meinung, dass, wenn es sich jemand auf dieser Welt leisten könne, Weit-sichtiges für die Umwelt etc. zu tun, so seien es wir.

Der Vorsitzende bittet, während der Diskussion nicht zu applaudieren, damit nicht Votanten gehemmt werden.

Schafroth-Vögeli Robert fragt zur Kostenberechnung der Zentrumsvariante, ob die SBB neben ihrem Aufwand, den sie so oder so am jetzigen Standort für die techn. Gebäude etc. (man habe von rd. Fr. 5 Mio. gesprochen) erbringe, dann allenfalls am neuen Standort trotzdem noch 34 Mio. Franken übernehme. Seinem Verständnis nach würden für den neuen Standort nur Fr. 29 Mio. verbleiben.

Der Gemeindeammann bestätigt, dass auch bei der Zentrumsvariante der Güterverkehr am alten Standort bleibe. Am neuen Ort würde nur der Personenverkehr abgewickelt. Die technischen Gebäude würden demzufolge am alten Ort bleiben. Dies sei aber auch im Kostenvoranschlag bei beiden Varianten berücksichtigt. Die Gesamtkosten für die Variante Zentrum würden rd. Fr. 50 Mio. betragen, hievon könne der Beitrag der SBB von Fr. 34 Mio. abgezogen werden.

- 8 -

Stebler-Klemm Walter bezeichnet es als gut, dass der Gemeinderat in dieser Frage nicht einer Meinung sei. Sonst hätte man wohl nicht zwei Varianten präsentiert und die Resonanz bei den Stimmbürgern wäre nicht so gross gewesen. Er wolle 5 Schwerpunkte gewichten.

1. Lage: Man wisse, dass wir ein langes, schmales Dorf haben. Die Breite betrage im Maximum vielleicht 700 m. Die einzig mögliche Verschiebung des Bahnhofes sei ja nur der Bahnlinie entlang möglich. Man habe nun mit einer Distanz von 600 m vom einen zum andern Standort gerechnet. Würde man die Perrons einbeziehen, käme man auf andere Distanzen. Den Kreis, aus dem 1600 Leute mehr gut zum Bahnhof gelangen könnten, würde er anders ziehen. Er würde den Mittelpunkt verschieben und dann ergäbe dies nur noch ein paar Dutzend Leute. Trotzdem würde in diesem Punkt die Zentrumsvariante leicht besser abschneiden.

2. Erschliessung: Seiner Meinung nach könne der Bus beide Standorte genau gleich gut erschliessen. Die Fahrzeit zwischen beiden Standorten betrage 1 Minute. Ueber die Linienführung könnte man gar noch diskutieren, so dass die Rechnung dann noch anders aussehe. Velos und Autos würden jetzt ein bisschen ein Durcheinander ergeben. Eine Entflechtung sei gut. Am neuen Standort scheine aber eine solche nicht möglich. Hier schliesse also die SBB plus - Variante bereits ein bisschen besser ab.

3. Landverbrauch: Bei der Variante Zentrum würde man ca. 45 a Land für Parkplätze opfern. Man könnte es gescheiter nutzen.

4. Verkehrsfluss: Jetzt führe der Verkehr zum Bahnhof primär über die Bahnhofstrasse. Der Verkehr nach Ryburg und zu den Einkaufsgeschäften laufe über die Hauptstrasse. Nachher würde sich alles auf eine Strasse konzentrieren. Ein Ausbau des Coop-Centers würde noch mehr Leute auch von auswärts anziehen. Dies ergäbe Engpässe.

5. Flexibilität: Der alte Standort weise mehr Geleise auf als der neue. An einem Beispiel zeigt es, dass dies der SBB flexible Lösungen ermöglicht. -

- 9 -

Die Variante SBB plus schneide in der Gesamtbetrachtung deutlich besser ab.

Finanzen: An der Orientierungsversammlung habe man noch von einem Aufwand der Gemeinde von 6,5 Mio. Franken gesprochen, heute bereits von Fr. 8 Mio.. Er frage sich, ob dies nicht noch so weitergehe. Die Differenz von Fr. 5,5 Mio. könne sich die Gemeinde nicht leisten, Finanzplan hin oder her. Wenn die eingestellten Fr. 8 Mio. für die Schulbauten genügen, so zahle er dem Gemeinderat eine Flasche Champagner. - Man rede immer wieder von der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Er spreche namens der SP und diese trete immer wieder für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Hier sehe man aber in der Zentrumsvariante leider keine solche Förderung, sondern eher in der Variante SBB plus mit der Erstellung des Nordzuganges. Er plädiere deshalb für die Annahme der Variante SBB plus.

