

## ***Neuer Bahnhofplatz Solothurn, Bewilligung Verpflichtungskredite***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 20. Oktober 2008, RRB Nr. 2008/1841

### **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

### **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage .....	6
1.1 Rechtliche Grundlagen des Projektes .....	6
1.2 Situation heute .....	6
2. Die gewählte Lösung .....	6
2.1 Strassenareal.....	7
2.2 Personenunterführung.....	7
2.3 Platzbereich .....	7
2.4 Weitere Bauarbeiten.....	9
3. Termine .....	9
4. Kosten und Finanzierung .....	9
4.1 Investitionskosten .....	9
4.2 Projektfinanzierung .....	10
4.2.1 Los Rötistrasse Süd .....	10
4.2.2 Los Bahnhof .....	11
4.2.2.1 Strassenareal.....	11
4.2.2.2 Personenunterführung.....	11
4.2.2.3 Platzbereich .....	11
4.2.2.4 Bahnanlagen ASm.....	12
4.2.2.5 Aufteilung der Baukosten nach Bauherren .....	13
4.3 Finanzierungsanteil Kanton Solothurn .....	13
4.4 Anpassung Objektkredite Investitionsrechnung Strassenbau .....	14
5. Antrag .....	15
6. Beschlussesentwurf .....	16

## Anhang

Ausschnitt Erschliessungsplan „Neuer Bahnhofplatz Solothurn“ vom 18. Januar 2005

## Kurzfassung

Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts A5 Solothurn – Biel am 18. April 2002 reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz erheblich. Nach dem Bau der Entlastung West und nach Abschluss der Flankierenden Massnahmen zur A5 wird sich die Verkehrsbelastung gemäss Modellberechnung nochmals reduzieren. Der Bahnhof Solothurn ist mit den Verknüpfungen Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Aare Seeland mobil AG (ASm) und den Buslinien der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU) und Postautobetrieben einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Solothurn. Er bildet auch das Tor und die Visitenkarte zur Stadt. Heute wird der Platz der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und das Auffinden der Haltestellen ist für Ortsunkundige schwierig. Der Fussgängerzugang zum Stadtzentrum ist unattraktiv und in den Nachtstunden fühlen sich die Passanten insbesondere in der Personenunterführung unsicher.

Es ist das Ziel, die Verkehrsentlastung zu nutzen und das gesamte Bahnhofgebiet den neuen Gegebenheiten anzupassen. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofgebiet soll im Rahmen einer Gesamterneuerung neu organisiert und die städtebaulichen Situationen mit baulichen und gestalterischen Massnahmen aufgewertet werden. Folgende Hauptpunkte werden dabei berücksichtigt:

- Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Umsteigeverbindungen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.
- Bildung eines regionalen Verkehrsknotens mit Vorbildcharakter, der alle Verkehrsträger partnerschaftlich zusammenführt und vor allem eine benutzerfreundliche Lösung darstellt.
- Attraktivierung der (oberirdischen) Fussgängerbeziehungen insbesondere zum Stadtkern – der Bahnhof als Tor zur Stadt.
- Sicherung der Veloverbindungen zum und vom Bahnhof beziehungsweise zur neuen unterirdischen und bewachten Velostation.
- Substanzerhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der Erschliessungsplan erlangte mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2005/164 vom 18. Januar 2005 und der Teilzonen- und Gestaltungsplan mit RRB Nr. 2005/1533 vom 12. Juli 2005 Rechtsgültigkeit.

Die beteiligten Bauherren haben sich zu einer Bauherrengemeinschaft (ohne solidarische Haftung) zusammengeschlossen. Ihr gehören folgende Institutionen an:

- Kanton Solothurn
- Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (EWG)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

- Aare Seeland mobil AG (ASm)
- Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU)
- Regio Energie Solothurn (RES).

Die Bauherrschaft will die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Solothurn im Jahr 2009 mit einem Totalunternehmer durchführen, um die Bauzeit mit erheblicher Verkehrsbehinderung so kurz als möglich zu halten und gleichzeitig die Kosten und die Qualität zu optimieren.

Die gesamten Investitionskosten betragen 20,25 Mio. Franken inkl. Mehrwertsteuer. In dieser Summe ist eine Reserve von ca. 10 % eingerechnet, jedoch keine Teuerung.

