

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

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 18. Februar 2025, RRB Nr. 2025/212

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
2. Zielsetzung.....	6
3. Projektbeschreibung.....	6
3.1 Projekt.....	6
3.2 Projektstand.....	9
3.3 Auswirkungen.....	9
4. Umsetzung.....	10
4.1 Planung und Mitwirkung	10
4.2 Bewilligung.....	11
4.2.1 Kantonaes Verfahren.....	11
4.2.2 Kommunales Verfahren.....	11
4.2.3 Eisenbahnrechtliches Verfahren	11
4.3 Umweltverträglichkeitsprüfung	12
4.4 Ausführung.....	12
5. Kosten und Finanzierung	12
5.1 Bisherige Kredite	12
5.2 Vereinbarung für die Zusammenarbeit.....	13
5.3 Gesamtkosten und anteilige Projektkosten	13
5.4 Kreditvorlage.....	15
6. Wirtschaftlichkeit.....	16
7. Nachhaltigkeit	16
8. Rechtliches	16
9. Auswirkungen einer Ablehnung	17
10. Antrag.....	18
11. Beschlussesentwurf.....	19

Beilage

Informationsbroschüre, «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd»

Kurzfassung

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 Südseite ist im kantonalen Richtplan als Bahnhofgebiet von kantonalen Bedeutung festgelegt. Diese Bahnhofgebiete sollen zu attraktiven Umsteigeplattformen ausgebaut werden. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Gesamtverkehrsaufkommen sollen grösser werden. Gut konzipierte, multimodale Mobilitätsdrehscheiben tragen zur gewünschten Verlagerung bei. Für den Hauptbahnhof Solothurn bedeutet dies unter anderem die Aufwertung des südlichen Bahnhofgebiets, die Ermöglichung von vielfältigen Nutzungen und die Verbesserung des Bahnzugangs und der Umsteigesituation.

Mit der Personenunterführung und der Velostation werden die kantonalen Zielsetzungen zur Schaffung von sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und -infrastrukturen vorangetrieben. Die mit dem Projekt einhergehende Umgestaltung der Zuchwilerstrasse erhöht die Verkehrssicherheit und mit der Realisierung von Bushaltestellen auf der südlichen Bahnhofseite wird die Businfrastruktur zukunftsgerichtet weiterentwickelt.

Um auf die prognostizierte Nachfrage vorbereitet zu sein, verkehren beim Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) künftig Kompositionen mit einer Gesamtlänge von 180 m. Die RBS-Bahninfrastruktur am Hauptbahnhof Solothurn wird entsprechend umfassend ausgebaut und erneuert werden.

Diese Ausgangslage bietet die einmalige Chance, das ganze südliche Bahnhofgebiet in einer integralen und bestmöglich aufeinander abgestimmten Weise auf die nächsten Jahrzehnte zu entwickeln und die entsprechenden Synergien zu nutzen. Die Nichtrealisierung der kantonalen oder städtischen Projektbestandteile hätte die alleinige Realisierung der zwingend umzusetzen- den RBS-Projektbestandteile zur Folge und würde die insgesamt unbefriedigende Situation auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn auf unbestimmte Zeit zementieren.

Die Bevölkerung der Stadt Solothurn hat dem städtischen Verpflichtungskredit am 22. September 2024 an der Urne bereits zugestimmt.

Das Projekt erhält substanzielle Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Solothurn der vierten Generation und aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) im Rahmen von Interessensbeiträgen des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Daraus ergibt sich in Anbetracht des geschaffenen Mehrwerts und Nutzens ein vergleichsweise geringer Kostenanteil für den Kanton Solothurn. Die Realisierung ist für den Zeitraum 2029 bis 2032 vorgesehen.

Obwohl lediglich der Anteil der Nettoinvestitionsbeiträge für den ÖV von 9,0 Mio. Franken die obligatorische Volksabstimmung auslöst, bildet der Gesamtkredit für die Ausführung von brutto 40 Mio. Franken (netto 22,5 Mio. Franken) den Gegenstand für die Volksabstimmung.

Der Kantonsratsbeschluss für die Kreditvorlage unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd».

1. Ausgangslage

Der Hauptbahnhof Solothurn hat als gut besuchter öffentlicher Raum eine grosse Ausstrahlung auf die Umgebung und ist ein städtebauliches Orientierungsmerkmal. Der Hauptbahnhof Solothurn hat bereits heute überregionale Bedeutung. Das multimodale Angebot ist umfassend und in der weiteren Umgebung einmalig. Angeboten werden eine Vielzahl an Zugverbindungen in alle Richtungen, inklusive attraktiver Fernverkehrsverbindungen. Für die Aare Seeland mobil (asm) sowie für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) ist der Hauptbahnhof Solothurn für den Schienenverkehr ein Endbahnhof. Als weiteres öffentliches Verkehrsmittel (ÖV) ist auch der Busverkehr in sämtliche Richtungen gut ausgebaut. Zudem sind die Angebote für den motorisierten Individualverkehr (MIV) umfassend, inklusive weitergehenden Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Carsharing (Mobility). Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen mit den Personenunterführungen, den kommerziellen Angeboten und der unterirdischen Veloparkierungsanlage wichtige und rege genutzte Infrastrukturen. Mit der Entwicklung des Bahnhofs Solothurn Süd wird diese Ausstrahlung, Funktion und überregionale Bedeutung weiter gestärkt.

Gemäss kantonalem Richtplan sind Siedlung und Verkehr bestmöglich aufeinander abzustimmen und die räumliche Mobilität im Verkehr verträglich abzuwickeln. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen sollen grösser werden. Ein attraktives Angebot des ÖV sowie gut konzipierte, multimodale Mobilitätsdrehscheiben tragen zu einer erhöhten Attraktivität und zur gewünschten Verlagerung bei.

