

# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL

## des Einwohner-Gemeinderates der Stadt Solothurn

---

21. Mai 2024

Geschäfts-Nr. 33

### **7. Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditantrag**

Referenten: Yves Gaudens, Leiter Stadtbauamt  
Thomas Kieliger, Projektleiter Kieliger & Gregorini AG  
Fabian Schmid Schmid, Direktor RBS  
Markus Schüpbach, Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss  
Referentin: Miriam Etter, Projektleiterin RBS

Vorlagen: Protokollauszug Umwelt- und Bauausschuss Nr. 8 vom 18.04.2024  
Kostenvoranschlag vom 18.12.2023  
4 Visualisierungen  
Stellungnahme Stadtbauamt zu den Prüfaufträgen des Ausschusses vom 22.02.2024  
Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm 4. Generation  
Massnahmenbeschrieb Agglomerationsprogramm  
Potentialanalyse Personenunterführung West vom 30.04.2020  
Rahmenplan Mobilität vom 29.05.2020  
Umfeldanalyse Personenunterführung West im Entwurf vom 09.02.2020  
Prüfauftrag 2

### **Vorbemerkung**

Die Stadt Solothurn ersucht den Gemeinderat und die Bevölkerung mit dem vorliegenden Kreditantrag um einen Kostenbeitrag an das Infrastrukturprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd». Der vorliegende Antrag erläutert das Infrastrukturprojekt und die damit verbundenen Kosten bzw. Kostenbeiträge durch die Stadt Solothurn.

Auslöser für das Projekt ist der neue Tiefbahnhof der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) in Bern und die damit verbundene Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial mit längeren Zugs-kompositionen (185 m). Damit die neuen Züge den Bahnhof in Solothurn bedienen können ist eine umfassende Neugestaltung der ganzen RBS Perron- und Gleisanlage notwendig. Diese umfassenden Anpassungen nahm die Stadt und der Kanton Solothurn zum Anlass die heute unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof RBS, den Zugang sowie die verkehrstechnische Anbindung aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern, den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und neu zu gestalten. Zusätzlich und im Schatten der durch den RBS ausgelösten Massnahmen sollen unter Kostenbeteiligung der Stadt, des Kantons und der SBB eine neue Personenunterführung West (kombinierte Personen- / Velounterführung) und eine neue Velostation Süd realisiert sowie der Bahnhofplatz Süd umfassend umgestaltet werden.

Das Bahninfrastrukturprojekt des RBS erfordert ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV), das durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt wird. Im Zusammenhang mit der geplanten Inbetriebnahme der neuen RBS Perron- und Gleisanlage auf den

Expediert

Fahrplanwechsel 2030 hat der RBS den Start des PGV auf Anfang 2025 terminiert. Der Kreditbeschluss für die zeitgleiche Realisierung der Personenunterführung West, der Velostation Süd und der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd muss somit spätestens im Sommer an der Gemeindeversammlung und im Herbst 2024 an der Urne erfolgen. Die koordinierten Auflagen für das PGV beim Bund sowie für die kommunalen und kantonalen Verfahren beginnen zeitgleich Anfang 2025.

Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» (BSS) umfasst weiter auch umfangreiche Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung (PU-Mitte) inkl. Rampen und Treppenaufgängen auf die neue Perronanlage und an die Passage Zuchwilerstrasse 41/43 sowie Anpassungen rund um die Liegenschaften am Holunderweg und an der Zuchwilerstrasse / Guggelkreisel.

Das Projekt ist in einzelne Module aufgeteilt, die Stadt Solothurn beteiligt sich finanziell an folgenden Modulen:

- Modul A1: «RBS Perronanlage / Anpassungen PU-Mitte»
- Modul A3 / B2: «Bahnhofplatz Süd»
- Modul B1: «Personenunterführung West» (PU-West)
- Modul B3: «Velostation Süd»
- Modul E: «Rückbau ENTER»
- Modul G: «Anpassungen um Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/42»

Im vorliegenden Antrag werden vollständigkeitshalber auch die weiteren Projektteile beschrieben, die ebenfalls zentraler Bestandteil der Entwicklung rund um den Bahnhof Solothurn Süd sind, teilweise gleichzeitig realisiert werden, aber aufgrund anderer Bauherrschaften nicht mit dem beantragten Kredit finanziert werden.

Da zum Zeitpunkt der Ortsplanungsrevision die Auswirkungen des Projektes «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» auf die Zonierung und die Erschliessungsplanung noch nicht gefestigt waren, wurde entschieden, das Gebiet rund um den Bahnhof Solothurn Süd aus der laufenden Ortsplanungsrevision auszuschneiden. Parallel zur Erarbeitung des Bauprojektes konnte nun nachgelagert zur Ortsplanungsrevision die erforderliche Nutzungsplanung mit Teil-Zonen / Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan sowie der Teil-Netzplan als Grundlage für den Gestaltungs- und Erschliessungsplan erarbeitet werden, die vom Gemeinderat genehmigt und schliesslich nach dem Auflageverfahren durch den Regierungsrat beschlossen werden muss. Der Start für das öffentliche Mitwirkungsverfahren ist mit der Infoveranstaltung am 9. Januar 2024 erfolgt.

Sollte die Stadt die Finanzierung der städtischen Projektinhalte ablehnen, wird der RBS die Neuordnung der RBS Perron- und Gleisanlagen inkl. Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung (PU-Mitte) im Bereich unter der neuen Perron- und Gleisanlage inkl. Rampen und Treppenaufgängen an den Bestand und damit die minimalen Anforderungen an einen reibungslosen Bahnbetrieb umsetzen.

Die längst überfällige und dringend notwendige Aufwertung des gesamten Areals um den Bahnhof Solothurn Süd und die damit verbundene einmalige Chance zur Realisierung der städtischen Projektteile würde verpasst bzw. praktisch verunmöglicht und der heutige, mehr als unbefriedigende Zustand auf Jahre hinaus zementiert. Der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes von ca. 11.0 Mio. Franken exkl. MWST (Anteil Stadt Solothurn) und der vom BAV in Aussicht gestellte Beitrag an die PU-West von 5.0 Mio. Franken exkl. MWST

(Anteil Stadt Solothurn) würden verfallen und folgende Projektteile könnten bei einer Ablehnung der Finanzierung nicht realisiert werden:

- Verbesserung verkehrstechnische Anbindung aller Verkehrsteilnehmer
- Aufwertung / Umgestaltung Bahnhofplatz Süd inkl. Umfeld
- Direkte Anbindung Bahnhof Solothurn Süd an die Altstadt mit der Personenunterführung West (kombinierte Personen- / Velounterführung)
- Velostation Süd

Die umfassende Projektdokumentation des ausgearbeiteten Bauprojektes kann beim Stadtbauamt eingesehen werden.

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Standort

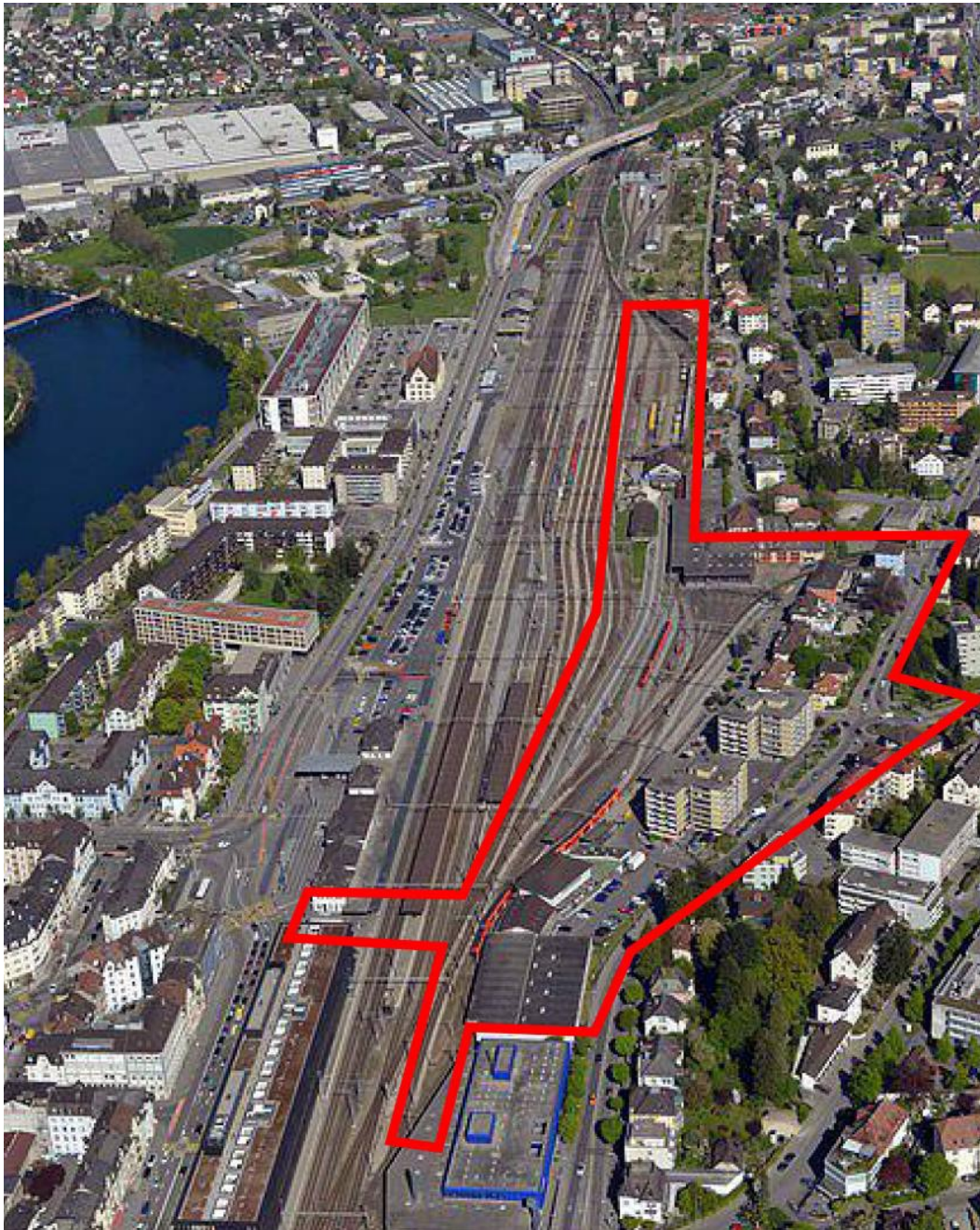


Abb. 1.1; Projektperimeter, Blick Richtung Osten

Der Projektperimeter (rot) ist in Abbildung 1 dargestellt und umfasst die heutige sowie die zukünftig erweiterte Perronanlage des RBS beim Hauptbahnhof Solothurn. Die RBS Perronanlage befindet sich südlich des SBB Hauptbahnhofs Solothurn mit dem dazugehörigen SBB Gleisfeld, das aufgrund des neuen RBS - Bahnhofs teilweise auch angepasst werden muss.

Der nördliche Abschluss des Projektperimeters bildet das bestehende SBB Gleisfeld. Die neue Personenunterführung verläuft rechtwinklig unter den SBB Gleisen durch bis zum Anschluss an die bestehende Velostation unter dem Bahnhofplatz Nord (zwischen Liegenschaft Perron 1 und Hauptgebäude Bahnhof SBB).

Der Projektperimeter beinhaltet zudem auch den gesamten Platzbereich südlich der RBS-Perronanlage bis und mit Zuchwilerstrasse / Güggelkreisel. Der Platzbereich wird unter anderem für die Integration von Bushaltestellen respektive der Anbindung der Bahnanlagen (RBS und SBB) an den örtlichen Nah- und den Fernverkehr genutzt. Die neue Platzgestaltung bildet zudem ein sehr wichtiges Element hinsichtlich der Aufwertung des Umfelds des Hauptbahnhofs Süd sowie der angrenzenden Gebäude.

## **1.2 Bedeutung und Zustand Gebiet RBS Bahnhof Süd heute**

Das Gebiet RBS Bahnhof Süd bildet den räumlichen Auftakt und südlichen Zugang zum Bahnhof Solothurn. Es umfasst die Grundstücke des RBS mit den Gleis- und Perronanlagen und dem bestehenden Depot sowie die angrenzenden Liegenschaften verschiedener privater Grundeigentümer.