Die Gesamtkosten für den Kanton Solothurn belaufen sich, ohne die Aufwendungen Dritter, auf total **brutto 18,70 Mio. Franken** inkl. Mehrwertsteuer. Sie setzen sich aus den folgenden drei Verpflichtungskrediten zusammen:

- Strassenareal brutto 8,7 Mio. Franken
- Personenunterführung brutto 6 Mio. Franken
- Platzbereich (öffentlicher Verkehr) brutto 4 Mio. Franken.

Die Kosten des Kantons an das Gesamtprojekt, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) und § 9 Absatz 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG, BGS 732.1), werden aus dem Ertrag der Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder finanziert.

An die Bruttokosten des Kantons Solothurn beteiligen sich der Bund mit ca. 3,49 Mio. Franken aufgrund der „Flankierende Massnahmen zur A5“ und die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn aufgrund der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen beziehungsweise dem RRB Nr. 2002/2034 über den %-Satz der Gemeindebeiträge mit ca. 5,01 Mio. Franken.

Die Gesamtkosten für den Kanton Solothurn belaufen sich auf **netto ca. 10,2 Mio. Franken** inkl. Mehrwertsteuer. Sie setzen sich aus den folgenden drei Teilsummen zusammen:

- Strassenareal netto ca. 3,2 Mio. Franken
- Personenunterführung netto ca. 3 Mio. Franken
- Platzbereich (öffentlicher Verkehr) netto ca. 4 Mio. Franken.

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Solothurn und beantragen die notwendigen Verpflichtungskredite.

## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Rechtliche Grundlagen des Projektes**

Massgebend für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind der Erschliessungsplan RRB Nr. 2005/164 vom 18. Januar 2005 und der Teilzonen- und Gestaltungsplan RRB Nr. 2005/1533 vom 12. Juli 2005.

Die Neugestaltung des Strassenareals inkl. den Lichtsignalanlagen gehört zum Gesamtprojekt „Flankierende Massnahmen zur A5“, welche ein fester Bestandteil des Autobahneubaus Zuchwil bis Grenchen und bundesbeitragsberechtigt sind. Bund und Kanton Solothurn haben dementsprechende Beschlüsse gefasst. Das Vorprojekt wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 28. März 2001 mit der Zusage des Bundesbeitrages bewilligt.

Die Bahnanlage der Aare Seeland mobil AG untersteht dem eidgenössischen Eisenbahngesetz (EBG) und der zugehörigen Eisenbahnverordnung (EBV). Das Projekt wurde vom Bundesamt für Verkehr am 27. Dezember 2005 genehmigt.

Mit Kantonsratsbeschluss SGB Nr. 146/2005 (Globalbudget „Strassenbau“ Investitionsrechnung) vom 13. Dezember 2005 wurden für das Strassenareal ein Objektkredit von 6,016 Mio. Franken, für die Personenunterführung ein Objektkredit von 2 Mio. Franken und für die Platzbereiche ein Objektkredit von 4,2 Mio. Franken bewilligt. Die Kreditvorlage ergab sich aus einer auf dem Erschliessungsplan basierenden Kostenschätzung aus dem Jahr 2004.

### **1.2 Situation heute**

Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts A5 Solothurn – Biel am 18. April 2002 reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz erheblich. Nach dem Bau der Entlastung West und nach Abschluss der Flankierenden Massnahmen wird sich die Verkehrsbelastung gemäss Modellberechnung nochmals reduzieren. Der Bahnhof Solothurn ist mit den Verknüpfungen SBB, ASm und den Buslinien der BSU und Postautobetrieben einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Solothurn. Er bildet auch das Tor und die Visitenkarte zur Stadt. Heute wird der Platz der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und das Auffinden der Haltestellen ist für Ortsunkundige schwierig. Der Fussgängerzugang zum Stadtzentrum ist unattraktiv und in den Nachtstunden fühlen sich die Passanten insbesondere in der Personenunterführung unsicher.