Die Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn ist als Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung festgelegt. An der Aufwertung dieser Bahnhofgebiete und deren vielfältigen Nutzungen besteht kantonales Interesse und sie sollen zu attraktiven Umsteigeplattformen ausgebaut werden. Für den Hauptbahnhof Solothurn bedeutet dies die Aufwertung des südlichen Bahnhofgebiets, die Ermöglichung von vielfältigen Nutzungen und die Verbesserung der Umsteigesituation, insbesondere der Bahnhaltestelle RBS.

Die kantonale Velonetzplanung trägt mit der Schaffung von sicheren und attraktiven Veloverbindungen zur gewünschten Verlagerung bei den Verkehrsträgern bei. Die Kombination von Velo und ÖV (Bike and Ride, auch B+R) stellt ein attraktives Angebot dar, wie unter anderem die sehr gut ausgelastete Velostation im Norden des Bahnhofs zeigt. Mit der neuen Personenunterführung West wird eine zeitgemässe Gleisquerung geschaffen. Die neue Unterführung dient Fussgängern und Velos zugleich. Der Bahnzugang wird dadurch erheblich erleichtert und die umliegenden Gebiete besser angebunden. Der Hauptbahnhof Solothurn ist ein bedeutender Zielpunkt für den Veloverkehr. Die zusätzliche unterirdische Velostation im Süden, trägt der grossen Nachfrage nach entsprechenden Angeboten Rechnung. Die Unterführung liegt optimal im ermittelten Korridor für die kantonale Velovorrangroute 3 und schafft damit entsprechenden Nutzen von kantonaler Bedeutung.

Die Infrastruktur des RBS in Solothurn ist heute auf Zugslängen von 120 m ausgelegt. Um die prognostizierte Nachfrage abwickeln zu können, werden künftig Kompositionen mit einer Gesamtlänge von 180 m verkehren. Die Bahninfrastruktur des RBS in Solothurn muss daher umfassend ausgebaut und erneuert werden. Diese Ausgangslage bietet die einmalige Chance, das ganze südliche Bahnhofgebiet in einer integralen und bestmöglich aufeinander abgestimmten Weise auf die nächsten Jahrzehnte zu entwickeln.

Die Projektpartner RBS, Stadt Solothurn, Kanton Solothurn und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) führen die Planung und Realisierung des Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» gemeinsam durch.

2. Zielsetzung

Nachfolgend werden die wesentlichsten Zielsetzungen aus Sicht des Kantons Solothurn in Kurzform wiedergegeben.

- Ausbau als multimodale Mobilitätsdrehscheibe und Optimierung des Zugangs für alle Verkehrsteilnehmenden, Aufwertung des Bahnhofgebiets und dessen vielfältigen Nutzungen.
- Erleichterung des Bahnzugangs, Attraktivierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Schaffung einer sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindung und einer zusätzlichen Velostation, Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Einbindung der Kantonsstrasse in den Kontext und die Freiraumgestaltung des angrenzenden Umfelds.
- Neubau von zeitgemässen Halte- (Kiss and Ride, auch K+R) und Parkierungsangeboten für den motorisierten Individualverkehr.

3. Projektbeschreibung

Zusätzlich wird auf die Dokumentation /B1/ verwiesen.

3.1 Projekt

Beginnend mit einem Studienauftrag, über eine Masterplanung hin zur Ausarbeitung des Bauprojekts wurde das Projekt stufenweise entwickelt (für Details vgl. Kapitel 4.1). Das Projekt wurde in Module gegliedert, welche sich im Wesentlichen in Bezug auf Funktion, Finanzierung und Eigentümerschaft voneinander abgrenzen lassen. Nachfolgend werden in Kurzform das Gesamtprojekt und die aus Sicht Kanton wesentlichen Projektbestandteile dargestellt.

Gesamtprojekt

Der Projektperimeter ist in Abbildung 1 ersichtlich. Dieser erstreckt sich in Ost-West-Richtung vom Depot-Areal des Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) bis hin zur blauen Post. In Nord-Süd-Richtung reicht dieser von der bestehenden Rampe an der Hauptbahnhofstrasse bis hin zur Zuchwilerstrasse mit dem Güggelkreisel. Das Depot-Areal RBS, der Neubau West und die blaue Post sind im Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit den zugehörigen Sonderbauvorschriften inkludiert, jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