Der Vorsitzende erklärt, dass die Erhöhung von Fr. 6,5 Mio. auf Fr. 8 Mio. allein wegen des Landerwerbs entstanden sei. Man habe ursprünglich nicht so hohe Landpreise einsetzen wollen, damit die Verhandlungen nicht präjudiziert worden seien. Er selber habe einer Variante ohne Kauf des Landes sondern einer Erstellung der Parkplätze im Baurecht den Vorzug geben wollen. Dann wäre der Preis nur bei Fr. 100.--/m<sup>2</sup> gelegen, was gesamthaft nur etwa 1 statt 5 Mio. ausgemacht hätte. Die Baukosten seien gleich geblieben.

Reinhard Ernst verweist auf seinen Leserbrief. Die Variante Zentrum sei für ihn kein Thema mehr. Aus den angeführten Gründen befürworte auch er die Variante SBB plus. Sein Anliegen sei, auf dem neuen Bahnhof die Gelegenheit zu nutzen und die Solar-Energie zu fördern. Wegen der Luftverschmutzung etc. könne der Verkehr in der jetzigen Form bald nicht mehr bewältigt werden. Es sei deshalb viel im Tun in Sachen Elektromobile. Der Verkauf sei innerhalb eines Jahres verdoppelt worden. - Sein Vorschlag sei deshalb, auf dem neuen Bahnhof eine Solaranlage zu bauen.

- 10 -

Der Strom würde ins Netz eingespeist und mit dem Netzstrom würde man die Elektromobile bedienen. Eine Anlage in der Grössenordnung, wie sie auch in Rheinfeldern auf dem Bahnhof erstellt sei, das seien ca. 70 m<sup>2</sup> Solarzellen, würde für den Betrieb von 10 Fahrzeugen, die pro Jahr etwa je 10'000 km fahren, genügen. - Viele Leute würden behaupten, Elektromobile bräuchten mehr Strom, was den Bau von weitem Atomkraftwerken nach sich ziehe. Das Ziel sei deshalb, diesen Strom aus Solarenergie zu beziehen, was relativ teuer sei. Der Private könne sich deshalb solche Anlagen kaum leisten. Die Oeffentlichkeit müsse deshalb vorangehen. Hier würde die Sache etwa Fr. 120'000 kosten. Man könnte gleichzeitig auch ein paar Plätze schaffen wo man das Fahrzeug einstecken könnte, während man mit der Bahn irgendwohin fahre. Er stelle deshalb den **Antrag**, ins Projekt von SBB plus einen zusätzlichen Betrag von Fr. 150'000 aufzunehmen zwecks Erstellung einer Solaranlage auf dem neuen technischen Gebäude.

Der Vorsitzende teilt mit, dass er den Antrag entgegennehmen und darüber abstimmen lassen könne. Die Gemeinde aber könne allein nicht entscheiden, denn das technische Gebäude müssten die SBB erstellen und zwar auf ihrem Areal. Dieser Entscheid dränge eigentlich nicht. Er möchte Reinhard deshalb beliebt machen, nicht heute definitiv entscheiden zu lassen. Der Gemeinderat sollte das Anliegen zur Prüfung und Besprechung mit den SBB entgegennehmen. An einer der nächsten Gemeindeversammlungen könne dann der Gemeinderat entsprechend Antrag stellen. Er selbst werte die Sache durchaus positiv. Einige Abklärungen würden aber sicher noch nötig sein. Allein schon die Anlage der Parkplätze für die auftankenden Fahrzeuge sei nicht mehr so einfach, weil künftig der PW-Verkehr anders geleitet werde.

- 11 -

von Burg-Fellmann Robert gibt bekannt, dass die CVP anlässlich einer Parteiversammlung über die Projekte diskutiert habe. Das Projekt Bahnhof Zentrum sei dabei einigermaßen bald "gestorben". Die CVP Möhlin bekenne sich klar und eindeutig zur Variante SBB plus. Als Stimmbürger habe er noch folgende Frage: Es sei gesagt worden, die zusätzliche Unterführung zum Perron am alten Standort bestehe aus einer Treppe. Er finde dies nicht gut. Man sollte eine Rampe bauen. Für Invalide und Leute mit Kinderwagen sei dies besser. Wenn laut Finanzplan Fr. 8 Mio. zu verkräften wären und die Gemeindeversammlung nur Fr. 2,5 Mio. bewillige, so seien noch Fr. 5,5 Mio. übrig. Er lege deshalb der Versammlung nahe und er beantrage es so, dass man zusätzlich Geld bereitstelle auch für eine Verbesserung der Verhältnisse an der Dammstrasse. Für Fussgänger sei die jetzige Dammstrasse unzumutbar.