## **2. Die gewählte Lösung**

Es ist das Ziel, die Verkehrsbelastung zu nutzen und das gesamte Bahnhofgebiet den neuen Gegebenheiten anzupassen. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofgebiet soll mittels Gesamterneuerung neu organisiert und die städtebauliche Situation mit baulichen und gestalterischen Massnahmen aufgewertet werden. Der zu diesem Zweck erstellte Teilzonen-, Gestaltungs- und Erschliessungsplan setzt das Ergebnis eines vorausgegangenen Projektwettbewerbs planungsrechtlich fest. Der Teilzonenplan regelt die der neuen Situation angepasste Abgrenzung der Kernzone im östlichen Bereich des Bahnhofplatzes und unterstellt dieses Gebiet der Gestaltungsplanpflicht. Der Gestaltungsplan mit den dazugehörenden Sonderbauvorschriften zeigt auf, mit welchen gestalterischen und baulichen Massnahmen die Fussgängerbeziehung Stadtzentrum – Bahnhof aufgewertet und der Bahnhofplatz benutzerfreundlicher umgestaltet werden kann. Der Plan regelt zudem die Umnutzung und Umgestaltung der Bahnhofunterführung mit ihren Zugängen. Mit Vorschriften zur Materialisierung und Gestaltung wird eine städtebaulich ansprechende Situation angestrebt.

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Umsteigeverbindungen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.
- Bildung eines regionalen Verkehrsknotens mit Vorbildcharakter, der alle Verkehrsträger partnerschaftlich zusammenführt und vor allem eine benutzerfreundliche Lösung darstellt.
- Attraktivierung der (oberirdischen) Fussgängerbeziehungen insbesondere zum Stadtkern – der Bahnhof als Tor zur Stadt.
- Sicherung der Veloverbindungen zum und vom Bahnhof beziehungsweise zur neuen unterirdischen und bewachten Velostation.
- Substanzerhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

## 2.1 Strassenareal

Der schadhafte Strassenbelag der Kantonsstrasse muss ersetzt werden. Die Fahrbereiche werden neu eingeteilt. Aus allen Richtungen werden neu Busspuren zum Bahnhof führen, so dass die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs besser gewährleistet werden können. Gleichzeitig werden, wo zweckmässig und möglich (Platzverhältnisse), auf allen Strassenachsen Radstreifen markiert um sichere und klare Verbindungen zu den Veloabstellplätzen beim Bahnhof zu ermöglichen. Die veraltete Lichtsignalanlage wird durch eine neue, leistungsfähigere und ins übergeordnete Verkehrsmanagement der Stadt Solothurn integrierte Anlage ersetzt. Die neue Lichtsignalanlage ermöglicht zudem attraktive oberirdische Fussgängerbeziehungen über die Hauptbahnhofstrasse zur Altstadt sowie Richtung Norden über die neue Rötibrücke.

## 2.2 Personenunterführung

Die Personenunterführung muss neu abgedichtet und die mangelnde Tragfähigkeit, welche ein Sicherheitsproblem darstellt, verbessert werden. Die Auf- und Abgänge werden den neuen Gegebenheiten angepasst. Ein Teil der Personenunterführung wird als bewachte Velostation den Schweizerischen Bundesbahnen und der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn zur Verfügung gestellt. Die Fussgängerbeziehungen werden weiterhin gewährleistet.

## 2.3 Platzbereich

Der Platzbereich wird als zentraler Umsteigepunkt für die Bahnen, Busse, Taxis, Autos und Velos konzipiert. Als Ergänzung zu den einzelnen Perrondächern wird durch das Erstellen eines Hauptdaches ein wettergeschütztes Umsteigen zwischen den Bahnen SBB und ASm sowie zwischen den Bussen, Taxis, Autos und den Veloabstellplätzen ermöglicht. Die Bushaltestellen, die Haltestelle der asm, die Taxistandplätze, die Kiss + Ride-Parkplätze (Kurzzeitparkplätze) sowie die Veloabstellplätze werden direkt vor und neben dem Bahnhofgebäude platziert.

## 2.4 Weitere Bauarbeiten

Zusätzlich werden durch Dritte folgende Projekte ausgeführt:

- Für die Aare Seeland mobil AG (Bipperli) wird unmittelbar vor dem Bahnhofgebäude eine neue Haltestelle realisiert und das gesamte Bahntrasse saniert.
- Die Strassen- und Platzbeleuchtung wird ersetzt und an die neuen Gegebenheiten angepasst.
- Es werden neue WC-Anlagen, eine bewachte Velostation und weitere Nutzungsbereiche (z.B. Einkaufsladen) in der Personenunterführung erstellt.
- Gas-, Wasser- und Elektraleitungen sowie die Kanalisationsleitungen werden saniert und teilweise erneuert.