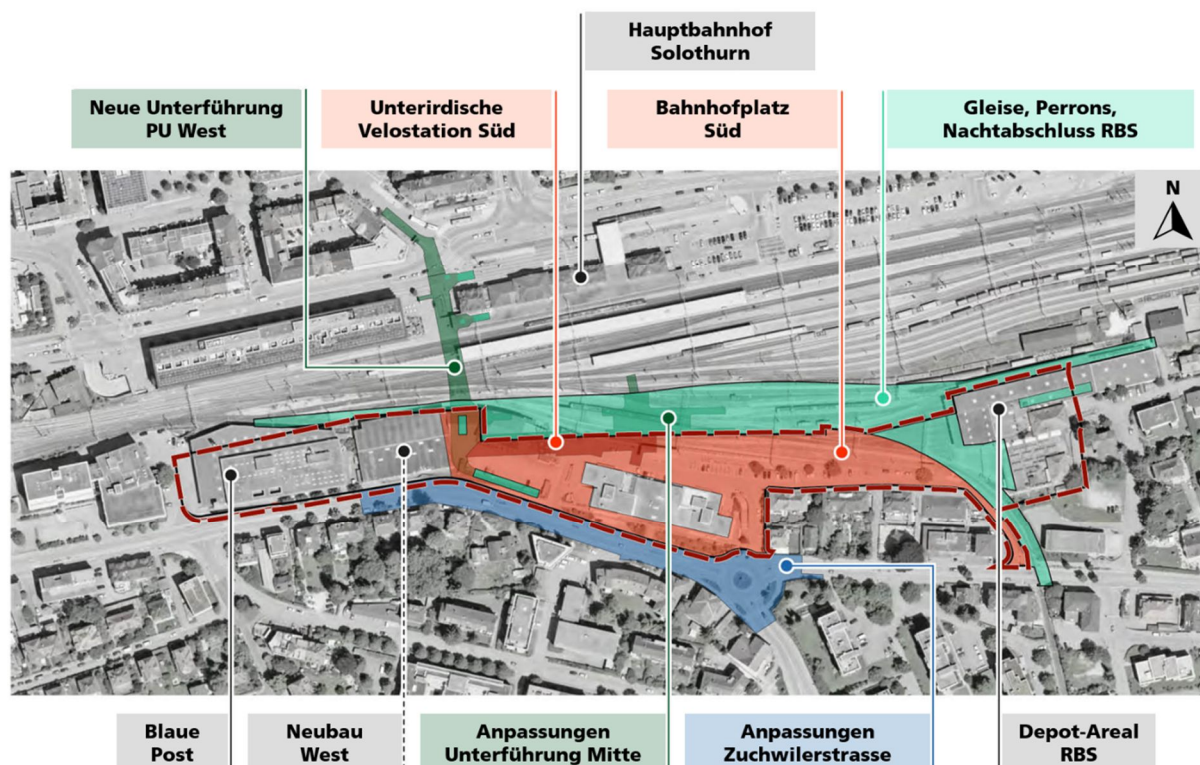


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter mit den wichtigsten Projektbestandteilen.

Zuchwilerstrasse

Das Projektmodul Zuchwilerstrasse umfasst infolge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Anpassungen an den Zu- und Wegfahrtpunkten. Dies betrifft primär die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Buszufahrt über den Güggelkreisel. Zudem wird analog zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes auch der Strassenraum der Kantonsstrasse aufgewertet.

In der Vergangenheit wurde am Kreisel eine Unfallhäufung beobachtet. Die Unfälle sind oft mit erhöhten Geschwindigkeiten der von Osten (Zuchwil) in den Kreisel einfahrenden Fahrzeuge verbunden. Es kam auch häufiger zu Unfällen mit Velos, welche von Süden (Biberist) her in den Kreisel einfuhren. Die aus Osten einfahrenden Fahrzeuge werden mit der heutigen Geometrie des Kreisels offenbar nicht ausreichend abgelenkt. Um dieses Defizit zu beheben und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist eine entsprechende Anpassung der Kreiselgeometrie vorgesehen.

Des Weiteren ist in der südlichen Verlängerung der neuen Personenunterführung West (PU West) und des Treppenaufgangs auf den Bahnhofplatz, in der Biegung der Zuchwilerstrasse, eine neue zusätzliche Fussgängerquerung mit Schutzinsel vorgesehen.

Bahnhofplatz Süd

Mit dem Neubau des RBS-Bahnhofs wird auch der heutige Bahnhofplatz Süd einer umfassenden Neugestaltung unterzogen. Der neue Bahnhofplatz Süd soll ein einladender, prominenter Aufenthaltsort und für Solothurn adressbildend werden.

Da sich die unterirdische Erschliessung ebenfalls ändert (PU West, PU Mitte, Velostation Süd), werden Rampen und Treppen neu angeordnet. Es werden insgesamt drei neue Bushaltestellen erstellt. Die zwei westlichen Haltestellen sind dem regionalen Linienbusverkehr vorbehalten. Die östliche Haltestelle dient dem Fernbusverkehr und als Bahnersatzhaltekante. Des Weiteren werden Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr und den ruhenden Verkehr (Parkierung) gebaut.

Durch die Umgestaltung ändern sich die Fahrbeziehungen gegenüber den heutigen Gegebenheiten. Im Wesentlichen beinhaltet dies, dass die Ausfahrt des MIV in jedem Fall über den Gütergelkreisel erfolgt. Das Befahren des westlichen Teils des Bahnhofplatzes ist dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten sowie dem MIV untersagt.

In umfassenden Variantenstudien wurden unterschiedliche Lagen und Formen des Südzugangs zur PU West, der Busausfahrt, den Bushaltestellen, der zukünftigen Parkierung und der Veloführung geprüft. Das vorliegende Projekt mit Velorampe und repräsentativer Treppe auf dem westlichen Teil des Platzes für den Südzugang zur PU West, der Busausfahrt direkt westlich neben den Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, einer linearen Anordnung der drei Bushaltestellen, einer Führung des Velos im Mischverkehr zusammen mit dem Bus sowie der aufs Nötigste reduzierten Parkierung, ging dabei als Bestvariante hervor. Sämtliche Werkleitungen im Perimeter werden im Zuge der Umgestaltung erneuert und teilweise neu geführt.

Die Umgestaltung fasst die räumlich sehr unterschiedlichen Situationen zu einem einheitlichen Platzkontinuum zusammen und korrespondiert mit der Gestaltung der Zuchwilerstrasse. Die aus der städtebaulichen Analyse abgeleitete Grundidee eines südlich der Gleisanlage stark durchgrünten Quartiers wird umgesetzt. Der gesamte Platz wird nach den Prinzipien der Schwammstadt ausgeführt. Nicht dem Verkehr zugeordnete Flächen werden dabei begrünt oder zumindest unversiegelt gestaltet. Bewitterte versiegelte Flächen werden zum grössten Teil und wo es die Gefällverhältnisse zulassen, in die Grüninseln entwässert. Eine Vielzahl an Bäumen tragen zu einem verbesserten Stadtklima bei.