Das Gebiet präsentiert sich heute in einem schlechten Zustand und weist verschiedene Defizite auf:

- Die städtebauliche Situation ist insgesamt unbefriedigend. Sowohl die Architektur als auch die Umgebungsgestaltung im Umfeld des Hauptbahnhofs Süd sind mangelhaft, was zu Leerständen in den Gebäuden der Espace Real Estate AG beim südlichen Bahnhofszugang führt.
- Der Zugang zum Bahnhof mit dem motorisierten Verkehr ist unbefriedigend. Dies betrifft sowohl die verkehrstechnische Zugangssituation als auch den ruhenden Verkehr.
- Die Situation für zu Fussgehende und Velofahrende ist mangelhaft und eines Zugangs zum Hauptbahnhof nicht würdig.
- Insgesamt wird das Potenzial einer Adressbildung «RBS Bahnhof Süd» nicht genutzt. Diese Missstände sind seit der letzten Ortsplanung aus dem Jahre 1996 bekannt. Das Gebiet wurde als «instabiles Gebiet mit planerischem Handlungsbedarf» bezeichnet. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Nord ist vor etlichen Jahren erfolgt, auf der Südseite ist nichts Wesentliches geschehen.



### 1.3 Räumliches Leitbild der Stadt Solothurn



Abb. 1.2 Mögliche Umsetzung des räumlichen Leitbilds südlich und nördlich des Bahnhofs  
(Quelle: Räumliches Leitbild, Stadt Solothurn, 2017)

Die Ziele des STEK 2030 wurden im räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn konkretisiert. Der Hauptbahnhof ist eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten und umfasst sowohl die an den Hauptbahnhof angrenzenden Gebiete auf der Nord- als auch der Südseite.

Die Zugangspunkte zum Bahnhof sind von grosser Bedeutung. Die Zugänglichkeit soll folglich sowohl von Norden her als auch von Süden her so weit wie möglich gestärkt werden. Die Querung der angrenzenden Strassenräume gilt es zu verbessern.

Das Gleisfeld soll durch eine angrenzende Bebauung räumlich gefasst werden, sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofes.

Die konkreten Ziele für die Südseite (Holunderweg, Bahnhof RBS) sind:

- Auf der Südseite des Hauptbahnhofes können eine neue, prägnante, dichte und punktuell erhöhte Bebauung entlang des Gleisfeldes sowie die bauliche Ergänzung beidseits des Holunderweges einen starken inneren Stadtraum erzeugen.
- So entsteht ein Bahnhofplatz Süd, der den Bahnhof RBS direkt in den Stadtraum integriert.
- Neue Bauten, ergänzende Dienstleistungsangebote sowie eine Aufwertung des Aussenraumes können die Attraktivität dieses Ortes als Ankunfts- und Aufenthaltsort bedeutend steigern und einen positiven Einfluss auf das gesamte Stadtgebiet südlich der Bahnlinie ausüben.

Für die Querung Gleisfeld und Anbindung Zuchwil werden folgende Ziele definiert:

- Eine Stärkung der bestehenden Stadtachse Rötibrücke – Bahnhofplatz – Personenunterführung – Bahnhofplatz Süd wird angestrebt. Eine bessere Querung des Gleisfeldes für den Fuss- und Veloverkehr ist notwendig.

- Eine Verbindungsachse zwischen Gleisfeld und Zuchwilerstrasse könnte die Verknüpfung mit Zuchwil unterstützen, als attraktive Alternative zur stark befahrenen Zuchwilerstrasse. So könnten gegenseitige Entwicklungsimpulse vom Riverside-Areal in Zuchwil und von den Entwicklungsgebieten in Solothurn entstehen.

## **2. Grundlagen**

### **2.1 Studienauftrag**

Von November 2016 bis April 2017 wurde ein Studienauftrag durchgeführt. Dieser Studienauftrag wurde getragen von der Stadt Solothurn unter Beteiligung des Kantons Solothurn, der Gemeinde Zuchwil, den Grundstückeigentümern Espace Real Estate AG, dem Museum ENTER und dem Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS).

Unter anderem führten die unten aufgelisteten Auslöser dazu, die Aufwertung und Adressbildung im Gebiet RBS Bahnhof Süd als qualitätssicherndes Verfahren im Rahmen eines Studienauftrags aktiv an die Hand zu nehmen:

- Die notwendige Verlängerung der RBS-Perronanlage von heute 130 m auf neu 192 m Konstruktionslänge.
- Die Absichten der Mehrheitseigentümerin Espace Real Estate AG, die im Projektperimeter liegenden Liegenschaften und deren Umfeld aufzuwerten.
- Die Gesamtrevision der Ortsplanung, in deren Rahmen parallel zum qualitätssichernden Verfahren das Räumliche Leitbild erarbeitet wurde. Das Gebiet Hauptbahnhof Süd / RBS wurde darin als eines der drei prioritären Entwicklungsgebiete festgelegt.
- Das Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation, in dem die Aufwertung des RBS Bahnhof Süd als B-Massnahme für den Zeithorizont 2023 – 2026 vorgesehen ist.

### **2.2 Masterplanung**

Die komplexe Ausgangslage erforderte im Anschluss an den Studienauftrag ein Verfahren im Sinne einer «Masterplanung». Mit dieser wurden die Ergebnisse des Studienauftrags und der weiteren Prozessschritte zusammengeführt.

Die Masterplanung erfolgte von 2017 bis Juli 2020 und bildete die Grundlage für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts.

## **3. Vorgehen / Ausgangslage für die Ausarbeitung Vor-/ und Bauprojekt**

### **3.1 Neuorganisation der Bauherrengemeinschaft für die Phase Vorprojekt / Bauprojekt**

Die Espace Real Estate AG hat noch vor Beginn der Phase Vorprojekt entschieden aus dem Projekt auszusteigen.

Die im Masterplan vorgeschlagene direkte Fuss- und Veloverbindung unter den Gleisen durch zum Areal «Depot RBS» und weiter nach Zuchwil wurde durch den Gemeinderat Zuchwil nach Abschluss der Phase «Masterplan» geprüft und als unverhältnismässig beurteilt. Demensprechend hat die Gemeinde Zuchwil die weitere Projektbeteiligung eingestellt und sich aus der Bauherrengemeinschaft zurückgezogen.

Noch vor dem Start der Phase Vorprojekt hat die Stiftung ENTER einen alternativen Standort für ihr Museumsprojekt in Derendingen evaluiert, anschliessend realisiert und ist deshalb nicht mehr weiter im Projekt involviert. Die durch den Wegzug frei werdende Parzelle wurde durch den RBS übernommen.

Für die Phase Vorprojekt / Bauprojekt wurde die Bauherrengemeinschaft aus vorgenannten Gründen neu organisiert und eine Projektierungsvereinbarung «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» (BSS) unter den folgenden Partnern abgeschlossen:

- Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS AG
- Stadt Solothurn
- Kanton Solothurn
- Schweizerische Bundesbahnen SBB

Das Projekt wurde durch einen Steuerungs- und einen Lenkungsausschuss unter Beteiligung aller Bauherren überwacht, das Erreichen der Projektziele laufend überprüft und damit sichergestellt.

### **3.2 Vorprojekt und Bauprojekt**

Ab September 2020 bis März 2022 wurde das Vorprojekt erarbeitet. Im Anschluss ab April 2022 bis Oktober 2023 wurden die Projekthalte in der nächsten Projektierungsphase Bauprojekt konkretisiert, detailliert und vertieft.

Grundsätzlich bildeten die Resultate der vorangegangenen Masterplanung sowie die darin festgehaltenen Beschreibungen der verschiedenen Module die Basis für die weiteren Arbeiten.

### **3.3 Aufnahme Projekt im Agglomerationsprogramm 4. Generation, A-Horizont**

Im Februar 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Agglomerationsprogramm 4. Generation zuhanden des Parlaments verabschiedet. Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist unter dem Titel «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» wie beantragt im A-Horizont enthalten und wird mit einer Kostenbeteiligung von 22.06 Mio. Franken exkl. MWST (Anteil Stadt Solothurn 11.03 Mio. Franken exkl. MWST) durch den Bund unterstützt. Die Verabschiedung durch das Bundesparlament ist nach der letzten Differenzbereinigung im Ständerat am 4. Dezember 2023 erfolgt.

## **4. Projektziele**

Der Bahnhof Solothurn stellt eine zentrale Drehscheibe des öffentlichen wie auch des Fuss- und Veloverkehrs der Stadt und für die Region dar. Die Nordseite des Bahnhofs Süd wurde mit dem Umbau bereits aufgewertet. Mit dem Gesamtprojekt «Bahnhof Solothurn Süd» soll nun auch die Südseite die dringend notwendige Aufwertung erfahren. Im Rahmen des Projekts erhält der RBS-Bahnhof den notwendigen Ausbau – Perronverlängerung und Nachtabschluss – und eine wichtige Aufwertung. Die bestehende Personenunterführung Mitte sowie die Perrons und ihre Zugänge werden vergrössert. Mit einer neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (PU-West) wird eine direkte Anbindung an die Innenstadt ermöglicht. Die Buslinien werden besser an den Regional- und Fernverkehr angebunden. Der Fuss- und Veloverkehr wird komfortabler und attraktiver, unter anderem mit einer unterirdischen Velostation Süd, wovon auch der Autoverkehr profitiert. Auf dem Areal südlich der Gleise entsteht ein neuer



städtischer Platz mit viel Aufenthaltsqualität. Im Einzelnen werden mit dem Gesamtprojekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» folgende Ziele verfolgt:

- bessere Verknüpfung der Stadtgebiete nördlich und südlich des Bahnhofs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Süd
- Aufwertung und Belebung Südseite Bahnhof Solothurn
- Aufwertung Langsamverkehrsnetz
- komfortablere und sichere Fussgänger- und Veloverbindung in die Stadt
- Schaffung von mehr Kapazitäten (Züge RBS, Personenunterführung, Velo, Bus)
- gesicherte Nachtabstellung Züge RBS
- Entwicklung des Bahnhofs zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe im Sinne des Agglomerationsprogramms
- Modernisierungsschub für angrenzende Liegenschaften durch urbane Raumgestaltung

Mit dem Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit Sonderbauvorschriften und mit Teil- Zonenplan 1, Teil-Zonenplan 2: Lärmempfindlichkeitsstufen, Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan und Teil-Netzplan mit Strassenkategorien werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Ziele im Geltungsbereich der kommunalen Nutzungs- und Sondernutzungsplanung geschaffen.

## 5. Projektbeschreibung

### 5.1 Übersicht Module

Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Süd» ist auf Grund der verschiedenen involvierten Bauherrschaften und der Komplexität der Massnahmen in verschiedene Module aufgeteilt, an denen die Stadt Solothurn sich wie folgt finanziell beteiligt:

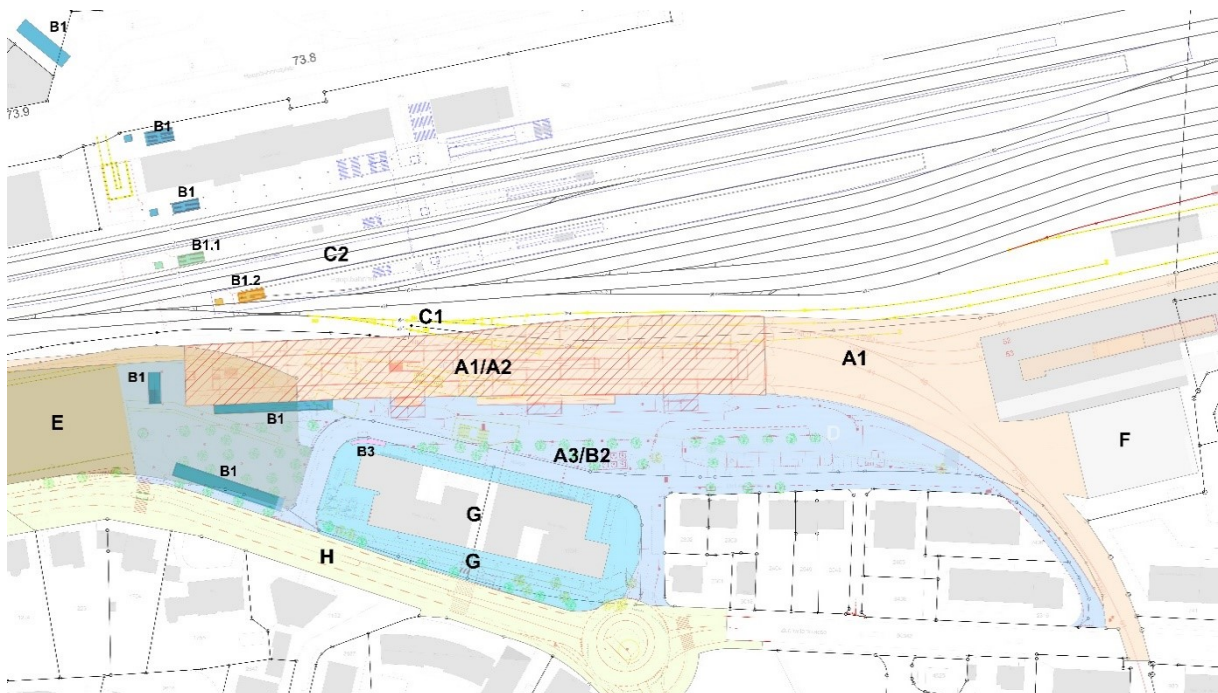


Abb. 2; Planausschnitt Situation auf Ebene Erdgeschoss mit Darstellung der Module

Die Abbildung 2 zeigt eine Übersicht der Module auf der Ebene Erdgeschoss:

- Modul B1: Zugänge aus und in die neue PU-West (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul A1/A2: RBS Perronanlage / Perrondach mit Nachtabschluss
- Modul A3/B2: Bahnhofplatz Süd (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul E: Rückbau ENTER (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul G: Anpassungen um Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul H: Kantonsstrasse (Zuchwilerstrasse)
- Modul C1/C2: Anpassungen Gleisanlage / Gleisanlage SBB STEP 2035
- Modul F: Neubau Depot

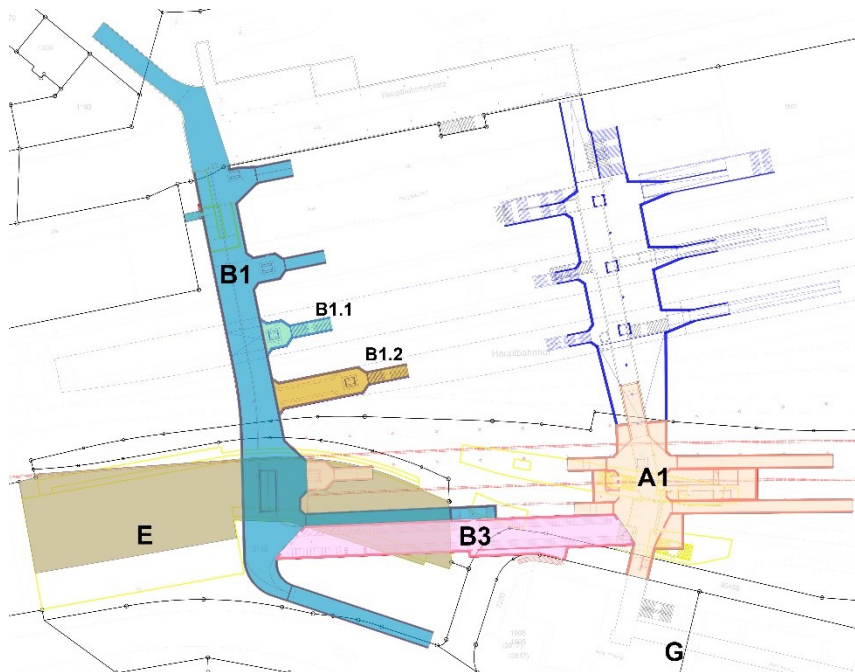


Abb. 3; Planausschnitt Situation auf Ebene Untergeschoss mit Darstellung der Module

Die Abbildung 3 zeigt die eine Übersicht der Module auf der Ebene Untergeschoss:

- Modul B1: PU-West (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul B3: Velostation Süd (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul A1: RBS Perronanlage mit Anpassungen PU-Mitte an die neue Velostation Süd sowie an den Bestand Anschluss Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)
- Modul E: Abbruch ENTER (finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn)

## 5.2 Modul B1: PU-West

In der Abbildung 4 ist die neue Personenunterführung West (PU-West) auf der Ebene Untergeschoss in der Situation inkl. Anschlussbereich an die bestehende Velostation Nord, die beiden neuen Aufgänge auf den Bahnhofplatz sowie auf das Perron 1, der Anschlussbereich an

die neue Velostation im Süden, auf das Perron der RBS und auf den neuen Bahnhofplatz Süd sowie an die neue Velorampe Süd mit Beteiligung Stadt Solothurn in Rot dargestellt.

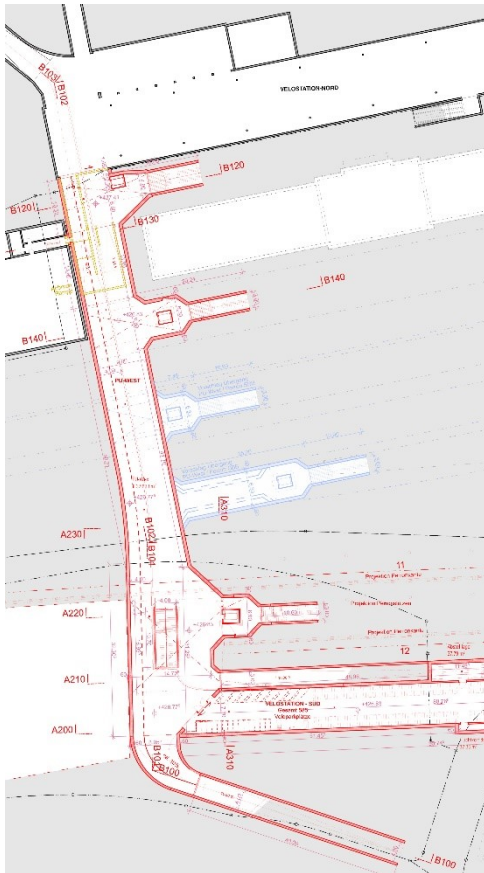


Abb. 4; Situation PU West, Ebene Untergeschoss

Die geplante, ca. 105 m lange und 9 m breite PU-West (Velospur Breite = 4.00 m / Fussgängerbereich Breite = 5.00 m) erstreckt sich unter dem Gleisfeld zwischen dem Bahnhofplatz Nord und dem neuen Bahnhofplatz Süd. Im Norden kommt die PU zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Liegenschaft Perron 1 an der Dornacherstrasse 26/28 zu liegen und verläuft rechtwinklig unter den Geleisen der SBB. Der südliche Teil der PU befindet sich im Bereich des ehemaligen Museum-Gebäudes Enter. Die PU-West bietet neben der funktionalen Erschliessung des Bahnhofbetriebs das grosse städtebauliche Potenzial, die beiden Stadtteile enger miteinander zu verknüpfen.

Der Bedarfsnachweis für den Langsamverkehr wurde in der vorangegangenen Masterplanung in folgenden Berichten untersucht und nachgewiesen, die dem Bauprojektossier als Anhang zum Technischen Bericht beigelegt sind:

- Dok. Nr. 3.01b, PU West - Potenzialanalyse
- Dok. Nr. 3.01c, PU West - Nachfrage aus dem Umfeld

Im Norden schliesst die PU-West an die bestehende Velostation an. Eine neue grosszügige Treppenanlage mit Lift verbindet die PU-West mit dem Bahnhofplatz auf der Nordseite des Aufnahmegebäudes. Zusätzlich wird auf dem SBB Perron 1 eine weitere neue kombinierte behindertengerechte Treppenanlage mit Lift erstellt. Für das Perron 2/3 und 5/6 sind durch die SBB neue Lift- und Treppenaufgänge geplant (in der Abb. 4 hellblau dargestellt). Die

Ausführung dieser Aufgänge wird aber erst im Rahmen der nächsten Ausbauschritte (AS 2035 / AS 20XY) des SBB Bahnhofs Solothurn erfolgen. Die PU-West ist so geplant, dass diese beiden Aufgänge zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können.

Der neue Bahnhofplatz Süd wird im westlichen Teil durch eine grosszügige Treppe mit Zwischenpodest aus der PU-West erschlossen, die in der Achse der PU liegt. Ein neuer Lift- Trep- penzugang führt auf das Perron der RBS. Zusätzlich bietet eine Rampe, quer zur PU liegend einen weiteren behindertengerechten Zugang zum Platz. Die separate Velorampe parallel zur Zuchwilerstrasse vervollständigt den Stadtzugang Süd.

### **5.3 Modul B3: Velostation Süd inkl. Anschluss an Passage Liegenschaft Zuchwiler- strasse 41/43**

In der Abbildung 5 ist die neue Velostation Süd mit den Anschlussbereichen an die neue PU- West und an die angepasste bestehende PU-Mitte sowie an die Passage der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Ebene Untergeschoss mit Beteiligung der Stadt Solothurn in Rot dargestellt.

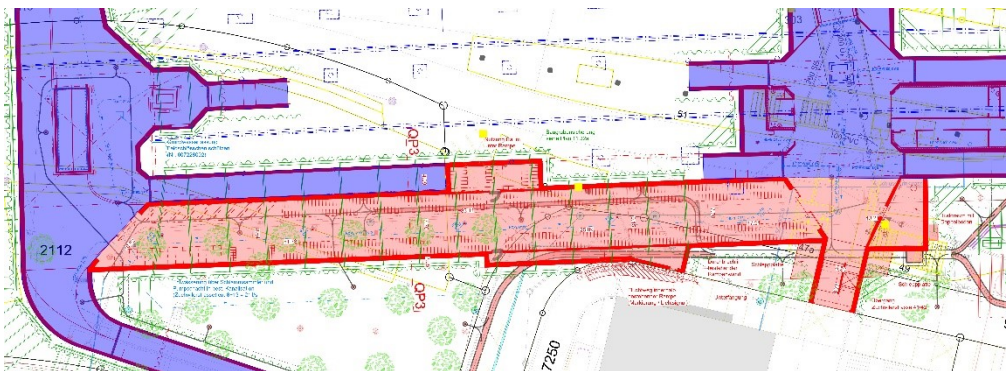


Abb. 5; Situation Velostation Süd, Ebene Untergeschoss

Zwischen der neuen PU-West und der erweiterten und angepassten PU-Mitte wird eine unterirdische Velostation angeordnet. Es werden insgesamt rund 600 Velo-PP inklusive erweiterter Parkmöglichkeiten für Cargo-Bikes sowie Plätzen mit Ladestationen für E-Bikes auf der zur Verfügung stehenden Fläche realisiert. Der Anschluss aus der Velostation über die angepasste und gegenüber heute tiefer liegenden PU-Mitte an die Passage Zuchwilerstrasse 41/43 wird mittels einer Treppe mit Zwischenpodest und einer behindertengerechten Hebebühne gewährleistet.

### **5.4 Modul A3/B2 und G: Bahnhofplatz Süd und Anpassung Liegenschaften Zuchwiler- strasse 41/43**

Die Abbildung 6 zeigt den Perimeter des Bahnhofplatzes Süd sowie des Anpassungsbereichs an die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Ebene Erdgeschoss mit Beteiligung der Stadt Solothurn in Blau.



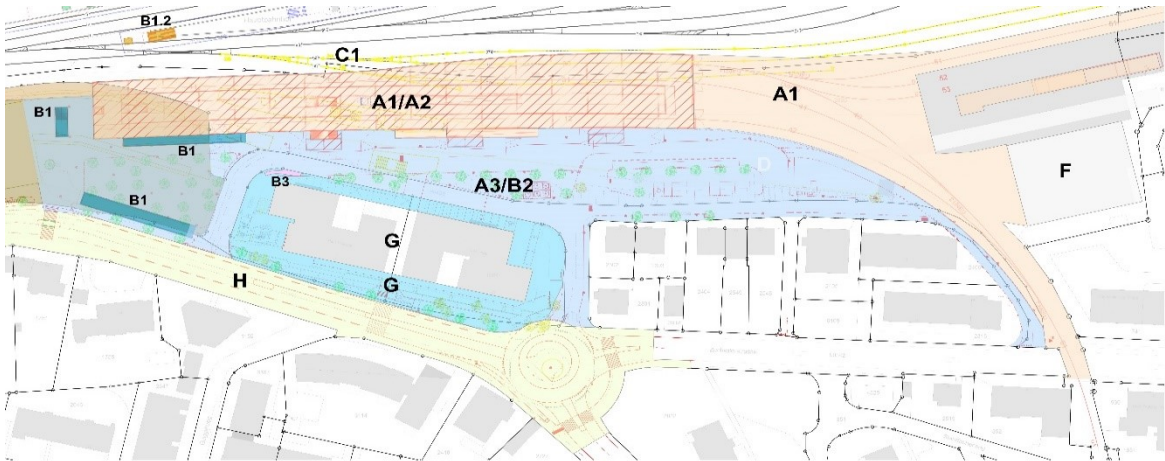


Abbildung 6; Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd / Anpassung an Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, Ebene Erdgeschoss

Mit dem Neubau des RBS Bahnhof Solothurn Süd wird auch der heutige Bahnhofplatz Süd einer kompletten Neugestaltung unterzogen. Der neue Bahnhofplatz Süd soll ein belebter Aufenthaltsort werden. Da sich die unterirdische Erschliessung ebenfalls ändert (PU-West, PU-Mitte, Velostation Süd), werden Rampen und Treppen neu angeordnet. Zudem werden drei neue Bushaltestellen, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ruhenden Verkehr gebaut.

Auf der Abbildung 7 wird die verkehrliche Neuorganisation des Platzes für den Langsamverkehr, ÖV, und MIV aufgezeigt.



Abbildung 7; Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd, verkehrliche Neuorganisation des Platzes, Ebene Erdgeschoss

Der westliche Teil des Platzes ist dem ÖV und dem Velo- und Fussverkehr vorbehalten, im östlichen Bereich benützt der MIV die Zufahrt über den Kreisel als Zufahrt zu den Parkplätzen der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 auf der Nordseite oder den neu angeordneten «Kiss and Ride»-Bereich für die Bahnkunden, der längs der Grüninsel dem Bahnhof zugewandt angeordnet ist. Zusätzlich sind für den MIV die neu angeordneten Parkplätze südlich der Hochhäuser vorgesehen, die als Ersatz der wegfallenden heutigen Parkplätze auf der Nordseite in gleicher Anzahl wieder zur Verfügung gestellt werden können. Die Ausfahrt des MIV ist in jedem Fall über den Kreisel, das Befahren des westlichen Teils des Platzes ist untersagt.

Der Fuss- und Veloverkehr auf den neuen Bahnhofplatz und in die neue Velounterführung von Zuchwil her und umgekehrt kann zusätzlich und alternativ zum Weg über die Zuchwilerstrasse und den Güggelkreisel auch den umgestalteten und angepassten Holunderweg Ost benutzen.

In umfassenden Variantenstudien wurden im Vor- und Bauprojekt unterschiedliche Lagen und Formen des Südzugangs der PU-West, der Busausfahrt, der Bushaltestellen, der zukünftigen Parkierung und der Veloführung geprüft. Als Bestvariante resultierte das vorliegende Projekt mit Velorampe und repräsentativer Treppe auf dem westlichen Teil des Platzes für den Südzugang der PU-West, der Busausfahrt direkt westlich neben den Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43, einer linearen Anordnung der drei Bushaltestellen, einer Führung der Velos im Mischverkehr zusammen mit dem Bus sowie der aufs nötigste reduzierten Parkierung. Auf dem ganzen Bahnhofplatz Süd wird neu eine Begegnungszone eingeführt. Im Zuge der umfassenden Neugestaltung des Platzes werden auch sämtliche Werkleitungen im Perimeter erneuert und teilweise neu geführt.

Die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes Süd (siehe Abb. 8) fasst die räumlich sehr unterschiedlichen Situationen zu einer einheitlichen Platzgestaltung zusammen. Die aus der städtebaulichen Analyse abgeleitete Grundidee des südlich der Gleisanlage stark durchgrüntem Quartiers wird mit einer konsequenten Bepflanzung mit Bäumen umgesetzt. Eine grosse Zahl von Bäumen verbessert das Stadtklima nachhaltig und zeichnet den neuen Bahnhofplatz als in die Zukunft gerichtete Gestaltung aus.



Abb. 8; Gestaltung Bahnhofplatz Süd, Zuchwilerstrasse, Ausfahrt ÖV AB Bahnhofplatz, Blick Richtung Westen

Der gesamte Platz wird nach den Grundsätzen der Schwammstadt gestaltet, alle nicht dem Verkehr zugeordneten Flächen werden je nach vorgesehener Nutzung begrünt oder unversiegelt gestaltet. Die engeren Platzbereiche sind entsprechend möbliert, laden zum Aufenthalt ein und sind mit einer durchlässigen Chaussierung (Kiesbelag) versehen.

Die Verkehrsflächen werden zum grössten Teil und wo es die Gefällsverhältnisse zulassen, in die Grüninseln entwässert, Notüberläufe in die Kanalisation verhindern eine Überflutung des Platzes. Die Baumstandorte werden als begrünte Bereiche genutzt, die wertvolle Kleinstrukturen und Orte zur Retention bzw. Versickerung des Regenwassers sind.



## 5.5 Modul E: Abbruch ENTER

Das Grundstück des ENTER Areals ist im Eigentum des RBS. Der Bereich des zukünftigen Neubaus West wird nach Abschluss der Bauarbeiten an Dritte veräussert. Es soll in eine zukünftige Nutzung übergeführt werden.

Die im vorliegenden Bauprojekt geplanten Massnahmen beschränken sich auf den erforderlichen Rückbau des bestehenden ENTER Gebäudes und die Nutzung als Installationsfläche während der Ausführung. Zusätzlich wird diese Fläche in dieser Zeit auch für das Einrichten von temporären Veloabstellplätzen und Parkplätzen benötigt.

## 6. Projektabgrenzung, Teilprojekte ohne finanzielle Beteiligung Stadt Solothurn

Die nachfolgenden Teilprojekte oder Module weisen zu den von der Stadt mitfinanzierten Modulen wesentliche Schnittstellen auf, sie sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrages.

### 6.1 Modul A1: RBS Perronanlage / Anpassungen PU-Mitte

#### RBS Perronanlage

Der Einsatz von längeren Zügen bedingt eine Verlängerung der Perronanlage (siehe auch Abb. 2). Ausserdem soll deren Ausgestaltung an das zu erwartende erhöhte Passagieraufkommen angepasst werden, was eine Verbreiterung des Perrons sowie der Zugänge / Aufgänge und der bestehenden Unterführung erfordert. Dabei sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umzusetzen. Gleichzeitig soll die Perronanlage vollständig überdacht werden um die Aufenthaltsqualität der Bahnnutzer zu verbessern. Auf Grund dieser Ausgangslage wird die bestehende RBS-Gleisanlage komplett ersetzt.

#### Anpassungen PU Mitte

Die bestehende PU Mitte übernimmt im Untergeschoss die Aufgabe eines Verbindungsbauwerkes zwischen den Perrons der SBB, des RBS, der neuen Velostation Süd sowie der Passage der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43.

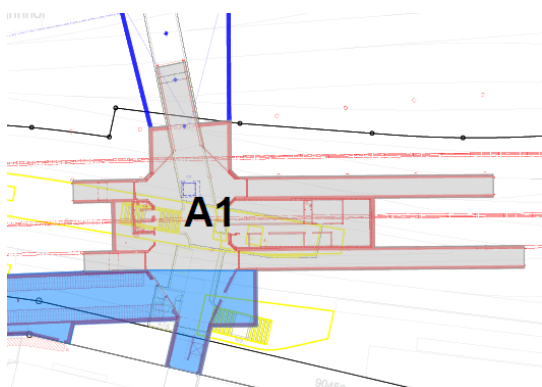


Abb. 9; Situation Anpassungen PU Mitte, Ebene Untergeschoss

Im Rahmen des Projekts wird der südliche Teil der bestehenden PU völlig neu gestaltet (Abb. 9, grau hinterlegter Bereich, Bahnprojekt / keine Beteiligung Stadt Solothurn) und an den Bestand des verbleibenden nördlichen Teils der Personenunterführung angepasst sowie angrenzend an diesen zentralen Bauteil ein Kiosk, Technikräume und sanitäre Einrichtungen

realisiert. Die behindertengerechten Zugänge auf und von den Perrons und den Bahnhofplatz Süd wird über neue Treppen, Rampen und einem optionalen Lift sichergestellt.

## 6.2 Modul A2: RBS Perrondach mit Nachtabschluss



Abb. 10; Visualisierung Bahnhofplatz Süd / Perron RBS mit Perrondach und Nachtabschluss, Blick Richtung Osten

Das ca. 180 m lange und 11 m breite Perrondach, das den Warte- und Umsteigebereich der Passagiere überdeckt, ist an einer Tragstruktur aus Stahlrahmen aufgehängt. Die zwei Längsseiten bestehen aus Drahtseilnetz-Elementen, die zwischen den Stahlrahmen aufgespannt sind. Durch ihre hohe Transparenz sind die Sichtbeziehungen zwischen Perron und angrenzender Umgebung gewährleistet. An den Stirnseiten befinden sich Flügeltore, die im Westen den Zugang zum Perron und im Osten die Durchfahrt der Züge, sowie deren Sicherung in der Nacht, gewährleisten.

## 6.3 Modul C1: Anpassungen Gleisanlage SBB (siehe Abb. 2)

Der RBS Bahnhof rückt aus geometrischen Gründen näher an die SBB-Anlagen. Um Platz für den neuen RBS Bahnhof zu schaffen, müssen die südlichen Gleise und Weichen der SBB angepasst und teilweise zurückgebaut werden. Der Neubau des RBS-Bahnhofs ist aufwärtskompatibel zum Rahmenplan der SBB.

## 6.4 Modul C2: Gleisanlage SBB STEP 2035 (siehe Abb. 2)

Im Modul C2 sind zukünftige Entwicklungen der SBB berücksichtigt. Die von der SBB zur Verfügung gestellten Unterlagen der zukünftigen Bahnhofsanordnung sind in den jeweiligen Planunterlagen des vorliegenden Bauprojekts orientierend gezeigt. Diese Unterlagen bildeten unter anderem auch die Basis für eine aufwärtskompatible Planung des RBS Hauptbahnhof Solothurn Süd.

## 6.5 Modul F: Neubau Depot (siehe Abb. 2)

Mit dem Ausbau der Perronanlage kann ein Teil der heutigen Depotfläche freigespielt und umgenutzt werden. Der südliche Teil des heutigen Depots kann mit der neuen Gleisanordnung nicht mehr angefahren werden und verliert daher seine bahnbetriebliche Funktion.

Die zukünftige Entwicklung des verbleibenden Areals mit dem Teilrückbau des Depots ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bauprojektes und wird zu einem späteren Zeitpunkt geplant. Das neue Stellwerkgebäude RBS wird im verbleibenden Depot gebaut. Hierfür braucht es bauliche Anpassungen des verbleibenden Depotgebäudes.

## 6.6 Modul H: Kantonstrasse (Zuchwilerstrasse)

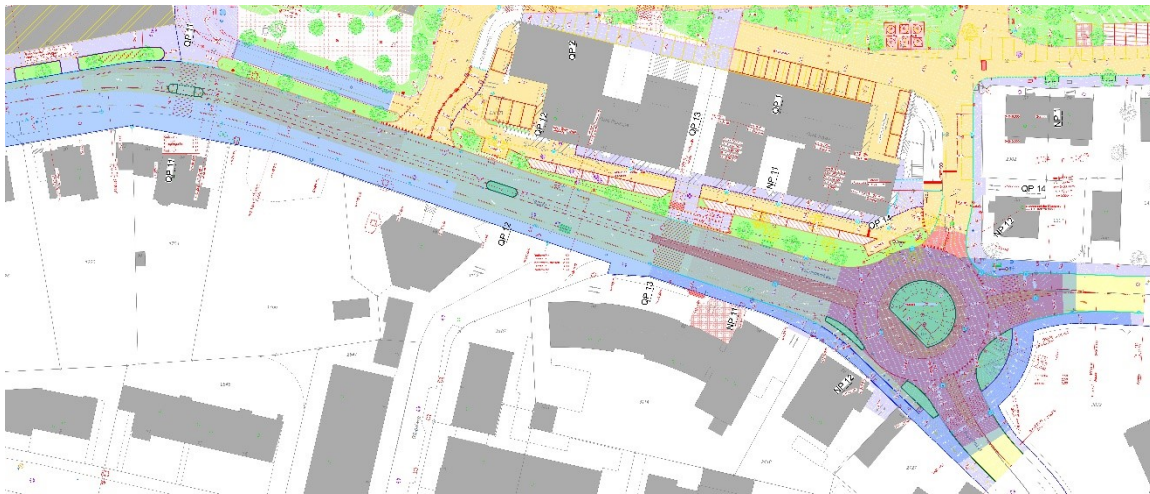


Abb. 11; Übersicht Situation Zuchwilerstrasse mit Güggelkreisel

Infolge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind auch Anpassungen an den Zu- und Wegfahrtpunkten des Bahnhofplatzes notwendig. Dies betrifft primär die MIV-Anbindung und die Buszufahrt über den "Güggel-Kreisel". Da am Kreisel eine Unfallhäufung beobachtet wurde, wird die Geometrie des Kreisels angepasst und in Richtung Norden vergrössert. Zudem wird die Kantonsstrasse, wo nötig, an den neuen Bahnhofplatz angepasst und die Werkleitungen teilweise angepasst.

## 7. Abgrenzung der Bewilligungs-Verfahren Kommunal, Eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren PGV und Kantonales Verfahren

Für die im Zusammenhang mit der Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd geplanten Infrastrukturmassnahmen (Bahnanlagen, Personenunterführungen, Bahnhofplatz, Velostation Süd, Zuchwilerstrasse) liegt die Projektierung in der Tiefe eines Bauprojekts vor. Im Rahmen von drei unterschiedlichen Verfahren sollen in einem nächsten Schritt die erforderlichen Baubewilligungen eingeholt werden. Der Neubau West (westliche Teilfläche ehemaliges Museum ENTER), die bestehenden Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43, die blaue Post so wie das Depot-Areal sind nicht Gegenstand eines Baubewilligungsverfahrens.

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) Anhang 12.2 sind Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen und deren Kosten mit mehr als 40 Millionen Franken veranschlagt werden, UVP-pflichtig. Die geplanten Infrastrukturmassnahmen sind als Gesamtprojekt UVP-pflichtig. Folgerichtig wurde ein umfassender UVP über das Gesamtprojekt für alle drei Verfahren erstellt.



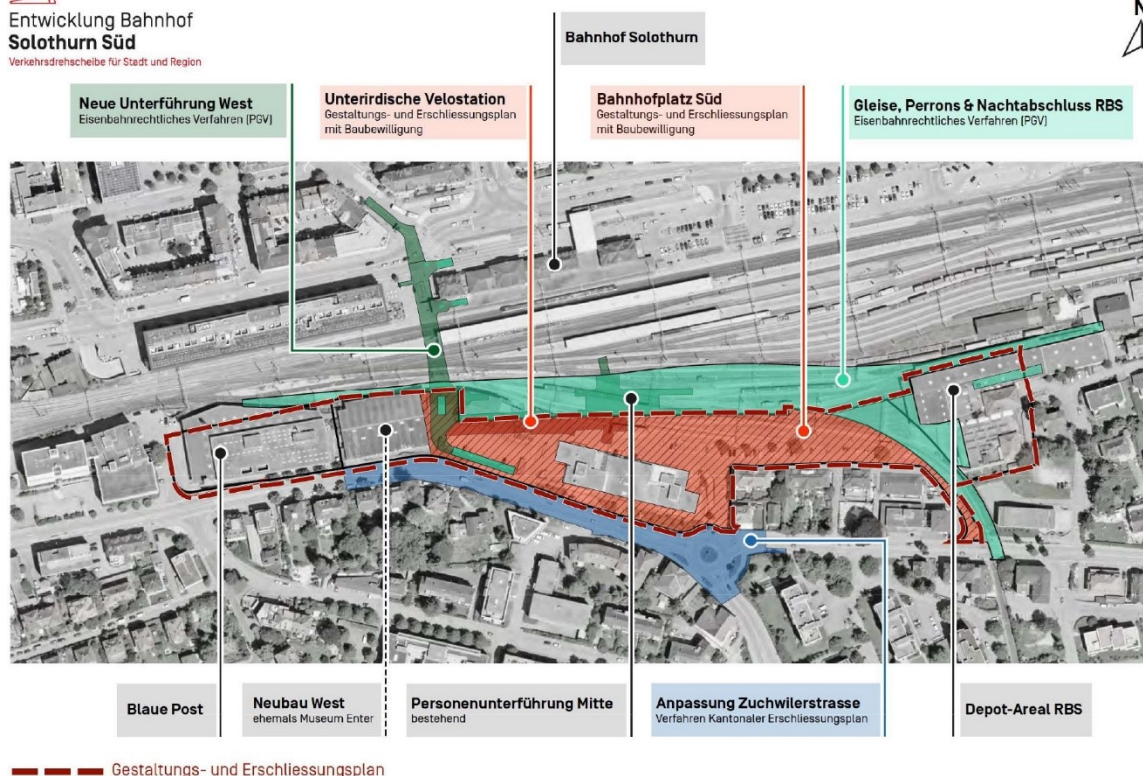


Abb. 12; Luftbild (Situation oberirdisch und unterirdisch) mit Kennzeichnung des Perimeters des Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» (rot gestrichelt), Quelle Orthofoto: map.geo.admin.ch, Aufruf Juli 2023

In der Abb. 12 sind nebst dem Perimeter des Gestaltungs- und Erschliessungsplanes das Bauprojekt für die Bahnanlagen (grüne Fläche, PGV Verfahren), das Bauprojekt für den neuen Bahnhofplatz und die unterirdischen Velostation (rote Fläche, Kommunales Verfahren) und das Bauprojekt für die Anpassungen an der Zuchwilerstrasse (blaue Fläche, Kantonales Verfahren) dargestellt.

## 7.1 Kommunalen Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG

Für den Bahnhofplatz (inkl. Aussenraum um die Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43) sowie die Velostation und die ausserhalb der Bahnanlagen liegenden Teile der Personenunterführung Mitte wird gestützt auf § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) gleichzeitig mit dem Erlass eines neuen Gestaltungs- und Erschliessungsplans eine Baubewilligung erteilt. Die Baubewilligung ist Teil eines Nutzungsplanungsverfahrens mit Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Perimeter der Baubewilligung beschränkt sich oberirdisch auf den Bahnhofplatz und die erforderlichen Anpassungen am Aussenraum bei den Gebäuden Zuchwilerstrasse 41/43 sowie am Holunderweg. Unterirdisch umfasst er die neue Velostation sowie die ausserhalb der Bahnanlagen liegenden Teile der bestehenden Personenunterführung Mitte (siehe Abb. 5, roter Bereich). Der Perimeter des Gestaltungs- und Erschliessungsplans umfasst zusätzlich den geplanten Neubau West auf dem ehemaligen Grundstück ENTER sowie die Gebäude Zuchwilerstrasse 41/43. Im Sinne einer langfristigen Sicherung der städtebaulichen Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale werden zudem das Depot-Gebäude und die Blaue Post als 2./3. Etappe in den Gestaltungs- und Erschliessungsplan integriert. Detaillierte Ausführungen zur Umsetzung in der kommunalen Nutzungs- und Sondernutzungsplanung finden sich im Raumplanungsbericht, Kap. 5.



## 7.2 Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV)

Die bahnbetriebsnotwendigen Bauten und Anlagen werden im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) nach Art. 18ff Eisenbahngesetz (EBG) bewilligt. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Sie umfassen im Wesentlichen:

- neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (PU-West) inkl. Zugang Nord
- Anpassung der bestehenden Personenunterführung Mitte
- Anpassungen / Neubau RBS-Gleisanlage, Perrons und Perrondach mit Nachabschluss
- Anpassung / Neubau RBS-Perronzugänge

## 7.3 Kantonaler Erschliessungsplan

Die durch das Gesamtvorhaben notwendigen Anpassungen an der Zuchwilerstrasse werden als kantonales Strassenprojekt in einem kantonalen Erschliessungsplan (§ 68 Abs. 1 lit. c PBG) mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG durch den Regierungsrat genehmigt. Sie umfassen im Wesentlichen Anpassungen an der Fahrbahn (Breite, Gestaltung) sowie am Güggelkreisel.

## 8. Kostenvoranschlag und Finanzkennzahlen

Der vorliegende Kostenvoranschlag basiert auf der gemeinsamen Realisierung der städtischen Projektteile und den Bahninfrastrukturanlagen des RBS und der SBB sowie unter Berücksichtigung der Finanzierungsbeiträge Agglomerationsprogramm / BAV.

### 8.1 Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenanteil Stadt, Kanton, RBS)

Die Gesamtkosten für das Projekt «Entwicklung Bahnhof Süd Solothurn» und die jeweiligen Kostenanteile pro Modul können der folgenden Tabelle entnommen werden:

| Modul                                         |                                                 | Kosten BP             | Kostenanteil Stadt   | Kostenanteil Kanton  | Kostenanteil RBS     |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| A1                                            | RBS Perronanlage                                | 65'334'000.00         | 2'001'000.00         | 2'770'000.00         | 60'563'000.00        |
| A2                                            | RBS Perrondach                                  | 7'810'000.00          | 0.00                 | 725'000.00           | 7'085'000.00         |
| A3/B2                                         | Bahnhofplatz Süd                                | 8'014'000.00          | 5'369'000.00         | 2'645'000.00         | 0.00                 |
| B1                                            | PU West                                         | 45'030'000.00         | 22'515'000.00        | 22'515'000.00        | 0.00                 |
| B3                                            | Velostation Süd                                 | 11'808'000.00         | 5'904'000.00         | 5'904'000.00         | 0.00                 |
| C1                                            | Anpassung Gleisanlage SBB                       | 8'063'000.00          | 0.00                 | 0.00                 | 8'063'000.00         |
| G                                             | Anpassung Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 | 762'000.00            | 381'000.00           | 381'000.00           | 0.00                 |
| H                                             | Zuchwilerstrasse                                | 2'798'000.00          | 0.00                 | 2'798'000.00         | 0.00                 |
|                                               | Landerwerb                                      | 147'000.00            | 4'204'000.00         | 25'000.00            | -4'082'000.00        |
| <b>Gesamtinvestitionskosten (exkl. MWSt.)</b> |                                                 | <b>149'766'000.00</b> | <b>40'375'000.00</b> | <b>37'762'000.00</b> | <b>71'630'000.00</b> |
|                                               | MWSt. (7.7 %)                                   | 11'532'000.00         | 3'109'000.00         | 2'908'000.00         | 5'515'000.00         |
| <b>Gesamtinvestitionskosten (inkl. MWSt.)</b> |                                                 | <b>161'298'000.00</b> | <b>43'484'000.00</b> | <b>40'670'000.00</b> | <b>77'144'000.00</b> |

Tabelle 1; Übersicht der Gesamtinvestitionskosten (Kostenteiler RBS / Stadt / Kanton, inkl. 7.7 % MWSt.)

Die Gesamtkostenangaben je Modul basieren auf folgendem Dokument:

- Beilage 1: Bauprojekt, Dok. 1.06, Kostenvoranschlag +/- 10 Prozent

Die Kostenbeteiligungen der Stadt lassen sich anhand der Module wie folgt umschreiben:

| Modul |                                                 | Beteiligung Stadt an Modulen                                                                                                                                     |
|-------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A1    | RBS Perronanlage                                | Anpassungen PU-Mitte im Untergeschoss:<br>- Vorraum an die neue Velostation Süd<br>- Anschluss an die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43<br>- neuer Traforaum |
| A2    | RBS Perrondach                                  | keine Beteiligung Stadt                                                                                                                                          |
| A3/B2 | Bahnhofplatz Süd                                | Der Kanton übernimmt die Kosten für die funktionalen Verkehrsflächen für Bus und Velo. Daraus ergibt sich ein Kostenteiler Kanton 33% / Stadt 67%                |
| B1    | PU-West                                         | Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die PU-West mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.                                                               |
| B3    | Velostation Süd                                 | Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die Velostation Süd mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.                                                       |
| C1    | Anpassung Gleisanlage SBB                       | keine Beteiligung Stadt                                                                                                                                          |
| G     | Anpassung Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 | Die Kanton beteiligt sich an den Kosten für die Anpassung Liegenschaften 41/43 mit 50%. Der Rest verbleibt bei der Stadt.                                        |
| H     | Zuchwilerstrasse                                | keine Beteiligung Stadt                                                                                                                                          |

Tabelle 2; Erläuterung Kostenbeteiligung Stadt an den Modulen

## 8.2 Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt)

Die Investitionskosten Brutto für die Stadt werden gem. Tabelle 3 aufgezeigt. Die Kostenaufteilung richtet sich nach den Vorgaben des RBS und wurde durch die Bauherrschaften abgeglichen. Informativ und zum Vergleich sind die Kostenanteile der weiteren Bauherrschaften sowie auch die Gesamtkosten pro Position kursiv aufgeführt.

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 Prozent, Die Kostenangaben verstehen sich exkl. MWSt., Preisbasis April 2023. Die Mehrwertsteuer wird mit 7.7 Prozent aufgerechnet. Das Projekt unterliegt dem Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023.

| Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt)                             | Kosten BP             | Kostenanteil Stadt   | Kostenanteil Kanton  | Kostenanteil RBS     |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 1 Kosten Bauarbeiten / Gewerke                                       | 109'763'000.00        | 27'211'000.00        | 28'404'000.00        | 54'148'000.00        |
| 2 Honorare                                                           | 23'679'000.00         | 5'793'000.00         | 6'001'000.00         | 11'885'000.00        |
| 3 Baunebenkosten                                                     | 1'800'000.00          | 443'000.00           | 491'000.00           | 866'000.00           |
| 4 Eigenleistungen / Verwaltungskosten BH                             | 2'813'000.00          | 0.00                 | 0.00                 | 2'813'000.00         |
| 5 Landerwerb                                                         | 147'000.00            | 4'204'000.00         | 25'000.00            | -4'082'000.00        |
| 6 Reserven und Risiken                                               | 11'564'000.00         | 2'724'000.00         | 2'841'000.00         | 6'000'000.00         |
| Zwischentotal 1                                                      | 149'766'000.00        | 40'375'000.00        | 37'762'000.00        | 71'630'000.00        |
| 7 Kostenbeteiligung Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 | -400'000.00           | -200'000.00          | -200'000.00          | 0.00                 |
| 8 Kostenbeteiligung Werkeigentümer                                   | -1'560'000.00         | -736'000.00          | -824'000.00          | 0.00                 |
| <b>Investitionskosten Brutto (exkl. MWSt.)</b>                       | <b>147'806'000.00</b> | <b>39'439'000.00</b> | <b>36'738'000.00</b> | <b>71'630'000.00</b> |
| MWSt. (7.7 %)                                                        | 11'381'000.00         | 3'037'000.00         | 2'829'000.00         | 5'515'000.00         |
| <b>Investitionskosten Brutto (inkl. MWSt.)</b>                       | <b>159'187'000.00</b> | <b>42'476'000.00</b> | <b>39'567'000.00</b> | <b>77'144'000.00</b> |

Tabelle 3; Investitionskosten Brutto in Fr. inkl. MWSt. 7.7 %

Die Grundlage der Kosten für Bauarbeiten und Gewerke (Pos.1) bilden aktuelle Vergleichsprojekte, Richtpreisofferten, Erfahrungspreise und vereinzelt auch Annahmen.

Die Kosten für Honorare (Pos. 2) und Baunebenkosten (Pos. 3) wurden separat ermittelt und unter den Bauherrschaften abgeglichen.

Die Landerwerbskosten (Pos. 5) stellen den aktuellen Kosten- / und Wissensstand dar.

Bauen unter Betrieb und überschneidenden Projektteilen im Bereich von Bahnanlagen ist sehr anspruchsvoll und aufwändig. Diese Ausgangslage wurde in der Pos. 6 Reserven und Risiken mit ca. 10 Prozent der Pos.1 Bauarbeiten / Gewerke berücksichtigt.

Die Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 wird sich mit Fr. 400'000.- an den Anschlusskosten der PU-Mitte an die Passage beteiligt (Pos. 7). Die Kosten für die Anpassungen der Werkleitungen (Pos. 8) werden durch die jeweiligen Werkeigentümer übernommen. Dadurch reduziert sich der Kostenanteil der Stadt um Fr. 936'000.-.

**Die Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt) betragen nach Abzug der Beiträge der Kostenbeteiligung der Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 sowie der Kostenbeteiligung der Werke Fr. 42'476'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).**

### **8.3 Finanzierungsbeiträge**

#### **Agglomerationsprogramm 4. Generation**

Im Februar 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Agglomerationsprogramm 4. Generation zu Händen des Parlaments verabschiedet. Das Parlament hat der Botschaft des Bundesrates in der Wintersession 2023 zugestimmt und die Finanzierung freigegeben. Das Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» ist wie beantragt im A-Horizont enthalten und wird mit total 22.06 Mio. Franken (Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS) durch den Bund unterstützt.

#### **Finanzierungsbeitrag BAV**

Für das Modul B1 «PU-West» hat das BAV im Rahmen der Leistungsvereinbarungen SBB und RBS einen Finanzierungsbeitrag von gesamthaft 10.0 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Dieser Finanzierungsbeitrag soll im Rahmen des Bauprojekts in Form einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den Bauherrschaften und dem BAV abschliessend definiert werden.

### **8.4 Bemerkungen zu den Kosten**

Die Projektteile mit Beteiligung der Stadt können bezüglich Bauabläufen, Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn sie gleichzeitig mit den Bahninfrastrukturen realisiert werden. Würden die Projektteile separat oder später realisiert, was für die PU-West oder die Velostation auch baulich kaum möglich wäre, müsste mit enormen Zusatzkosten gerechnet werden. Zusätzlich muss davon ausgegangen werden, dass die Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm und der Finanzierungsbeitrag BAV von gesamthaft über 32 Mio. Franken (Anteil Stadt ca. 16 Mio. Franken) bei einer Verzögerung hinfällig würden.

## 8.5 Investitionskosten Netto (Anteil Stadt)

| <b>Investitionskosten Netto</b>                     |            |                      |
|-----------------------------------------------------|------------|----------------------|
| Investitionskosten (Brutto, exkl. MWSt.)            | CHF        | 39'439'000.00        |
| Beitrag Agglomerationsprogramm (Anteil Stadt 50%)   | CHF        | -11'030'000.00       |
| Beitrag Finanzierungsbeitrag BAV (Anteil Stadt 50%) | CHF        | -5'000'000.00        |
| Investitionskosten Netto (exkl. MWSt.)              | CHF        | 23'409'000.00        |
| MWSt. (7.7%)                                        | CHF        | 1'802'000.00         |
| <b>Investitionskosten Netto (inkl. MWSt. 7.7%)</b>  | <b>CHF</b> | <b>25'211'000.00</b> |

Tabelle 4; Investitionskosten Netto in Fr. inkl. 7.7 % MWSt.

Die Tabelle 4 zeigt die Investitionskosten Netto für die Stadt auf. Ausgehend von den Investitionskosten Brutto (gem. Tabelle 3, Investitionskosten Brutto, exkl. MWSt.) kommen die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm und dem Finanzierungsbeitrag BAV in Abzug. Die Beiträge (Agglomerationsprogramm total 22.06 Mio. Franken / BAV total 10.0 Mio. Franken) werden zwischen Stadt und Kanton analog zur Beteiligung an den Baukosten zu je 50 Prozent aufgeteilt.

**Die Investitionskosten Netto (Anteil Stadt) betragen nach Abzug der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (Anteil Stadt) und dem Finanzierungsbeitrag des BAV (Anteil Stadt) Fr. 25'211'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).**

## 8.6 Kreditbewilligung

Für das Bauvorhaben ist der Bruttokredit zu bewilligen. Der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm und der Beitrag BAV kann erst nach dem Vorliegen der Bauabrechnung beantragt werden.

|                                                                |            |                      |
|----------------------------------------------------------------|------------|----------------------|
| <b>Investitionskosten Brutto, inkl. MWSt. (gem. Tabelle 3)</b> |            | <b>42'476'000.00</b> |
| davon kommen in Abzug                                          |            |                      |
| bereits bewilligter Kredit 2019, GV 17.12.2019                 | CHF        | 1'000'000.00         |
| bereits bewilligter Kredit 2021, GV 21.12.2021                 | CHF        | 1'150'000.00         |
| bereits bewilligter Kredit 2022, GV 20.12.2022                 | CHF        | 700'000.00           |
| <b>zu beantragender Ergänzungskredit (Brutto)</b>              | <b>CHF</b> | <b>39'626'000.00</b> |

Tabelle 5; zu beantragender Ergänzungskredit Brutto in Fr. inkl. 7.7 % MWSt.

**Der zu beantragende Ergänzungskredit Brutto beträgt nach Abzug der schon durch die GV bewilligten Kredite noch Fr. 39'626'000.- (inkl. MWSt. 7.7 %).**

## 8.7 Aufgelaufenen Kosten per Ende November 2023

Von den gesamten Investitionskosten Brutto in der Höhe von fr. 42'476'000.- sind per Ende 2023 bereits Kosten in der Höhe von Fr. 2'500'000.- (Total bewilligter Kredit Fr. 2'850'000.-) angefallen.



## 8.8 Finanzplan

Im Finanzplan sind bis ins Jahr 2030 für das Projekt Bahnhof Solothurn Süd auf Basis des Kostenvoranschlags +/- 25 Prozent aus dem Vorprojekt Investitionskosten von 26.2 Mio. Franken abgebildet.

## 9. Termine

- |                                                                                                                                                                                      |                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| - Behandlung im Umwelt- und Bauausschuss                                                                                                                                             | 25.01.2024 / 21.03.2024 / 18.04.2024                |
| - Entscheid Gemeinderat                                                                                                                                                              | 21.05.2024                                          |
| - Entscheid Gemeindeversammlung                                                                                                                                                      | 25.06.2023                                          |
| - Volksabstimmung                                                                                                                                                                    | 22.09.2023                                          |
| - Start Realisierung, voraussichtlich<br>(in Abhängigkeit der Freigabe der Kredite Stadt<br>und Kanton, der PGV-Verfügung sowie<br>der Fertigstellung von Drittprojekten der Bahnen) | ab 2028                                             |
| - Bauzeit für Bahnanlagen RBS und SBB                                                                                                                                                | ca. 3 Jahre                                         |
| - Inbetriebnahme Bahnhofplatz, Bushaltekanten                                                                                                                                        | 1 Jahr nach<br>Inbetriebnahme der<br>Bahnanlage RBS |

## 10. Chancen / Risiken

Der Stadt Solothurn bietet sich mit der Umsetzung dieses Projekts die einmalige Chance, eine der Stadtentwicklung entsprechende, längst überfällige und dringend notwendige Aufwertung des ganzen Gebiets rund um den Bahnhof Solothurn Süd in Gang zu setzen und mit der zeitgleichen Umsetzung mit der der RBS ausgelösten Massnahmen im Gleis- und Perronbereich Synergien zu nutzen sowie die heutige verkehrstechnische Situation zu verbessern.

Gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn können in den nächsten Jahren sowohl auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs Solothurn Areale mit einem Investitionsvolumen von 200 bis 250 Mio. Franken entwickelt werden. Ein wesentlicher Auslöser sind die Infrastrukturmassnahmen im Gebiet des Bahnhofs Solothurn Süd. Gemäss ersten Abklärungen lassen sich mit diesen Arealentwicklungen jährliche Steuereinnahmen bis zu 3 Mio. Franken generieren. Wenn die Hälfte dieser Steuereinnahmen als Nutzen den Investitionen gegenübergestellt werden, dauert es rund 20 Jahre bis die Investitionskosten von 25.2 Mio. Franken abbezahlt sind.

Hochbauten sind in der öffentlichen Verwaltung auf 33 Jahre, Tiefbauten auf 40 Jahre abzuschreiben. Somit kann festgestellt werden, dass der Break-Even vor Ende der Abschreibungsdauer erreicht wird.

Sollte die Stadt die Finanzierung der städtischen Projekteinhalte ablehnen, wird der RBS die Neuordnung der RBS Perron- und Gleisanlagen – eigenständig und unabhängig - umsetzen. Es braucht dazu Anpassungen an den Bestand auf Niveau 0 (heutige Bahnhofsvorfahrt; oberirdische Veloabstellung und Parkplätze) und Niveau -1 (Anschluss an die bestehende PU Mitte; Anschluss an die beiden Gebäude der Zuchwilerstrasse 41/43). Damit können die minimalen Anforderungen an einen reibungslosen Bahnbetrieb sichergestellt werden.

Nach der Ablehnung des städtischen Kredits führt der RBS das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz für die RBS-Perronanlage inkl. Anpassungen an der PU Mitte durch (Module A1 und A2). Dazu ist eine Überarbeitung des aktuellen Projekts notwendig.

Folgende Module in der Verantwortung von Stadt und Kanton werden nicht realisiert:

- Modul A3/B2: Bahnhofplatz; Konsequenz: es werden keine Bushaltestellen realisiert; es gibt keine Aufwertung des Bahnhofplatzes;
- Modul B1: PU West; Konsequenz: die Stadtverbindung für Fuss- und Veloverkehr sowie die Bahnzugänge werden nicht realisiert;
- Modul B3: Veloabstellung; Konsequenz: die Veloabstellung muss auf dem Bahnhofplatz gelöst werden;
- Modul H: Anpassungen an der Zuchwilerstrasse; Konsequenz: es können keine Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr entlang und quer zur Zuchwilerstrasse realisiert werden.

Die Projektteile mit Beteiligung der Stadt können bezüglich Bauabläufen, Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn sie gleichzeitig mit den Bahninfrastrukturen realisiert werden. Würden die Projektteile separat oder später realisiert, was für die PU-West oder die Velostation auch baulich kaum möglich wäre, müsste mit enormen Zusatzkosten gerechnet werden. Zusätzlich muss damit gerechnet werden, dass die aktuelle Zusicherung der Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm und Finanzierungsbeitrag des BAV von gesamthaft über 32 Mio. Franken bei einer Verzögerung hinfällig würden.

## **11. Anträge**

Dem Umwelt- und Bauausschuss wird zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung

### **beantragt:**

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen somit Fr. 25'211'000.-.

Der Umwelt- und Bauausschuss hat zuhanden des Gemeinderates bzw. der Gemeindeversammlung (Ausstand Markus Jäggi)

### **beschlossen:**

#### *Einstimmig*

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen für die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn somit Fr. 25'211'000.-.

### **Erläuterungen zum Antrag**

Die Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** begrüsst die Gäste Fabian Schmid, Präsident RBS, Miriam Etter, Projektleiterin RBS sowie Thomas Kieliger, Kieliger & Partner. Sie betont die Wichtigkeit des zu beratenden Geschäfts.

Anhand der Präsentation, wie auch anlässlich der Mitwirkung gezeigt wurde, erläutert sie die wesentlichen Punkte des Entwicklungsprojekts «Bahnhof Süd». Als wichtiges Arbeitsinstrument dient das von der Gemeindeversammlung verabschiedete räumliche Leitbild. Die übergeordneten Ziele sind die Innenverdichtung, die Stärkung des Wachstums und der Attraktivität der Stadt Solothurn. Sie zitiert den Tourismusdirektor, der das Projekt «Bahnhof Süd» ebenfalls unterstützt und namentlich in Bezug auf die Attraktivitätssteigerung einen grossen Nutzen darin sieht. Aufgrund einer Terminkollision war es ihm nicht möglich, an der heutigen Gemeinderatssitzung anwesend zu sein. Vorangetrieben wird mit dem Vorhaben auch der Modal Split [Anmerkung: Unter Modal Split wird das individuelle Mobilitätsverhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden verstanden]. Zusammengefasst kommt die Stadt mit dem Projekt der allseits geforderten Attraktivitätssteigerung und der Mobilitätssicherung nach. Darüber hinaus besteht die grosse Chance, eine klimaangepasste Gestaltung in Angriff zu nehmen. Sie weist weiter auf die wichtige Verbindung der Nord-Süd-Achse, die mit dem Vorhaben realisiert wird. Das Projekt ist eine einmalige Chance und bietet grossen Nutzen für die Stadt, etwa in der Betrachtungsweise als Generationenprojekt, indem intelligent und weitsichtig investiert wird.

Der Referent **Yves Gaudens**, Leiter Stadtbauamt, geht nicht vertieft auf die vielen übergeordneten Ziele ein, pickt aber dennoch einige wichtige Punkte heraus. Anhand der Projektübersicht zeigt er die einzelnen Teilprojekte, mit denen der Bahnhof Süd aufgewertet werden soll. Dazu zählen insbesondere die Personenunterführung und die für die Stadt Solothurn wichtige

Aufwertung des Bahnhofplatzes (vgl. Ziff. 7, Abb. 12 des Antrags). Beim Projekt Bahnhof Süd handelt es sich um ein Generationenprojekt, das von der Planung bis zur Realisierung eine lange Zeit beansprucht. Das Ganze gilt als ein Bau für die Zukunft. Er verweist auf die Entwicklungspotenziale beim Bahnhof, dem RBS-Depot, bei der Weiterentwicklung des heutigen Standorts ENTER, der Blauen Post etc. sowie die Verdichtung nach innen. Er benennt unter anderem den Ausbau der RBS-Perron-Anlagen, auf die neuen Zugskomponenten (vgl. Visualisierung Ziff. 6.2, Abb. 10 des Antrags), die Anpassungen der PU-West als Verbindung der Stadtteile Nord und Süd inkl. Velostation. Daneben zeichnet sich das Projekt durch die Aufwertung des Bahnhofplatzes, die Bereinigung der Verkehrslage, das Schaffen von qualitätsvollem Aufenthaltsplatz für Personen oder drei neuen Bushaltestellen aus. Mit dem Projekt sollen primär sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden. Sobald die SBB und RBS die gesteigerten Transportkapazitäten aufnehmen werden, wird die heute bestehende Nord-Süd-Querung für Fussgänger nicht mehr genügen. Aus diesem Grund wird eine neue, sichere und qualitativ hochwertige Fussgängerunterführung realisiert. Eine vom Projekt der RBS losgelöste oder nachgelagerte Realisierung ist zwar nicht unmöglich, aber unrealistisch und mit hohen Kosten verbunden. Der Referent erläutert das Zustandekommen der Nettoinvestition von 25,5 Mio. Franken unter Berücksichtigung der Beteiligungen von RBS, Kanton und Anliegergrundstückseigentümern sowie Finanzierungsbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation und des Bundesamtes für Verkehr BAV (vgl. Ziff. 8.1 des Antrags). Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Stadt Solothurn auf einen Anteil von 15,6 Prozent der Investitionskosten. Dies liegt, im Vergleich mit anderen Projekten, in einem üblichen Rahmen. Der jährliche Finanzbedarf bis ins Jahr 2027 wird vergleichsweise tief ausfallen. In den darauffolgenden Jahren 2028 bis 2030 wird der jährliche Bedarf bei ungefähr 5 Mio. Franken liegen, gegen Ende der Projektrealisierung bei zirka 4 Mio. Franken. Nach der Urnenabstimmung im September 2024 wird der Kanton seinerseits den Kredit beantragen. Yves Gaudens betont, dass Kredite von allen Beteiligten gesprochen sein müssen, ehe das koordinierte Planungsaufgefahren eingeleitet werden kann. Ziel ist, im Jahr 2027 die Baubewilligung zu erhalten, wobei sich der Zeitpunkt angesichts der Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten noch verschieben kann.

Gemäss **Markus Schüpbach** hat der Umwelt- und Bauausschuss den Antrag in drei Lesungen beraten. Die beiden Mitglieder Markus Jäggi und Philipp Jenni sind entweder in den Ausstand getreten oder haben sich vertreten lassen.

Die finanziellen Ressourcen der Stadt und die laufenden gemeinderätlichen Anstrengungen zu Kostensenkungen haben den Ausschuss veranlasst, dem Stadtbauamt einige fundamentale Fragen zur Beantwortung zu unterbreiten. Immerhin sollen Gemeinderat und später die Gemeindeversammlung bzw. die Stimmberechtigten über eine enorme 25 Mio.-Infrastrukturinvestition beschliessen; mithin einer der grösseren der letzten Jahre. Dem finalen Antrag kann entnommen werden, dass die neuen Zugskompositionen der RBS einen zwingenden Umbau der Gleisanlagen in Bern und Solothurn erfordern und Auslöser für das Projekt waren. Damit eröffnet sich für die Stadt in diesem Gebiet ein Entwicklungsprojekt für die Verbesserung des Zugangs der verkehrstechnischen Anbindungen aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr sowie die regionale ÖV-Anbindung und damit die Etablierung der Stadt als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Bereits das räumliche Leitbild definiert den Bahnhof Süd – neben dem Weitblick und Bahnhof West – als eines der drei prioritären Entwicklungsgebiete. In der laufenden Ortsplanungsrevision wird das Gebiet um den Bahnhof deshalb der Mischzone für eine Gewerbe- und Wohnungsentwicklung zugeordnet. Das vorliegende Infrastrukturprojekt mit einem Anteil der Stadt von etwas mehr als 15 Prozent der Gesamtinvestitionskosten von 161 Mio. Franken wird das bestehende Bahnhofareal fundamental verändern. Damit werden nicht nur die Anwohner südlich des Bahnhofs, sondern auch die Bewohnerinnen und Bewohner von Zuchwil und Biberist, das regionale Baugewerbe sowie die Anliegergrundstückseigentümer erheblich profitieren. Der langfristige Nutzen für die Region ist ganz offensichtlich auch dem Bund und Kanton unterstützungswürdig, werden doch die



effektiven Kosten durch deren Beiträge auf 25 Mio. Franken reduziert. Diese Kostenbeteiligung entspricht im Übrigen auch der Bundesverfassung, wonach Investitionen eine nachhaltige Entwicklung auslösen sollen. Weil dem ursprünglichen Antrag keine günstigere Alternativlösung gegenübergestellt werden konnte, wurde das Stadtbauamt beauftragt, die finanziellen Auswirkungen verschiedener Projektänderungen und einem kostengünstigeren Alternativprojekt zu untersuchen. So beispielsweise, welche Einsparungen aus einem Verzicht auf die neue Unterführung PU-West resultieren, welche bei einer schmaleren Variante PU-West oder bei einem Verzicht auf die Velostation sowie die Verbindung der beiden PU-Mitte und West. Dem Prüfbericht des Stadtbaumes kann entnommen werden, dass eine Redimensionierung der PU-West gleichzeitig zu proportional geringeren Beiträgen von Bund und Kanton führen würde, da sich aus Sicht des Bundes auch der Nutzen für die Region verringern würde. Die Kosten für Stadt und Stadtbevölkerung würden zwar sinken, die Einsparungen wären je nach Alternative allerdings nur marginal. Ein vollständiger Verzicht auf die PU-West und die Verbindung zur PU-Mitte würde dagegen zur grössten Einsparung führen. Gleichzeitig würde aber auch der ausgewiesene Nutzen erheblich reduziert. Die Stadt wäre diesfalls einzig noch für die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes und, wenn überhaupt, für eine möglicherweise limitierte Busanbindung verantwortlich. Zwar könnte diese Minimalinvestitionsalternative mit einem einstelligen Millionenbeitrag umgesetzt werden, doch würden dadurch auch Bundes- und Kantonsbeiträge wegfallen. Das Stadtpräsidium versuchte aufgrund des Antrages des Umwelt- und Bauausschusses erneut, den Gemeinden Zuchwil und Biberist den Projektnutzen zu erläutern und auf deren Kostenbeteiligung hinzuwirken. Bislang liegt einzig eine mündliche Absage der beiden Gemeinden vor, eine schriftliche Bestätigung dieser Einschätzung ist jedoch zu erwarten. Dass das vorliegende Entwicklungsprojekt mit seiner geplanten 40-jährigen Lebensdauer nicht mit einer klassischen Rentabilitätsberechnung begründbar ist, erscheint klar. Das Stadtpräsidium hat eine solche dennoch extern durchführen lassen, um den finanziellen «Return» im Falle einer vollständigen Überbauung der Anliegergrundstücke zu berechnen. Das beauftragte Büro prognostiziert bei einer Umsetzung des vorliegenden Projekts ein zusätzliches Steuersubstrat von 3 Mio. Franken. Selbst bei einem vorsichtigen und reduzierten Steuersatz wäre eine Refinanzierung innerhalb von 20 bis 40 Jahren möglich.