## 3. Termine

Aufgrund des vom Bund für die Inbetriebnahme gesetzten Zeitrahmens hat der Regierungsrat die Totalunternehmerleistungen zur Projektrealisierung bereits vergeben. Der Zuschlag an die Totalunternehmung erfolgte vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Kantonsrat.

Die Planungsphase inkl. die Leistung des Totalunternehmers für die Planung (bereits bewilligter Kredit) wird Ende 2008 abgeschlossen sein, so dass mit der Realisierung des neuen Bahnhofplatzes im Januar 2009 begonnen werden kann. Die Hauptarbeiten werden anfangs Dezember 2009 abgeschlossen sein. Kleinere Fertigstellungsarbeiten werden anfangs 2010 ausgeführt.

Um den gesprochenen Bundesbeitrag in der Höhe von ca. 3,49 Mio. Franken zu erhalten, müssen sämtliche Arbeiten Ende 2010 abgeschlossen sein.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Investitionskosten

Die gesamten Investitionskosten inkl. des bereits realisierten Teilstückes Rötistrasse Süd (Rötibrücke bis Bahnhof) belaufen sich gemäss Kostenberechnung vom Oktober 2007 auf 20,25 Mio. Franken (inkl. MwSt.). In dieser Summe ist eine Reserve von 10 %, jedoch keine Teuerung berücksichtigt. Finanziert werden die Gesamtkosten durch die sechs beteiligten Bauherren.

Die sechs Bauherren haben sich zu einer (nicht solidarisch haftenden) Bauherrngemeinschaft zusammengeschlossen, um gegenüber dem Totalunternehmer als Einheit aufzutreten. Gleichzeitig werden damit Synergien seitens der Bauherrschaft genutzt. Der Bauherrngemeinschaft unter der Führung des Kantons Solothurn gehören folgende Institutionen an:

- Kanton Solothurn

- Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (EWG)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Aare Seeland mobil AG (ASm)
- Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU)
- Regio Energie Solothurn (RES).

Die Bauherrschaft (Bauherrengemeinschaft) will die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Solothurn im Jahr 2009 mit einem Totalunternehmer durchführen, um die Bauzeit mit erheblicher Verkehrsbehinderung so kurz als möglich zu halten und gleichzeitig die Kosten und die Qualität optimieren zu können. Die wichtige Öffentlichkeitsarbeit der Bauherrengemeinschaft soll durch einen Kommunikationsbeauftragten unterstützt werden.

Aufteilung der Baukosten nach Bauteilen (Bruttokosten) inkl. MwSt. (exkl. Teuerung):

<b>Los Rötistrasse Süd</b>		(weitgehend realisiert)	<b>Mio. Fr.</b>	<b>2,70</b>	
<b>Los Bahnhof</b>	Bauteil I	Strassenareal	Mio. Fr.	4,68	
	Bauteil II	Strassenbeleuchtung	Mio. Fr.	0,41	
	Bauteil III	Platzbereich	Mio. Fr.	4,42	
	Bauteil IV	Bahnanlagen	Mio. Fr.	0,96	
	Bauteil V	Personenunterführung	Mio. Fr.	4,87	
	Bauteil VI	Gas- / Wasserleitungen	Mio. Fr.	0,46	
	Bauteil VII	Stromleitungen	Mio. Fr.	0,30	
	Bauteil VIII	Abbruch Infrastrukturbauten Personenunterführung	Mio. Fr.	0,05	
	Allgemeine Kosten			Mio. Fr.	2,25
	Reserve / Rundung ca. 10 %			Mio. Fr.	1,85
<b>Total</b>			<b>Mio. Fr.</b>	<b>20,25</b>	
<b>Gesamtbruttokosten (inkl. MwSt.)</b>			<b>Mio. Fr.</b>	<b>22,95</b>	

#### 4.2 Projektfinanzierung

##### 4.2.1 Los Rötistrasse Süd

Die Bruttokosten für das Los „Rötistrasse Süd“ betragen rund 2,7 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Der beitragsberechtigte Kostenanteil (Flankierende Massnahmen zur A5) beträgt 63 %. Daran leistet der Bund einen Beitrag von 84 %. Der Gemeindebeitrag aufgrund der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen beziehungsweise dem RRB Nr. 2002/2034 vom 22. Oktober 2002 über den %-Satz der Gemeindebeiträge beträgt nach Abzug des

Bundesbeitrags 38,54 %. Somit entstehen Nettokosten für den Kanton Solothurn in der Höhe von ca. 0,78 Mio. Franken.

#### 4.2.2 Los Bahnhof

Die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe Los „Bahnhof“ in der Höhe von 20,25 Mio. Franken ist ein partnerschaftliches Projekt der sechs betroffenen Bauherren. Der Kostenteiler wurde zwischen den Beteiligten in der Planungsphase intensiv verhandelt. Dabei konnte eine Einigkeit erzielt werden. Diese wurde in der „Zusammenarbeitsvereinbarung“ vom 1. Oktober 2007 schriftlich festgehalten. Die Vereinbarung legt die Zusammenarbeit bis zur Bauvollendung fest und regelt die Kostenbeteiligungen der sechs Vertragsparteien. Das Eigentum und der Unterhalt sowie die Sondernutzung des gesamten Bahnhofplatzes wird gemäss der „Vereinbarung betreffend Landerwerb und Sondernutzung“ vom 1. Oktober 2007 geregelt. Diese Vereinbarung gilt bis Ende Jahr 2040. Die Abgeltungen für die Sondernutzung sind im Kostenteiler für die Projektfinanzierung berücksichtigt.

Die Bruttokosten für den Kanton Solothurn, ohne die Aufwendungen Dritter, in der Höhe von rund 16 Mio. Franken (inkl. MwSt.) ergeben sich aus den Bruttokosten für die Bauteile „Strassenareal“ und „Personenunterführung“ sowie der Kostenbeteiligung von 70 % am Bauteil „Platzbereich“. Zu den einzelnen Bauteilen kommen anteilmässig die allgemeinen Kosten des Gesamtprojekts hinzu. Nach Abzug des Bundes- und der Gemeindebeiträge entstehen für den Kanton Solothurn Gesamtnettokosten für das Los Bahnhofplatz in der Höhe von netto ca. 9,42 Mio. Franken.

##### 4.2.2.1 Strassenareal

An den Bruttokosten des Strassenbaus von 6 Mio. Franken muss sich die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, nach Abzug des Bundesbeitrages, aufgrund der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen beziehungsweise dem RRB Nr. 2002/2034 vom 22. Oktober 2002 über den %-Satz, mit 38,54 % beteiligen. Für den Kanton Solothurn entstehen somit Nettokosten von 2,42 Mio. Franken.

##### 4.2.2.2 Personenunterführung

An die Bruttokosten der Personenunterführung von 6 Mio. Franken, welche schon bei der Erstellung zu je 50 % durch den Kanton und die Stadt finanziert wurde, muss die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn einen Gemeindebeitrag von 50 % beisteuern. Für den Kanton Solothurn entstehen somit Nettokosten von 3 Mio. Franken.

##### 4.2.2.3 Platzbereich

Basierend auf dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) beteiligt sich der Kanton Solothurn an die, an die Kantonsstrasse angrenzenden, Platzbereiche. Der in den Platzbereich integrierte Busbahnhof und die integrierten Haltestellen und Parkplätze ermöglichen effiziente Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und werden der Bedeutung der kantonalen Verkehrsdrehscheibe gerecht. Der Investitionsbeitrag von 70 % des Kantons Solothurn an den Platzbereich wird gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) aus dem Ertrag der Steuern und Gebühren für die Motorfahrzeuge und Fahrräder finanziert (§ 9 Absatz 5) und kann an die Gemeinde nicht weiterverrechnet werden. Deshalb ist der Investitionsbeitrag des Kantons Solothurn brutto wie netto 4 Mio. Franken.

#### 4.2.2.4 Bahnanlagen ASm

Für die Erneuerung der Bahnanlagen der Aare Seeland mobil (ASm) im Bereich des Bahnhofplatzes Solothurn und im Bereich der Kreuzung Baseltor belaufen sich die Kosten auf 1,7 Mio. Franken (Los Bahnhofplatz 0,96 Mio. Franken). Die Kosten der ASm für die Anpassung der Bahnanlagen werden über Artikel 56 des Eisenbahngesetzes des Bundes finanziert und wurden mit dem Investitionsprogramm (nicht Bestandteil dieser Botschaft) für den öffentlichen Verkehr 2008 – 2011 bewilligt.