Unterführung PU West

Die geplante rund 105 m lange und 9 m breite (davon 4.0 m Velospur, baulich abgetrennt vom 5.0 m breiten Fussgängerbereich) PU West verläuft unter dem Gleisfeld zwischen dem Bahnhofplatz Nord und dem neuen Bahnhofplatz Süd. Im Norden liegt die PU zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Liegenschaft Perron 1 und schliesst an die bereits bestehende Unterführung und Velostation Nord an. Der südliche Teil der PU befindet sich im Bereich des ehemaligen Museumgebäudes Enter.

Die PU West bietet neben der funktionalen Erschliessung des Bahnhofbetriebs das grosse städtebauliche Potential, die nördlichen und südlichen Stadtteile besser miteinander zu verbinden. In der vorangegangenen Masterplanung sowie im vorliegenden Bauprojekt sind der Bedarf der Nord-Süd-Stadtverbindung für den Fuss- und Veloverkehr nachgewiesen worden.

Die bestehende Rampe von der Hauptbahnhofstrasse in die Velostation Nord unter dem Hauptbahnhofplatz Nord wird künftig ausschliesslich für den Veloverkehr genutzt werden. Dies wurde umfangreich untersucht und ist den sowohl ober- als auch unterirdisch beengten Platzverhältnissen in diesem Knotenbereich und dem geltenden Regelwerk geschuldet. Der Zugang von der Stadt zum Hauptbahnhof und umgekehrt wird entsprechend oberirdisch über den Bahnhofplatz geführt.

Der Bahnhofplatz Nord und der Perron des Gleises 1 werden je durch eine neue kombinierte Lift- und Treppenanlage erschlossen. Sowohl die Perrons der Gleise 2 und 3 als auch die Perrons der Gleise 5 und 6 werden künftig mit einer analogen Lift- und Treppenanlage erschlossen werden. Dies ist jedoch erst mit den künftigen Ausbauschritten am Hauptbahnhof Solothurn möglich. Die PU West wird entsprechend sogenannt «aufwärtskompatibel» geplant.

Velostation Süd

Zwischen der neuen PU West und der ausgebauten PU Mitte wird eine unterirdische Velostation angeordnet. Insgesamt werden 570 Veloparkplätze realisiert. Diese beinhalten auch erweiterte Parkierungsmöglichkeiten für Cargo-Bikes und Plätze mit Ladestationen für E-Bikes.

Nebst den Fluchtwegen über die PU West und die PU Mitte weist die Velostation Süd aus brandschutzrechtlichen Gründen zusätzlich eine mittig angeordnete Entfluchtungsmöglichkeit auf. Der Fluchtweg führt über einen parallel angeordneten Fluchtraum auf die Zufahrtsrampe der Einstellhalle Zuchwilerstrasse 41/43 und schlussendlich auf den Bahnhofplatz Süd ins Freie.

3.2 Projektstand

Die vorliegende Projektbeschreibung gibt den Projektstand mit Abschluss des Bauprojekts, welcher Ende 2023 erfolgte, wieder. Das Bauprojekt wurde inklusive eines Kostenvoranschlags mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ erstellt.

Die Projektbestandteile des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) wurden mittels Pilot-Dossier dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Mitte 2024 zur Vorprüfung eingereicht. Voraussichtlich gegen Ende 2025 kann das PGV-Dossier dem BAV zur abschliessenden Prüfung eingereicht werden.

Die Auflage der kantonalen und kommunalen Projektbestandteile ist auf Anfang 2026 vorgesehen.

Die Bevölkerung der Stadt Solothurn hat dem städtischen Verpflichtungskredit am 22. September 2024 an der Urne bereits zugestimmt.

3.3 Auswirkungen

Die Realisierung des Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wirkt sich in besonderem Mass auf die Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs aus. Dies fördert die Entlastung des Strassennetzes und begünstigt die angestrebte Verlagerung bei den Verkehrsträgern (Modal Split).

Die Schaffung einer komfortablen Querung des Gleisfeldes im Westen des Bahnhofs bedeutet eine erhebliche Verbesserung des Bahnzugangs und der Verbindung zwischen den südlichen und nördlichen Stadtteilen. Durch entsprechende Ausgestaltung der Unterführung wird ein attraktives Angebot sowohl für den Fussverkehr als auch den Veloverkehr geschaffen. Durch die zwei zusätzlichen Bushaltestellen werden die südlich gelegenen Stadtteile und umliegenden Gemeinden besser angebunden. Das zusätzliche Angebot an Bushaltestellen schafft weitere Kapazität sowie ergänzt und entlastet zugleich das bereits bestehende Busangebot auf der Nordseite des Hauptbahnhofs. Die Businfrastruktur wird zukunftsgerichtet ausgebaut und ausgelegt. Mit der Anordnung der Fernbusverkehrshaltestelle am Bahnhof Solothurn Süd wird eine verträgliche Lösung für den Fernbusverkehr realisiert.

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung (nach innen) hat die Massnahme eine positive Wirkung. Die Aufwertung des Bahnhofs führt zu einer Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums am Bahnhof und in der direkten Umgebung. Dank gestalterischen Massnahmen und Berücksichtigung der Prinzipien der Schwammstadt wird insgesamt das Gebiet rund um den Bahnhof aufgewertet. Dadurch wird die Ansiedlung von Wohnenden und Arbeitsplätzen an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung gefördert.