Für Gemeindeammann Müller ist klar, dass die Dammstrasse so rasch als möglich mit einem Trottoir versehen werden muss, sofern die Variante SBB plus beschlossen werde. Im Finanzplan sei beim Strassenbau hierfür etwas vorgesehen. Man werde demnächst eine entsprechende Kreditvorlage bringen. - Beim Hauptaufgang beim Bahnhof gebe es sowohl eine Treppe wie eine Rampe. Beim 2. Aufgang biete sich ein Platzproblem, weil eine Rampe viel mehr Länge brauche um die Steigung zu überwinden. Er schlage deshalb vor, das Problem zuerst zu studieren und dann allenfalls einen Zusatzkredit zu verlangen.

R. von Burg betrachtet die Probleme nicht als so schwierig. Er verweist auf das Beispiel Basel. Wenn man eine Rampe baue, sei die Treppe überflüssig.

Der Vorsitzende verweist nochmals auf die unbekannte Kostenfrage. Der Bahnhof Basel weise bedeutend mehr Platz auf. Falls von Burg auf einer Abstimmung beharre, müsse er einen konkreten Antrag stellen.

- 12 -

Dr. Meyer-Schwamberger Rudolf spricht namens der FDP. Er vertritt den abwesenden Präsidenten. Die Partei habe sich an ihrer Versammlung ausführlich informieren lassen und nach ausgiebiger Diskussion habe sie sich mit deutlicher Mehrheit für den Standort Zentrum entschieden. Wenn in einer ev. Vorabstimmung dieser Standort keine Mehrheit finden sollte, so spreche sich die Partei einhellig für die Variante SBB plus aus.

Flückiger-Leu Hans Peter glaubt festzustellen, dass er fast der einzige sei, der sich getraue, für die Variante SBB Zentrum Stellung zu nehmen. Er selber benötige die Bahn eigentlich selten. Er wohne hier und arbeite auch hier. Man sollte das ganze Problem in einem grössern Zusammenhang betrachten. In der ganzen Schweiz wird gefordert, dass der öff. Verkehr noch mehr gefördert werde. Dies werde auch getan und dabei viel Geld investiert, weil man das Gefühl habe, es könne mit dem privaten Verkehr nicht mehr so weitergehen. Er sei der Meinung, die gebotene Chance sei zu nutzen, für den öff. Verkehr das Optimale herauszuholen. Das Umwelt-Abo. habe auch etwas gebracht. Auch die S-Bahn Zürich habe Leute dazu bewegen können, auf den öff. Verkehr umzusteigen. Wenn man die Schadstoffe verringern wolle, so müsse man entsprechend etwas tun. Er persönlich nehme das Problem sehr ernst. Vor allem Kinder hätten heute Problem mit den Atemwegen. Fr. 8,5 Mio. seien eigentlich nicht viel, wenn man sie auf etwa 50 Jahre verteile, was pro Jahr Fr. 160'000 ausmache. In den letzten 3 Jahren habe man für Strassen in Möhlin ebensoviel ausgegeben. Aber bei den Strassen gebe es immer noch Folgekosten (Unterhalt). Bei der Bahn zahle die SBB den Unterhalt. Stebler habe das Argument vorgetragen, die Entflechtung wäre beim Zentrum nicht so gegeben. Weil aber im Westen auch ein Aufgang mit Velo-Abstellplätzen gebaut würde, könne der Veloverkehr auf der Bahnhofstrasse bleiben. - Er stelle aus den angeführten Gründen den Antrag, der verbesserten Variante zuzustimmen. - Es ergebe im

- 13 -

übrigen auch keinen Sinn, wenn der Mann auf das öff. Verkehrsmittel umsteige und die Frau dann das Auto für Einkäufe etc. benütze.

Reinhard Ernst teilt mit, dass er beim **Antrag** bleibe, Fr. 150'000 für eine Solaranlage in den Kostenvoranschlag aufzunehmen.