## 4.2.2.5 Aufteilung der Baukosten nach Bauherren

		<i>Kanton</i> (Mio. Fr.)	<i>EWG Solothurn</i> (Mio. Fr.)	<i>SBB</i> (Mio. Fr.)	<i>ASm</i> (Mio. Fr.)	<i>RES</i> (Mio. Fr.)	
<b>Los Rötistrasse Süd</b>		<b>2,70</b>					
<b>Los Bahnhof</b>	Bauteil I	Strassenareal	4,68				
	Bauteil II	Strassenbeleuchtung		0,41			
	Bauteil III	Platzbereich	3,10		1,32		
	Bauteil IV	Bahnanlagen				0,96	
	Bauteil V	Personenunterführung	4,87				
	Bauteil VI	Gas- / Wasserleitungen				0,46	
	Bauteil VII	Stromleitungen				0,30	
	Bauteil VIII	Abbruch Infrastrukturbauten Personenunterführung		0,05			
	Allgemeine Kosten		1,76	0,06	0,19	0,13	0,11
	Reserve / Rundung ca. 10 %		1,59				
	<b>Total</b>		<b>16,00</b>	<b>0,52</b>	<b>1,51</b>	<b>1,09</b>	<b>0,87</b>
<b>Gesamtbruttokosten (inkl. MwSt.)</b>		<b>18,70</b>	<b>0,52</b>	<b>1,51</b>	<b>1,09</b>	<b>0,87</b>	
Bundesbeitrag		- 3,49					
Gemeindebeiträge		- 5,01	5,01				
<b>Gesamtnettokosten (inkl. MwSt.)</b>		<b>10,20</b>	<b>5,53</b>	<b>1,51</b>	<b>1,09</b>	<b>0,87</b>	

## 4.3 Finanzierungsanteil Kanton Solothurn

Aufgrund des Kostenverteilers vom Oktober 2007 beträgt der Bruttobeitrag für den Kanton Solothurn gesamthaft (Los Rötistrasse Süd und Los Bahnhof) 18,7 Mio. Franken. Die Aufteilung der Investitionen ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die Tabelle weist Bruttoaufwendungen für den Platzbereich von 4 Mio. Franken, für die Personenunterführung von 6 Mio. Franken und für das Strassenareal von 8,7 Mio. Franken aus.

## Finanzierungsanteile Kanton Solothurn (exkl. Teuerung)

		Total (Mio. Fr.)	Strassen- areal (Mio. Fr.)	Personen- unterführung (Mio. Fr.)	Platzbe- reich (Mio. Fr.)	
<b>Los Rötistrasse Süd</b>		<b>2,70</b>	<b>2,70</b>			
<b>Los Bahnhofplatz</b>	Bauteil I	Strassenareal	4,68	4,68		
	Bauteil II	Strassenbeleuchtung	---			
	Bauteil III	Platzbereich (70 % der Kosten)	3,10		3,10	
	Bauteil IV	Bahnanlagen	---			
	Bauteil V	Personenunterführung	4,87		4,87	
	Bauteil VI	Gas- / Wasserleitungen	---			
	Bauteil VII	Stromleitungen	---			
	Bauteil VIII	Abbruch Infrastrukturbau- ten Personenunterführung	----			
	Allgemeine Kosten		1,76	0,65	0,68	0,43
	Reserve / Rundung ca. 10 %		1,59	0,67	0,45	0,47
	<b>Total</b>		<b>16,00</b>	<b>6,00</b>	<b>6,00</b>	<b>4,00</b>
<b>Gesamtbruttokosten (inkl. MwSt.)</b>		<b>18,70</b>	<b>8,70</b>	<b>6,00</b>	<b>4,00</b>	
Bundesbeitrag		- 3,49	- 3,49			
Gemeindebeiträge		- 5,01	- 2,01	- 3,00		
<b>Gesamtnettokosten (inkl. MwSt.)</b>		<b>10,20</b>	<b>3,20</b>	<b>3,00</b>	<b>4,00</b>	