4. Umsetzung

4.1 Planung und Mitwirkung

Planung

Von November 2016 bis April 2017 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Hauptauslöser für den Studienauftrag waren die Aufwertung des Bahnhofs Solothurn Süd im Agglomerationsprogramm der dritten Generation, die notwendige Perronverlängerung des Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), die Gesamtrevision der Ortsplanung und die Absichten der Espace Real Estate AG die im Projektperimeter liegenden Liegenschaften und deren Umgebung aufzuwerten. Die mit dem Studienauftrag identifizierte anspruchsvolle Ausgangslage erforderte im Anschluss eine Masterplanung, welche von 2017 bis Juli 2020 erfolgte und die Ergebnisse zusammenführte.

In der weiteren Erarbeitung des Vorprojekts von 2020 bis April 2022 ergaben sich massgebende Projektänderungen. Unter anderem ist eine Mantelnutzung (Hochhaus über der RBS-Perronanlage) aufgrund von Risikoüberlegungen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen entfallen. Auch die direkte unterirdische Fuss- und Veloverkehrsverbindung in Richtung RBS-Depot und Zuchwil wurde aufgrund von Wirtschaftlichkeits- und Verhältnismässigkeitsüberlegungen nicht weiterverfolgt. Ein Neubau des Museums Enter ist aufgrund eines Alternativstandorts in Derendingen nicht mehr Projektgegenstand.

Aufgrund der vorgenannten Projektänderungen haben sich für die Projektierung der weiteren Phasen der RBS, die Stadt Solothurn, der Kanton Solothurn und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Bauherrengemeinschaft neu organisiert. Im Mai 2022 wurde mit der Bearbeitung des nun vorliegenden Bauprojekts gestartet. Weitere massgebliche Änderungen haben sich daraus ergeben. Auf dem neuen Perrondach wird eine Photovoltaik-Anlage inklusive Dachbegrünung geplant. Die Thematik Schwammstadt wurde konsequent aufgenommen und integriert. Die direkte unterirdische Verbindung nach Zuchwil findet in der oberirdischen Platzgestaltung keine Berücksichtigung mehr (Wegfall der Aufwärtskompatibilität).

Agglomerationsprogramm und Interessensbeiträge

Der Bund hat sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der vierten Generation bei der Beurteilung des Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» nebst den Massnahmenblättern und Berichten auch auf das Vorprojektdossier gestützt. Das Projekt wurde in den A-Horizont aufgenommen. 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. Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist die mit Abstand wichtigste Massnahme im Agglomerationsprogramm Solothurn der vierten Generation.

Zudem wurden in den Leistungsvereinbarungen 2025 - 2028 des RBS und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für das Modul Personenunterführung West insgesamt 10 Mio. Franken an Interessensbeiträgen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) aufgenommen. Dieser Betrag teilt sich in Interessensbeiträge von 7 Mio. Franken beim RBS und 3 Mio. Franken bei der SBB auf, was in schriftlicher Form am 1. Juli 2024 durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt wurde.

Mitwirkung

Auf Basis der Vorprojektunterlagen wurde im Jahr 2022 eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt und eine Webseite zum Projekt aufgeschaltet. Im Anschluss daran konnte die Öffentlichkeit sich zum Projekt äussern und einbringen.

Am 9. Januar 2024 startete auf Basis der Bauprojektunterlagen die öffentliche Mitwirkung seitens der Stadt Solothurn sowie unter Beteiligung der weiteren Projektpartner. Im Sinne der Einheit der Materie zwischen den verschiedenen Verfahren (siehe Kapitel 4.2), wurde das Projekt integral und in seiner Gesamtheit dargestellt.

In der Folge wurde in mehreren öffentlichen Informationsveranstaltungen unter Beteiligung sämtlicher Projektpartner das Projekt der Bevölkerung nähergebracht und erläutert.

4.2 Bewilligung

Die Projektierungsunterlagen liegen in der Bearbeitungstiefe eines Bauprojekts vor. Das Gesamtprojekt wird in drei miteinander koordinierten Verfahren bewilligt (kantonal, kommunal und eisenbahnrechtlich).

4.2.1 Kantonales Verfahren

Das Modul «Zuchwilerstrasse» wird nach kantonalem Verfahren bewilligt.

Die Zuchwilerstrasse wird gemäss § 68 Abs. 1 lit. c des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) als Kantonsstrasse in einem kantonalen Erschliessungsplan mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 durch den Regierungsrat genehmigt. Die Projektierung umfasst im Wesentlichen Anpassungen an der Fahrbahn (Breite, Gestaltung), Anpassungen am Güggelkreisel (Vergrösserung, Anpassung an benötigte Fahrgeometrien, Optimierung Ablenkungswinkel) und die Erstellung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens in der Verlängerung der Personenunterführung West.

4.2.2 Kommunales Verfahren

Die Module «Bahnhofplatz Süd», «Velostation Süd» und «Anpassung Liegenschaft Espace Real Estate AG» werden nach kommunalem Verfahren bewilligt.

Für den Bahnhofplatz inklusive dem Aussenraum um die Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43, die unterirdische Velostation und die ausserhalb der Bahnanlagen liegenden Teile der Personenunterführung Mitte, wird gestützt auf § 39 Abs. 4 PBG gleichzeitig mit dem Erlass eines neuen Gestaltungs- und Erschliessungsplans die Baubewilligung erteilt. Die Baubewilligung ist Teil eines Nutzungsplanungsverfahrens mit Genehmigung durch den Regierungsrat.

4.2.3 Eisenbahnrechtliches Verfahren

Die Module «RBS Perronanlage», «RBS Perrondach», «PU West», «Anpassung Gleisanlage SBB» werden eisenbahnrechtlich bewilligt.

Die bahnbetriebsnotwendige Infrastruktur wird eisenbahnrechtlich in einem ordentlichen Plan-genehmigungsverfahren (PGV) nach Art. 18 ff. Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) bewilligt. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit der Plangenehmigung erteilt das BAV sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen. Es sind keine zusätzlichen kantonalen Bewilligungen erforderlich. Das Projekt muss das kantonale Recht berücksichtigen, soweit es dadurch nicht unverhältnismässig eingeschränkt wird.