Pauli-Remund Ruedi meint, jetzt würden zu Details Anträge gestellt. Heute sei man aber eigentlich gekommen, um über die Hauptsache abzustimmen, nämlich den Standort. Man sollte heute nicht über Rampen, Treppen usw. diskutieren und bestimmen. - Die Umfahrungsstrasse sei eine gute Sache. Man habe ihr zugestimmt, weil man den Verkehr aus dem Dorf verbannen wolle. Mit der Zentrumsvariante würde man den ganzen Verkehr aber wieder dort konzentrieren wo man ihn weggenommen habe. - Zur Variante SBB plus wolle er fragen, ob die Verlängerung des Perrondaches von 60 m auf 120 m aus der Ueberlegung, dies sei dann für so und so lange Züge gedacht, so gewählt worden sei. Er möchte eigentlich sagen, das Geld wäre in der Solaranlage besser angelegt.

Der Vorsitzende stellt fest, dass R. Pauli damit auch ins Detail gehe. Das Perrondach sei ja nicht für die Wagen, sondern für die Leute, die ein- und aussteigen. 120 m sei die Norm für Bahnhöfe in der Grössenordnung von Möhlin.

Stoll-Jaeggy Werner ist der Meinung, man stimme hier zwar über Fr. 8 Mio. ab. Es gehe aber nicht um diese allein. 4 Jahre werde die Bauzeit betragen. Heute habe man 6 % Teuerung. 4 x 6 % ergäben schon über 20 % mehr. Die Bürger würden ja aber auch den Kantonsanteil bezahlen. Auf seinem Steuerzettel sei für den Kanton ebensoviel aufgeführt, womit er auch an das Doppelte zahle, also an 16 bzw. 20 Mio. mit der Teuerung. Ein weiterer Nachteil des Zentrums wäre, dass man zwei Bahnhofvorstände haben müsse bzw. weil zeitlich einer immer dort sein

- 14 -

müsse vier. Einen allein könne man nicht arbeiten lassen, so dass es 8 zusätzliche Personen brauche, was der SBB im Minimum Fr. 250'000 bis Fr. 300'000 ausmache pro Jahr. - Ein weiterer Nachteil sei, dass die Velofahrer an diesem neuralgischen Ort auf die Hauptstrasse geschickt werden müssten.

Schlienger Georg meint im Spass, man könnte die Variante Zentrum wählen, das Dach um weitere 100 m verlängern, dann wären alle im Trockenen.

In der hierauf vorgenommenen ersten **Abstimmung** wird der Antrag von E. Reinhard betr. Zusatzkredit von Fr. 150'000 für eine Solaranlage mit 335 gegen 311 **abgelehnt**.

Der Vorsitzende erklärt, dass trotz der Ablehnung die Frage geprüft werde. Nicht dass man meine, "sie machten ja trotzdem was sie wollen" sondern deshalb, weil es sich um eine wichtige Frage handle und weil das Resultat fast halb/halb ausgefallen sei. Man würde auch nicht einfach etwas erstellen lassen, sondern die Gemeindeversammlung hätte zu einem konkreten Antrag nochmals Stellung zu beziehen.

In der **Hauptabstimmung** stimmen

für die Variante SBB plus	778 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und
für die Variante SBB Zentrum	30 "

und erteilen damit den verlangten Kredit von Fr. 2,5 Mio. + allf. Teuerung zur Uebernahme der Mehrkosten für die Realisierung des Bahnhof-Ausbaues gemäss Variante SBB plus.

- 15 -

Der Gemeindeammann stellt fest, dass der Beschluss zwar dem Referendum unterstehe. Es sei aber anzumerken, dass im Falle des Zustandekommens des Referendums und einer Gutheissung dieses Referendums in der Volksabstimmung nachher ein "Beschluss null" vorläge. Der Beschluss sei ja aber so deutlich, dass kaum mit einem Referendum gerechnet werde. -- Er stellt im übrigen mit Freude fest, dass eine grosse Gemeindeversammlung nach fairer Auseinandersetzung deutlich entschieden habe.

#### 5. Verschiedenes

Gemeindeammann R. Müller entschuldigt sich dafür, dass in jüngster Zeit in Ryburg, Gegend Frankenstrasse etc., penetrante Gerüche aufgetreten sind. Man bedaure dies. Man sei immer noch auf der Suche nach dem Urheber. Leichthin werde manchmal behauptet, es sei die Kläranlage. Wenn man sich allerdings in der ARA aufhalte während es in Ryburg stinke, so rieche man in der ARA selbst nichts. Man werde aber weiter abklären.

Der Vorsitzende:



Der Protokollführer:

