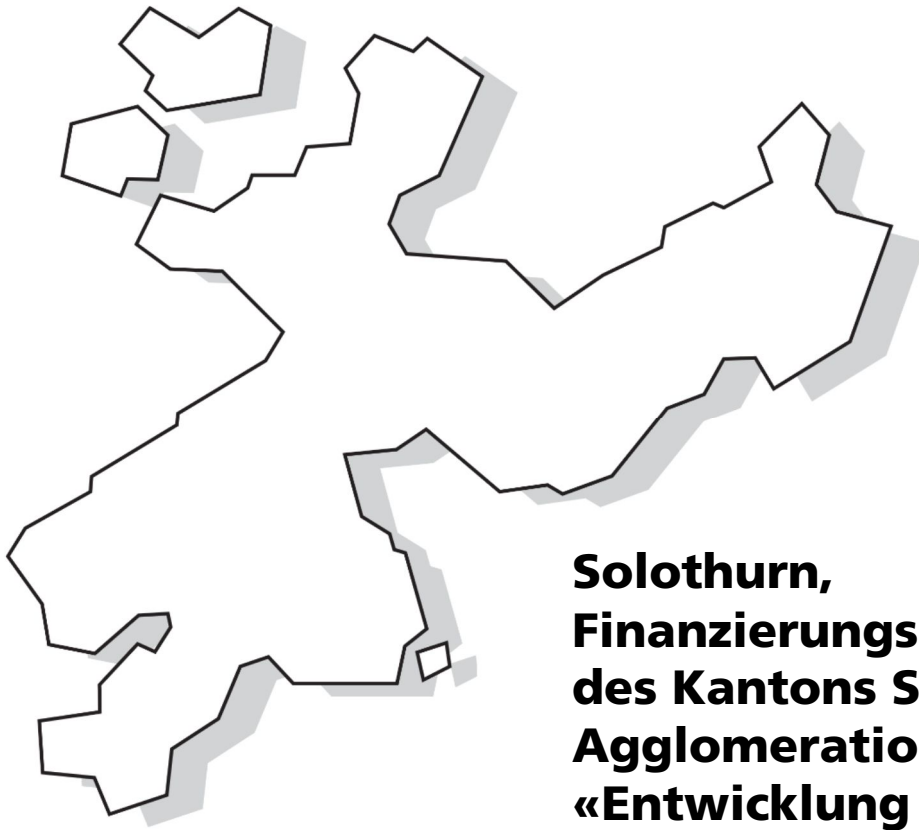




**Solothurn,
Finanzierungsbeteiligung
des Kantons Solothurn am
Agglomerationsprojekt
«Entwicklung Bahnhof
Solothurn Süd»;
Bewilligung eines
Verpflichtungskredites**



Abstimmungs*Info*

Offizielle Mitteilungen zur kantonalen Volksabstimmung vom 28. September 2025

Kurzinformation

Solothurn, Finanzierungsbeteiligung des Kantons Solothurn am Agglomerationsprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd»; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

- ♦ Der **Hauptbahnhof Solothurn** hat aufgrund seines umfassenden Angebots **überregionale Bedeutung**. Der Ausbau und die damit einhergehende Attraktivierung der Nordseite erfolgte bereits vor einigen Jahren.
- ♦ Die Aufwertung der **Südseite** ist im kantonalen Richtplan verankert. Bahnhofgebiete von kantonalen Bedeutung sollen zu **leistungsfähigen, gut gestalteten Umsteigeorten** ausgebaut werden. Die geplanten Massnahmen leisten dabei auch einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Velonetzplanung.
- ♦ Die **einmalige Chance** dieses Projekts liegt in der **engen Zusammenarbeit** zwischen **Stadt, Kanton und Bund sowie RBS und SBB**. So können sämtliche Massnahmen optimal koordiniert und das südliche Bahnhofgebiet ganzheitlich und zukunftsorientiert entwickelt werden - abgestimmt auf die Mobilitätsbedürfnisse der nächsten Jahrzehnte.
- ♦ Mit der Personenunterführung West, der neuen Velostation Süd und den Bushaltestellen auf der Südseite wird die Infrastruktur für **nachhaltige Mobilität gestärkt**. Durch die Umgestaltung der Zuchwilerstrasse wird die **Verkehrssicherheit** verbessert.
- ♦ Ein zentrales Element des Projekts ist der **Ausbau der RBS-Infrastruktur**. Um für das **künftige Passagieraufkommen** vorbereitet zu sein, setzt der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) **längere Züge** ein. Dafür muss die Infrastruktur am Bahnhof Solothurn umfassend ausgebaut und modernisiert werden.
- ♦ Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist das **Leuchtturmprojekt des Agglomerationsprogramms** Solothurn der vierten Generation. Aufgrund der Qualität des Programms resultierte das **drittbeste Bewertungsergebnis aller Schweizer Agglomerationsprogramme** und damit ein entsprechend **hoher Beitragssatz** aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) **von 40 %** an die anrechenbaren Projektkosten.
- ♦ Die Gesamtkosten betragen 163,0 Mio. Franken. Der **Anteil des Kantons Solothurn** beträgt **brutto 40,0 Mio. Franken**. Nach Abzug der zugesicherten Beiträge von Bund und Dritten betragen die **Nettoinvestitionen 22,5 Mio. Franken - verteilt über vier Jahre**. Die Umsetzung ist für die Jahre **2029 bis 2032** geplant.
- ♦ Die **Stimmberechtigten der Stadt Solothurn** haben dem städtischen Verpflichtungskredit am 22. September 2024 **an der Urne** bereits **zugestimmt**.
- ♦ Eine **Ablehnung** des kantonalen Verpflichtungskredites hätte **bedeutende Folgen**. Sowohl der städtische Verpflichtungskredit wie auch die zugesicherten Beiträge würden bei einer Ablehnung unweigerlich wegfallen. Die **Umsetzung als Gesamtprojekt wäre nicht mehr möglich**. Die Koordination mit dem RBS ginge verloren und das Bahnhofsprojekt würde isoliert umgesetzt. Allein der Kanton würde Beiträge von 17,5 Mio. Franken verlieren. Die **unbefriedigende Situation** auf der Südseite würde voraussichtlich auf Jahrzehnte **zementiert** und eine spätere Realisierung wäre erheblich teurer.

Eine Mehrheit des Kantonsrates und der Regierungsrat empfehlen den Verpflichtungskredit aus folgenden Gründen anzunehmen:

- ♦ **Bedarf ist gegeben.** Der Bahnhof Solothurn ist ein überregional wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) baut seinen Bahnhof für die künftige Nachfrage aus. Das bietet die einmalige Gelegenheit, ein gesamtheitlich koordiniertes Projekt umzusetzen. Die Anforderungen der nahen Zukunft können nicht mit der heutigen Infrastruktur erfüllt werden.
- ♦ **Kantonale Verkehrsstrategie wird umgesetzt.** Der Kanton Solothurn verfolgt mit der 4V-Strategie eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Verkehrsdrehscheiben werden kantonsweit umgesetzt und der Umstieg auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gestärkt. Davon profitiert auch der motorisierte Individualverkehr. Die Verkehrsträger werden nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll vernetzt.
- ♦ **Wirtschaftlichkeit ist gegeben.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist gut. Der Bund hat das Projekt geprüft und beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn mit dem maximalen Beitrag von 40 %. Das unterstreicht die Qualität und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Vorlage.
- ♦ **Projekt ist finanzierbar.** Der kantonale Anteil beträgt nach Abzug der zugesicherten Beiträge netto 22,5 Mio. Franken, verteilt über vier Jahre. Das entspricht rund 5 Mio. Franken pro Jahr.
- ♦ **Region wird gestärkt.** Das Projekt verbessert die Anbindung regional bedeutender Entwicklungsgebiete. Davon profitieren auch die regionale Wirtschaft und wichtige Arbeitgeber. Die Attraktivität des Standorts Solothurn und der umliegenden Region wird gestärkt.

Eine Minderheit des Kantonsrates empfiehlt den Verpflichtungskredit aus folgenden Gründen abzulehnen:

- ♦ **Projekt ist nicht durchdacht.** Die erst im Jahr 2017 aufgenommene Planung ist zu hinterfragen. Die Chance für eine verdichtete städtebauliche Entwicklung direkt am Gleisfeld wird mit dem Projekt nicht genutzt. Alternative Lösungen sind nochmals intensiv zu prüfen. Ein Ausbau bestehender Unterführungen ist ausreichend.
- ♦ **Infrastruktur ist unnötig.** Die neue Personenunterführung West und die Velostation sind überflüssig. Bereits heute ist Infrastruktur vorhanden, welche eine Querung der Gleise und Parkierung von Velos ermöglichen. Die Erschliessung der SBB-Perrons erfolgt erst künftig, wenn der SBB-Bahnhof ausgebaut wird. Das ist unsinnig und stellt den Nutzen der Investition in Frage.
- ♦ **Verkehrskonzept ist nicht gesamtheitlich.** Der Kanton verfolgt kein gesamtheitliches Verkehrskonzept. Es werden nur Projekte zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs umgesetzt. Gleichzeitig fallen Parkplätze für den motorisierten Verkehr beim Bahnhof Solothurn Süd ohne Ersatz weg.
- ♦ **Mehrwert ist nicht nachhaltig.** Es wird kein nachhaltiger Mehrwert für die Stadt und die Region geschaffen. Die Lebensqualität der Bevölkerung wird nicht verbessert und die Stadtentwicklung nicht gestärkt.
- ♦ **Einbindung ist unzureichend.** Die am meisten profitierenden umliegenden Gemeinden beteiligen sich zu wenig an den hohen Kosten. Ihre Forderungen wurden zudem in der Projektentwicklung zu wenig berücksichtigt.

Der Verpflichtungskredit unterliegt dem obligatorischen Referendum und wird dem Solothurner Stimmvolk deshalb zur Genehmigung vorgelegt.

Der Kantonsrat hat dem Verpflichtungskredit am 14. Mai 2025 mit einem Stimmenverhältnis von 69 JA zu 25 NEIN bei 3 Enthaltungen zugestimmt.

Erläuterungen

Ausgangslage

- ♦ Der Kanton Solothurn steht vor ähnlichen **Verkehrsentwicklungen** wie die **gesamte Schweiz**.
 - **Wachsendes Verkehrsaufkommen:** Die zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten, mehr Freizeitverkehr und ein höherer Motorisierungsgrad führen zu einer Zunahme des Verkehrs.
 - **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:** Neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum. Umgekehrt erfordert eine wachsende Bevölkerung zusätzliche Infrastrukturen.
 - **Bedeutung nachhaltiger Mobilität:** Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr bieten grosses Potenzial zur Verkehrsverlagerung. Attraktive Netze und gute Umsteigemöglichkeiten stärken diese Mobilitätsformen. Die Verkehrsinfrastruktur wird entlastet.
- ♦ Bahnhofsnahe Gebiete sind **kantonsweit** zentrale Mobilitätsdrehscheiben. Sie spielen eine **Schlüsselrolle in der Mobilitätsstrategie** des Kantons Solothurn. Diese basiert auf der **4V-Strategie**. Damit wird die zukunftsorientierte Mobilität sichergestellt und die Verkehrsentwicklung nachhaltig optimiert.
 - **Vermeiden:** Verkehrsaufkommen durch vorausschauende Planung reduzieren.
 - **Verlagern:** Nachhaltige Verkehrsmittel wie Bahn, Bus und Velo fördern.
 - **Verträglich gestalten:** Bestehende Infrastruktur effizient und umweltschonend nutzen.
 - **Vernetzen:** Physische und digitale Mobilität über Kantons Grenzen hinweg koordinieren.

Nachhaltige Mobilität fördern

Das Bahnnetz ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn. Es ist zentral für die Umsetzung der **im Richtplan formulierten Ziele**. Ergänzt wird es durch sogenannte **multimodale Verkehrsdrehscheiben**. Diese ermöglichen einen einfachen Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und erhöhen so die Effizienz des gesamten Mobilitätssystems.

Die **Herausforderung** ist es, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs **bestmöglich abzustimmen**. Gut geplante Schnittstellen und eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung ermöglichen das. Ziel ist eine effiziente und sozialverträgliche Mobilität - **heute und in Zukunft**.

Mit der Entwicklung des südlichen Bahnhofgebiets wird die Funktion als Dreh- und Angelpunkt der gesamten Region weiter gestärkt. Vorgesehen sind unter anderem eine neue Unterführung, eine zusätzliche unterirdische Velostation und neue Bushaltestellen. Diese Massnahmen **verbessern die Zugangssituation** - insbesondere zur RBS-Haltestelle - und erhöhen die **Sicherheit und Attraktivität** für Fuss- und Veloverkehr deutlich.

Die **Aufwertung der Südseite** ist im kantonalen Richtplan verankert. Bahnhofgebiete von kantonomer Bedeutung sollen zu leistungsfähigen, gut gestalteten Umsteigeorten ausgebaut werden. Ziel ist es, den Anteil der **umweltfreundlichen Verkehrsmittel** zu erhöhen. Die geplanten Massnahmen leisten dabei auch einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Velonetzplanung.

Ein zentrales Element des Projekts ist der Ausbau der RBS-Infrastruktur. Um auf die steigende Nachfrage vorbereitet zu sein, werden künftig 180 Meter lange Züge eingesetzt. Die bestehende **Infrastruktur** ist dafür nicht ausgelegt und muss **umfassend modernisiert und erweitert werden**.

Die einmalige Chance dieses Projekts liegt in der engen Zusammenarbeit zwischen Stadt, Kanton, RBS und SBB. So können sämtliche Massnahmen **optimal koordiniert** und das südliche Bahnhofgebiet **ganzheitlich und zukunftsorientiert** entwickelt werden – abgestimmt auf die Mobilitätsbedürfnisse der nächsten Jahrzehnte.

Das Projekt



— — — Gestaltung- und Erschliessungsplan

Projektübersicht und zentrale Elemente

Das Projekt «Bahnhof Solothurn Süd» wurde **stufenweise entwickelt** und ist **modular aufgebaut**. Die einzelnen Projektteile unterscheiden sich in **Funktion, Finanzierung und Eigentümerschaft**. Einige angrenzende Areale - etwa das Depot oder die Blaue Post - sind zwar im Gestaltungsplan berücksichtigt, jedoch nicht Teil des aktuellen Bauprojekts.

Zuchwilerstrasse

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd wird auch die **Zuchwilerstrasse angepasst**. Die Verkehrsführung über den Güggelkreisel wird optimiert, was den Bus- und den motorisierten Individualverkehr klar leitet. Gleichzeitig wird die Kantonsstrasse aufgewertet - für **mehr Verkehrssicherheit und ein attraktiveres Stadtbild**.



Personenunterführung West

Die neue Personenunterführung West verbindet Nord- und Südseite **direkt und sicher** - mit getrennten Spuren für Fussgänger und Velos auf 105 Metern Länge. Sie verbessert die Bahnhofserschliessung, stärkt die innerstädtische Vernetzung und ist für **spätere Erweiterungen** - etwa zusätzliche Perronzugänge - baulich **bereits vorbereitet**.

Velostation Süd

Direkt bei der Personenunterführung West entsteht eine **unterirdische Velostation mit 570 Abstellplätzen**. Sie bietet auch Platz für E-Bikes mit Ladeinfrastruktur und Cargo-Bikes. Sie verbindet beide Unterführungen und stärkt die Integration des Veloverkehrs.



Anpassungen Unterführung Mitte

Die bestehende Personenunterführung Mitte wird **am südlichen Ende angepasst**. Damit werden die RBS-Perrons, der Bahnhofplatz und das Gebäude Espace Real Estate neu erschlossen. Auch der Anschluss zur Velostation Süd wird integriert. Spätere Erweiterungen sind **baulich bereits mitgedacht**.

Bahnhofplatz Süd

Mit dem Neubau des RBS-Bahnhofs wird auch der **Bahnhofplatz Süd neugestaltet**. Drei Bushaltestellen, moderne Fuss- und Velowege sowie **direkte Zugänge** zu den Unterführungen verbessern die Umsteigesituation. Der motorisierte Verkehr wird künftig über den Gügelkreisel geführt. Der westliche Platz bleibt dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr vorbehalten. Klare Gestaltung und Grünflächen steigern **Aufenthaltsqualität, Mikroklima und soziale Sicherheit**.