4.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) Anhang Ziffer 12.2 unterliegen Anlagen der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht), welche ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen und deren Kosten mit mehr als 40 Mio. Franken veranschlagt werden.

Die Hauptuntersuchung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) liegt vor. Darin aufgeführt sind auch die weiteren erforderlichen Spezialbewilligungen im Bereich Gewässerschutz sowie Natur- und Heimatschutz.

4.4 Ausführung

Die Ausführungsarbeiten sind gemäss der aktuellen Planung für den Zeitraum 2029 bis 2032 vorgesehen.

Infolge von Verzögerungen bei der Realisierung des Depots in Bätterkinden des Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), dessen vorgängige Inbetriebnahme zwingende Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts RBS-Bahnhof Solothurn ist, sowie damit zusammenhängenden Projektisikooberlegungen, hatte der RBS beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Verschiebung der Realisierung des Bahnhofs Solothurn Süd um zwei Jahre in die Zukunft beantragt. Der Projektänderungsantrag wurde vom BAV bestätigt. Demnach findet die Realisierung des Projekts gegenüber der Dokumentation des Bauprojekts zwei Jahre später statt.

Nichtsdestotrotz sollen die unmittelbaren weiteren Projektierungsarbeiten und die Bewilligung des Projekts ohne Verzögerung weitergeführt werden.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Bisherige Kredite

Die Projektierungskosten bis und mit Auflageprojekt sind in folgenden Sammelverpflichtungskrediten enthalten:

- Grundlagen / Planungen (2TK.30017), Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2017 (KRB Nr. SGB 0164/2016, RRB Nr. 2016/1562 vom 6. September 2016)
- Grundlagen / Planungen (2TK.30019), Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2019 (KRB Nr. SGB 0094/2018, RRB Nr. 2018/1376 vom 3. September 2018)
- Grundlagen / Planungen (2TK.30020), Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2020 (KRB Nr. SGB 0167/2019, RRB Nr. 2019/1353 vom 2. September 2019)
- Grundlagen / Planungen (2TK.30021), Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2021 (KRB Nr. SGB 0174/2020, RRB Nr. 2020/1330 vom 15. September 2020)
- Grundlagen / Planungen (2TK.30022), Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2022 (KRB Nr. SGB 0170/2021, RRB Nr. 2021/1299 vom 30. August 2021)
- Solothurn, Zuchwilerstrasse, Haupt-Bhf, Neub. U'führung West u. Neugest. Bhf-Platz / Agglo Prov. V-KM 401 - Planung (3TK.01424); Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte ab 2022 (KRB Nr. SGB 0170/2021, RRB Nr. 2021/1299 vom 30. August 2021).

Die Kosten von Fr. 775'959.10 inkl. MWST. für die Beteiligung an den Projektierungskosten bis und mit dem Vorprojekt wurden mit den Sammelverpflichtungskrediten «Grundlagen / Planungen» (2TK.300*) finanziert.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2021 (RRB Nr. 2021/1299) wurde eine Beteiligung von 1'390'000 Franken inkl. MWST. an den Projektierungskosten für das Bauprojekt und Auflageprojekt beschlossen.

Die Projektierungskosten bis und mit dem Auflageprojekt betragen somit insgesamt voraussichtlich 2'166'000 Franken inkl. MWST.

5.2 Vereinbarung für die Zusammenarbeit

Mittels der «Vereinbarung für Zusammenarbeit in den Phasen Bauprojekt und Bewilligungsverfahren» (Phasen 32 und 33 des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins sia) vom 1. Oktober 2022 wurde die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Bauherren Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), Stadt Solothurn, Kanton Solothurn und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» geregelt. Nebst organisatorischen Regelungen wurde basierend auf der Kostenschätzung des Vorprojekts der generelle Kostenteiler unter den Bauherren für die Phasen Bauprojekt und Bewilligungsverfahren verbindlich geregelt. Die Kostenbeteiligung des Kantons Solothurn für diese Phasen wurde zu 27.8 % festgelegt.

Der Kostenteiler für die nachfolgenden Phasen Realisierung und Bewirtschaftung ist noch nicht vereinbart und wird noch definitiv ausgehandelt werden. Die wesentliche Grundlage dazu bildet der Kostenvoranschlag des Bauprojekts.

5.3 Gesamtkosten und anteilige Projektkosten

Die Gesamtkosten des Projekts wurden auf Basis des Bauprojekts mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ zu 163,0 Mio. Franken inkl. MWST. ermittelt. Die nachfolgende Aufstellung gibt die Aufteilung der Kosten über sämtliche Projektpartner gemäss dem auf Stand Oktober 2024 aktualisierten Kostenvoranschlag wieder.

Für den Kanton Solothurn belaufen sich die insgesamten Brutto-Gesamtkosten (Projektierung und Ausführung) auf 41,1 Mio. Franken inkl. MWST. was der untenstehenden Aufstellung zu entnehmen ist. Die Stadt Solothurn beteiligt sich in einem vergleichbaren Rahmen wie der Kanton Solothurn. Der grösste Anteil entfällt auf den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) mit knapp der Hälfte der Brutto-Gesamtkosten.

Gesamtkosten und Kostenanteile Bauherren brutto in Schweizer Franken inkl. MWST.