## 4.4 Anpassung Objektkredite Investitionsrechnung Strassenbau

Mit Kantonsratsbeschluss SGB Nr. 146/2005 (Globalbudget „Strassenbau“ Investitionsrechnung) vom 13. Dezember 2005 wurde für den Strassenbereich ein Objektkredit von 6,016 Mio. Franken, für die Personenunterführung ein Objektkredit von 2 Mio. Franken und für die Platzbereiche ein Objektkredit von 4,2 Mio. Franken bewilligt. Die bewilligten Objektkredite basierten auf einer Kostenschätzung, welche im Jahr 2004 zusammen mit dem entsprechenden Erschliessungsplan erstellt wurde. Zu dieser Zeit ging man lediglich von einem Teilersatz („Sanierung“) der bestehenden Strassenbelagsschichten und von einer normalen Abdichtungssanierung des Deckenbereichs der Personenunterführung aus. Das in der Zwischenzeit vorangetriebene und den Bedürfnissen angepasste Projekt, basierend auf detaillierten Zustandsaufnahmen, zeigt, dass ein kompletter Belagsersatz mittelfristig die wirtschaftlich günstigere Lösung darstellt als der dem Objektkredit zugrundegelegte Teilersatz. Zusätzlich ist die seit zwei Jahren feststellbare, überproportionale Teuerung auf Erdölprodukten sowie die aktuelle Marktsituation für einen Teil der Mehrkosten

verantwortlich. Die Zustandsaufnahmen bei der Personenunterführung zeigten auf, dass die Tragsicherheit der Deckenkonstruktion nicht ausreicht. Als Sofortmassnahme mussten Baumstämme als Stützen angebracht werden. Dieser Missstand muss zwingend behoben werden, um die Sicherheit für die Nutzung der Personenunterführung sowie des sich darüber befindenden Platzbereichs zu gewährleisten. Die durchgeführte Submission Totalunternehmung im Sommer / Herbst 2007 zeigte auf, dass die vorhandenen Objektkredite nicht ausreichen und deshalb für eine geplante Neugestaltung des Bahnhofplatzes erhöht werden müssen. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist nicht aufschiebbar, da die Flankierenden Massnahmen im Raum Solothurn ein Bestandteil der Flankierenden Massnahmen zur A5 und bedingt durch den Nationalstrassenbau nur bis Ende 2010 bundesbeitragsberechtigt sind. Diese unterliegen einem knappen Bauprogramm. Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) müssen sämtliche Massnahmen bis Ende 2010 abgeschlossen sein, da ansonsten der Bundesbeitrag verfällt.

Die Objektkredite der **Investitionsrechnung Strassenbau** sind wie folgt anzupassen:

	Bewilligte Kredite per Kantonsratsbeschluss SGB Nr. 146/2005 (in Mio. Franken)	Anpassung (in Mio. Franken)	Neuer Objektkredit (in Mio. Franken)
Strassenareal 2TK.00324	6,02	2,68	8,70
Personenunterführung 2TK.00210	2,00	4,00	6,00
Platzbereich 2TK.00438	4,20	- 0,20	4,00
<b>Total</b>	<b>12,22</b>	<b>6,48</b>	<b>18,70</b>

## 5. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Esther Gassler  
Frau Landammann

Andreas Eng  
Staatsschreiber

**6. Beschlussesentwurf****Neuer Bahnhofplatz Solothurn, Bewilligung Verpflichtungskredite**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) und § 9 Absatz 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG, BGS 732.1), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 20. Oktober 2008 (RRB Nr. 2008/1841) beschliesst:

1. Der Realisierung zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Solothurn wird zugestimmt.
2. Die Reduktion des Verpflichtungskredites für den Platzbereich auf brutto 4 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos 501000/2TK.00438 (A 60059), die Erhöhungen der Verpflichtungskredite für das Strassenareal auf brutto 8,7 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos 501000/2TK.00324 (A 60059) und für die Personenunterführung auf brutto 6 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos 50100/2TK.00210 (A60059) werden bewilligt. Die drei Konten können zur Vereinfachung der Projektabwicklung unter dem Konto 501000/2TK.00324 zusammengelegt werden. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2007 werden bewilligt.
3. Von der Beteiligung der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (EWG), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Aare Seeland mobil AG (ASm), den Busbetrieben Solothurn und Umgebung (BSU) und der Region Energie Solothurn (RES) am Gesamtprojekt wird Kenntnis genommen.
4. Vom in Aussicht stehenden Bundesbeitrag der Flankierenden Massnahmen zur A5 wird Kenntnis genommen.
5. Die Kosten des Kantons werden aus dem Strassenbaufonds bezahlt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

---

**Verteiler KRB**

Bau- und Justizdepartement (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Finanzdepartement

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Departement für Bildung und Kultur

Volkswirtschaftsdepartement

Departement des Innern

Parlamentsdienste

Parlamentscontroller

Motorfahrzeugkontrolle Bellach, 4512 Bellach