Gleise und Perrons des RBS

Aufgrund der künftig eingesetzten, **längeren Züge** wird die gesamte Gleis- und Perronanlage des RBS neu gebaut. Die neue Anlage umfasst ein Perrondach mit integrierten Buswartedächern. Das Perrondach **vereint Funktionalität mit Nachhaltigkeit**. Dieses ist begrünt und trägt eine Photovoltaikanlage. Die Perrons des RBS werden künftig in der Nacht abgeschlossen sein. Das geschützte nächtliche Abstellen der Züge direkt im Perronbereich hat betriebliche Vorteile.

Gesamtkosten

Die **Gesamtkosten** des Projekts belaufen sich auf 163,0 Mio. Franken und **verteilen sich wie folgt**:

- ◆ Bahninfrastrukturfonds (BIF): 6 %
- ◆ Agglomerationsprogramm (NAF): 14 %
- ◆ Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS): 49 %
- ◆ Dritte < 1 %
- ◆ Stadt Solothurn: 16 %
- ◆ **Kanton Solothurn: 14 % (netto)**

Verpflichtungskredit für den Anteil des Kantons Solothurn im Detail

Investitionskosten brutto, Ausführungskredit¹	40'045'000.00
Abzüglich gesicherter Beiträge	-17'545'000.00
Davon Beiträge aus NAF	-11'924'000.00
Davon Beiträge aus BIF	-5'405'000.00
Davon Beiträge Dritter	-216'000.00
Investitionskosten netto, Kanton Solothurn	22'500'000.00
Davon öffentlicher Verkehr netto	
Bahnhofplatz Süd, Velostation Süd, Perronanlage und Perrondach RBS	9'036'000.00
Davon Strassenbau netto	
Personenunterführung West und Umgestaltung Zuchwilerstrasse	13'464'000.00

¹ In Mio. Schweizer Franken, inklusive MWST, Kostengenauigkeit ±10 %, Stand Oktober 2024, Teuerung gemäss Bahnbauteuerungsindex (BTI)

Was geschieht, wenn der Verpflichtungskredit des Kantons abgelehnt wird?

Eine **Ablehnung** des kantonalen Verpflichtungskredites hätte **bedeutende Folgen**. Sowohl der städtische Verpflichtungskredit wie auch die zugesicherten Beiträge würden bei einer Ablehnung unweigerlich wegfallen. Die **Umsetzung als Gesamtprojekt wäre nicht mehr möglich**. Die Koordination mit dem RBS ginge verloren und das Bahnhofsprojekt würde isoliert umgesetzt. Allein der Kanton würde Beiträge von 17,5 Mio. Franken verlieren. Die **unbefriedigende Situation** auf der Südseite würde voraussichtlich auf Jahrzehnte **zementiert** und eine spätere Realisierung wäre erheblich teurer.

Wie geht es weiter

Bei der Annahme des Verpflichtungskredits ist die **Umsetzung** für die Jahre **2029 bis 2032** geplant.

Kantonsratsbeschluss

Über diesen Beschluss stimmen Sie ab:

Kantonsratsbeschluss vom 14. Mai 2025 (KRB Nr. SGB 0051/2025)

Solothurn, Finanzierungsbeteiligung des Kantons Solothurn am Agglomerationsprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd»; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 56 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G)¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 18. Februar 2025 (RRB Nr. 2025/212), beschliesst:

1. Für die Ausführung des Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wird ein Verpflichtungskredit von 40 Mio. Franken (inkl. MWST., Bahnbauteuerungsindex [BTI], Stand Oktober 2024) bewilligt. Die resultierenden Nettokosten des Kantons liegen bei 22,5 Mio. Franken inkl. MWST.
2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbereinigten und durch die allfällige Änderung der MWST. bedingten Mehr- oder Minderkosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrats

Roberto Conti
Präsident

Markus Balmer
Ratssekretär

¹⁾ BGS 115.1.

Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen Ihnen:

JA zu Solothurn, Finanzierungsbeteiligung des Kantons Solothurn am Agglomerationsprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd»; Bewilligung eines Verpflichtungskredites.