	Kanton Solothurn	Stadt Solothurn	Regionalverkehr Bern-Solothurn	Total
1 Bauarbeiten	30'932'000.00	29'632'000.00	58'966'000.00	119'530'000.00
2 Honorare	6'535'000.00	6'309'000.00	12'943'000.00	25'787'000.00
3 Baunebenkosten	535'000.00	482'000.00	943'000.00	1'960'000.00
4 Eigenleistungen	-	-	3'064'000.00	3'064'000.00
Zwischentotal 1	38'002'000.00	36'423'000.00	75'916'000.00	150'341'000.00
5 Landerwerb	27'000.00	4'578'000.00	-4'445'000.00	160'000.00
Zwischentotal 2	38'029'000.00	41'001'000.00	71'471'000.00	150'501'000.00
6 Reserven und Risiken	3'094'000.00	2'966'000.00	6'534'000.00	12'594'000.00
Objektkredite brutto1	41'123'000.00	43'967'000.00	78'005'000.00	163'095'000.00
Davon öV brutto	13'530'000.00	-	-	-
Davon Strassenbau brutto	27'593'000.00	-	-	-

¹ Stand Oktober 2024, Teuerung gemäss Bahnbauteuerungsindex (BTI), gerundet auf tausend Franken

Der Objektkredit öV beinhaltet für den Kanton Solothurn den Bahnhofplatz Süd, die Velostation Süd, die Perronanlage und das Perrondach des RBS. Der Objektkredit Strassenbau deckt für den Kanton Solothurn die Personenunterführung West sowie die Zuchwilerstrasse ab.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Solothurn der vierten Generation wurde ein Beitragssatz aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) von 40 % an die anrechenbaren Kosten von 55'150'000 Franken (Stand Oktober 2020) gesprochen. Der definitive Beitrag aus dem NAF wird mit der vor Baubeginn noch abzuschliessenden Finanzierungsvereinbarung festgelegt werden. Der Anteil für den Kanton Solothurn aus dem NAF beträgt 11'924'000 Franken inkl. MWST.

Die Beiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) wurden im Rahmen der Leistungsvereinbarungen 2025 - 2028 für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gesprochen. Der Anteil an den Beiträgen für den Kanton Solothurn aus dem BIF beträgt 5'405'000 Franken inkl. MWST.

Die weiteren Beiträge Dritter umfassen Kostenbeteiligungen der Stockwerkeigentümer Espace (STOWE) und der Werkeigentümer Regioenergie und Swisscom. Der Anteil für den Kanton Solothurn dieser Beteiligungen beträgt insgesamt 1'107'000 Franken inkl. MWST.

Davon werden lediglich die mit der STOWE bereits vertraglich vereinbarten 216'000 Franken inkl. MWST. in der Kreditvorlage als gesicherte weitere Beiträge Dritter berücksichtigt. Die Beiträge der Werkeigentümer im Umfang von 891'000 Franken inkl. MWST. sind wie üblich zum aktuellen Zeitpunkt in Aussicht gestellt, jedoch noch nicht vereinbart und bleiben daher unberücksichtigt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den prozentualen Netto-Anteil an den Projektkosten für den Kanton Solothurn.

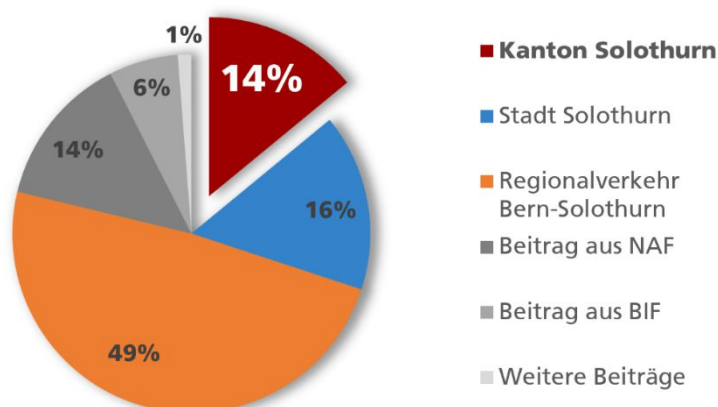


Abbildung 2: Finanzierungsanteil des Kantons Solothurn an den Netto-Gesamtkosten

NAF: Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds

BIF: Bahninfrastrukturfonds

5.4 Kreditvorlage

Der Kostenvoranschlag wurde auf den aktuellen publizierten Stand (Oktober 2024, Bahnbauteuerungsindex BTI, Indexwert bei 150.1) aktualisiert. Der per 1. Januar 2024 aktualisierte Mehrwertsteuersatz von 8.1 % ist berücksichtigt. Die bis zur Umsetzung des Projekts eintretenden weiteren Auswirkungen der Teuerung und allfällig wiederum geänderter Mehrwertsteuersatzänderungen sind nicht absehbar und wie üblich von der Kreditvorlage ausgenommen.

Es wird ein Rundungsbetrag von 1'088'000 Franken inkl. MWST. hinzugerechnet. Dies entspricht 2.64 % der Brutto-Investitionskosten. Damit ergibt sich die nachfolgende Aufstellung für den netto Verpflichtungskredit für den Kanton Solothurn von 22,5 Mio. Franken inkl. MWST.

Kreditvorlage für den Anteil Kanton Solothurn in Schweizer Franken inkl. MWST.

Investitionskosten brutto, Total Kanton Solothurn¹	41'123'000.00
Davon zu Lasten Projektierungskredite	-2'166'000.00
Zuzüglich Rundungsbetrag	1'088'000.00
Investitionskosten brutto, Ausführungskredit	40'045'000.00
Abzüglich gesicherter Beiträge	-17'545'000.00
Davon Beiträge aus NAF ²	-11'924'000.00
Davon Beiträge aus BIF ³	-5'405'000.00
Davon Beiträge Dritter	-216'000.00
Investitionskosten netto, Kanton Solothurn	22'500'000.00
Davon öV netto	9'036'000.00
Davon Strassenbau netto	13'464'000.00

¹ Stand Oktober 2024, Teuerung gemäss Bahnbauteuerungsindex (BTI)

² Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

³ Bahninfrastrukturfonds (BIF)

6. Wirtschaftlichkeit

Mit der Aufnahme ins Agglomerationsprogramm Solothurn der vierten Generation als A-Projekt sowie dem hohen Beitragssatz aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) von 40 % wurde die Projektwirkung respektive das positive Kosten / Nutzen-Verhältnis ausgewiesen.

Mit der abgestimmten gemeinsamen Projektierung und Ausführung können beträchtliche Synergien genutzt und das Projekt in wirtschaftlicher Hinsicht optimal umgesetzt werden.

Durch die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Verkürzung und Vereinfachung der Bahn- und Buszugänge und der Verkürzung der Umsteigebeziehungen, entsteht ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

7. Nachhaltigkeit

Die Entwicklung des Bahnhofs Solothurn Süd ist mit der kantonalen Richtplanung und der Ortsplanung abgestimmt. Mit dem Ausbau als multimodale Mobilitätsdrehscheibe und der Attraktivierung sämtlicher Angebote, erfolgt eine Investition in eine nachhaltige, hindernisfreie und klimafreundlichere Mobilität im Verkehr. Die gewünschte Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern wird begünstigt und ein Nutzen zugunsten der Umwelt und der Gesellschaft erzielt.

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung kann aufgrund der stufenweisen Planung, den umfassend durchgeführten Variantenstudien sowie der im Projektverlauf erfolgten schrittweisen Redimensionierung nachgewiesen werden. Umweltaspekte wurden mittels Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) untersucht und beurteilt. Die Anforderungen des Ortsbildschutzes wurden berücksichtigt.

Die Projektierung und Ausführung erfolgen konform zu den kantonalen Richtlinien und unter Anwendung der schweizerischen Normen. Anforderungen insbesondere an Wirtschaftlichkeit, Qualität, Lebensdauer und geringe Unterhaltskosten werden dadurch sichergestellt.

8. Rechtliches

Beim vorliegenden Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» handelt es sich bei den durch den Kanton Solothurn finanzierten Projektbestandteile sowohl um Investitionen in den öffentlichen Verkehr (netto 9,0 Mio. Franken) wie auch den Strassenbau (netto 13,5 Mio. Franken). Für die Ausführung soll ein Verpflichtungskredit von brutto 40,0 Mio. Franken inkl. MWST. bewilligt werden. Massgebend für die Ausgabenkompetenz sind die Nettoinvestitionsbeiträge über 9,0 Mio. Franken inkl. MWST. für die Projektbestandteile gemäss § 9 ÖVG. Diese unterliegen gemäss § 10 Absatz 2 ÖVG dem ordentlichen Finanzreferendum. Es handelt sich damit um neue einmalige Ausgaben von mehr als 5,0 Mio. Franken inkl. MWST.

Nach § 40^{bis} Kantonsratsgesetz vom 24. September 1989 (BGS 121.1) muss die Mehrheit der Mitglieder des Kantonsrates diesem Kreditbeschluss zustimmen. Zudem unterliegen Beschlüsse des Kantonsrates über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken nach Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe e der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (BGS 111.1) der obligatorischen Volksabstimmung.

9. Auswirkungen einer Ablehnung

Die durch den Kanton mitfinanzierten Projektbestandteile sind nur als Gesamtprojekt in der vorliegenden Form realisierbar. Die einzelnen Projektbestandteile (Module) sind sowohl technisch miteinander verknüpft und optimal aufeinander abgestimmt als auch in finanzierungstechnischer Hinsicht zwischen der Stadt Solothurn und dem Kanton aneinandergebunden.

Obwohl lediglich der Anteil der Nettoinvestitionsbeiträge für den ÖV von 9,0 Mio. Franken für die Bestimmung der Ausgabenkompetenz massgebend ist, bildet der Gesamtkredit von brutto 40 Mio. die Kreditvorlage. Bei einer Ablehnung der Kreditvorlage durch den Kantonsrat oder durch die Volksabstimmung ist die Kreditvorlage damit insgesamt abgelehnt.

Die Ablehnung der Kreditvorlage seitens Kanton Solothurn hätte die alleinige Realisierung der zwingend umzusetzenden RBS-Projektbestandteile zur Folge.

Die Bevölkerung der Stadt Solothurn hat dem städtischen Verpflichtungskredit am 22. September 2024 an der Urne bereits zugestimmt und die Finanzierung der betreffenden Projektbestandteile sichergestellt.

Sowohl der städtische Verpflichtungskredit über brutto 42,5 Mio. CHF inkl. MWST. wie auch die Beiträge aus dem NAF und BIF über total 34,7 Mio. CHF inkl. MWST. würden bei einer Ablehnung seitens Kanton Solothurn unweigerlich wegfallen. Bis dahin angefallene Projektierungskosten seitens Stadt Solothurn und Kanton Solothurn von knapp 5 Mio. CHF wären wirkungslos.

Die insgesamt unbefriedigende Situation im südlichen Bereich des Hauptbahnhofs würde voraussichtlich auf Jahrzehnte zementiert. Eine allfällige später folgende Realisierung eines funktional vergleichbaren Projekts wäre aufgrund der nicht mehr realisierbaren Synergien mit dem RBS und der SBB sowie den künftig nicht sichergestellten substanziellen Beiträgen aus NAF und BIF für den Kanton Solothurn sowohl brutto als auch netto betrachtet signifikant teurer.

10. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Sandra Kolly
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

11. Beschlussesentwurf

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 Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
 Bau- und Justizdepartement, Departementscontroller
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentscontroller
 Parlamentsdienste

¹⁾ BGS 115.1.