Es ist offensichtlich, bei einer derartigen Investition, die zweifelsfrei zu einer Aufwertung des Bahnhofareals führt, zeitnah Investoren und Eigentümer der Anliegergrundstücke einzubinden. Die Realisierung von Neu- und Umbauten entlang des Bahnhofsquartiers sind wichtig und elementar für das Erscheinungsbild und somit zur Belebung des Entwicklungsgebiets Bahnhof Süd.

Im Hinblick auf die im Bericht des Stadtbauamtes aufgenommenen Ausführungen zur Buslinienführung nach Zuchwil bittet der Referent um eine Konkretisierung. Er dankt dem Stadtbauamt im Namen des Ausschusses für die Beantwortung der unzähligen Fragen sowie die Zusammenstellung der Unterlagen.

**Markus Schüpbach** bittet die Anwesenden, keine vollständige Einbindung inkl. Mitwirkung der Gemeinden Zuchwil und Biberist oder das Vorliegen eines verbindlichen Gestaltungsplans mit anliegenden Grundeigentümern zu erwarten. Ein entsprechender Antrag würde das Projekt weiter verzögern. Mit der Folge, den Anschluss an das laufende Projekt der RBS zu verlieren. Bestenfalls lässt sich mit den Gemeinden noch ein Solidaritätsbeitrag aushandeln und von den Anliegergrundeigentümern eine Absichtserklärung abverlangen.

**Der Umwelt- und Bauausschuss beantragt bei einer Enthaltung einstimmig, die Anträge 1 bis 3 dem Gemeinderat zur Genehmigung.** Der Ausschuss begründet seinen Beschluss mit den zeitlichen Rahmenbedingungen, dem hohen Nutzen für die Region und die möglichen finanziellen Rentabilitäten des Infrastrukturprojekts.

**Eintreten wird nicht bestritten und stillschweigend beschlossen.**

Markus Jäggi und Philipp Jenni treten in den Ausstand und verlassen den Gemeinderatssaal.

## Voten aus den Fraktionen

Im Namen der Mehrheit der **Die Mitte und GLP-Fraktion beantragt Pirmin Bischof, das Geschäft zurückzuweisen, verbunden mit diversen Abklärungsaufträgen.** Die Rückweisung stellt keine Ablehnung dar. Angesichts der Komplexität des Geschäfts wurde der Antrag mitsamt den zu beantwortenden Fragen den GR-Mitgliedern ausnahmsweise im Vorfeld zugestellt. Es besteht kein zeitlicher Druck, der eine unbedingte Behandlung des Geschäfts anlässlich der heutigen Sitzung aufdrängt. Die RBS kommunizierte bereits 2022, das Projekt Hauptbahnhof Bern, als Auslöser des vorliegenden Entwicklungsprojekts, werde unter anderem aus geologischen Gründen um zwei Jahre verschoben. Gemäss dem anwesenden Thomas Kieliger bringen zudem Probleme beim Bahnhof Bätterkinden weitere Verzögerungen mit sich. Diese Gründe und der Umstand, dass es sich vorliegend um die grösste finanzielle Investition der Stadt handelt, sprechen für eine Verschiebung des Geschäfts. Sowohl die Investitionshöhe als auch die bevorstehende Volksabstimmung rechtfertigen eine seriöse Abklärung. Er betont, die Fraktion befürworte das Vorhaben klar. Namentlich auch die Grundüberlegungen betreffend die Realisierung der vierten Unterführung, sind wichtig und nachvollziehbar. Dies auch, da für die Velofahrer aktuell nur zwei der drei Unterführungen zugänglich sind. Eine neue Unterführung mit direkter Verbindung in die Altstadt macht Sinn. Mit einer solchen könnte zudem eine nähere Anbindung der beiden Südgemeinden Zuchwil und Biberist erreicht werden. Umso erstaunlicher ist das holprige Vorgehen in diesem Projekt. Die Gemeinde Zuchwil hat, entgegen ihren ursprünglichen Absichten und gestützt darauf, dass sie grösstes Interesse an diesem Projekt haben müsste, ihren Rückzug erklärt. Die Gründe für diesen Entscheid erhellen nicht. Daneben ist auch die Gemeinde Biberist ausgestiegen, unter anderem weil deren Wünsche im Projekt nicht berücksichtigt wurden. Auch die grösste Profiteurin des Projekts und Eigentümerin der beiden Hochhäuser, die Espace Real Estate AG, hat ihren Rückzug erklärt respektive beteiligt sich einzig noch im Hinblick auf den Anschluss an ihr eigenes Projekt. Ehe das Geschäft im Gemeinderat materiell behandelt wird, sind folgende drei Punkte abzuklären:

1. Es sind Verträge, zumindest aber **Absichtserklärungen mit bzw. von den SBB, RBS, BSU/Kanton und privaten Grundeigentümern einzuholen.**

Insbesondere was die Vorhaben der SBB betrifft, sind diese unklar. Den Unterlagen zufolge plant sie im Jahr 2035 den Ausbau der bestehenden Unterführung unabhängig von der stadtseitigen Projektrealisierung. Gleichzeitig führt sie betreffend die seitens der Stadt geplante Unterführung West aus, sie verzichte grösstenteils auf Aufgänge zu den Gleisen 2, 3, 5 und 6 und beabsichtige nur einen solchen zu Gleis 1. Dem Bericht der SBB zufolge sei die Realisierung im Jahr 2035 oder einem nicht näher bestimmten Jahr möglich. Es ist schwer verständlich, was damit gemeint bzw. wirklich geplant ist. Es ist deshalb zentral zu wissen, was die SBB konkret plant, weshalb hier eine verbindliche Erklärung eingeholt werden sollte.

Von der Offenlegung der Absichten ebenfalls angesprochen ist die **RBS**. Sie ist bzw. wird Eigentümerin des ENTER- und des Depotareals, mithin zwei Schlüsselarealen, und ist damit Hauptprofiteurin. Selbst aus dem Schreiben der RBS an das Stadtbauamt vom März 2024 lässt sich nicht klar entnehmen, wann und in welcher Höhe tatsächlich investiert wird. Die Frage der geplanten Investitionshöhe von 200 – 250 Mio. Franken sollte geklärt sein.

Sodann besteht gemäss Bericht eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Stadt Solothurn mit der **Espace Real Estate AG**. Die Gründe für ihren Projektausstieg sind unklar. Auch diese Vereinbarung soll offengelegt werden.

Letztlich ist auch der **BSU beziehungsweise der Kanton** anzuhalten, ihre Absichten darzulegen. Im Antrag werden die zukünftigen Buslinien aufgezeigt, wobei insbesondere die blau eingezeichnete Linie 6 und die nicht gekennzeichnete grüne Linie den Bahnhof Süd betrifft. Diese Abbildung entspricht dem Planungsstand aus dem Jahr 2018 und war die Basis für das vorliegende Projekt. Gemäss Antrag liegt zwischenzeitlich eine aktualisierte Planung vom Juni 2023 vor, die keine durchgehende Buslinie 6 (Lohn – Biberist – Solothurn Nord – Luterbach) mehr vorsieht. Auch die grüne Buslinie von Zuchwil zum Bahnhof Süd wird dem Bericht zufolge nicht bestätigt. Die im Antrag enthaltene Abbildung ist unklar. Damit der Busbahnhof Süd, der eine erhebliche Investition der Stadt Solothurn verlangt, seinen Zweck erfüllen kann, muss eine Garantie vorliegen und geklärt werden, was in Bezug auf die Linienführungen gilt.

2. Die Verhandlungen mit den Gemeinden Zuchwil und Biberist sind nicht gut verlaufen. Unklar bleibt, warum diese eine Kostenbeteiligung ausschliessen. Besonders im Fall von Biberist ist eine gewisse Enttäuschung zu spüren, weil sie gewissermassen übergangen wurden. Es sind ernsthafte **Verhandlungen mit interessierten Gemeinden zu führen** und deren Kostenbeteiligung und Interessen abzuklären.
3. Der dritte Punkt betrifft die Kostenfrage und Sparmöglichkeiten. Alleine die Gesamtkosten der Velostation betragen 11 Mio. Franken, davon beteiligt sich die Stadt mit 5 Mio. Franken. In diesem Zusammenhang hat die RBS ausgeführt, unabhängig von der vorliegenden Projektrealisierung eine eigene, oberirdische Velostation zu erstellen. Die Vertreter der RBS werden um Erläuterung gebeten, wie diese Velostation aussehen würde.

Die Fraktion **Die Mitte/GLP-Fraktion** ersucht den Gemeinderat, dem **Rückweisungsantrag zuzustimmen, betont indessen, es gehe nicht um die Ablehnung des Antrags**, sondern um eine Möglichkeit, das Projekt so zu gestalten, dass es auch bei einer Volksabstimmung angenommen wird.

**Stefanie Ingold** dankt für die Ausführungen und die vorgängige Zustellung der Fragen, auf die später eingegangen werden kann.

**Angela Petiti** weist im Namen der SP-Fraktion auf die Möglichkeit hin, eine grosse Veränderung in der Stadt Solothurn einzuleiten und betont die «heroisch» klingende Aussage. Das Projekt Bahnhof Süd stellt den Gemeinderat vor die Fragen, ob die Stadt Solothurn investieren oder auf Stillstand setzen will. Der sehr späte Rückweisungsantrag nach monatelangen Beratungen im Ausschuss und mehreren Möglichkeiten, Fragen zu stellen, ist unverständlich. Ob durch weitere Beratungen wirklich Neues zu Tage geführt werden kann, erscheint fraglich. Um nur einige Vorteile zu nennen: Die Investition von 25,2 Mio. Franken dient unter der verbesserten Anbindung aller Verkehrsteilnehmenden, der Aufwertung und massiven Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der direkten Anbindung des Bahnhofs Süd durch die Personenunterführung West und es entsteht die neue Velostation. Die Option, auf die Velostation und die PU West zu verzichten, wurde explizit geprüft, würde aber auch den Verlust der Beiträge von Bund und Kanton bedeuten. Eine oberirdische Anordnung der Veloparkplätze ist unrealistisch, im Gegenteil entspricht die geplante unterirdische Station der Zielsetzung des Rahmenprogramms. Zusätzlich profitiert das Projekt von Bundes- und Kantonsbeiträgen und wird kostengünstiger. Eine spätere Umsetzung müsste die Stadt dagegen alleine tragen. Auch der ENTER-Rückbau wurde offengelegt und die Stadt Solothurn hat sich verpflichtet, sich an der Erstellung des Installationsplatzes zu beteiligen. Änderungen stellen somit auch die Mitfinanzierungen in Frage, so diejenigen aus dem Agglomerationsprogramm und vom BAV.

Hinsichtlich der Rückweisung mahnt sie an den Zeitplan und beurteilt eine nicht überlegte Rückweisung als heikel. Die positiven Aspekte des Vorhabens überwiegen und die Zielerreichung aus dem räumlichen Leitbild ist zentral. Die Investitionen bedeuten eine enorme Aufwertung der städtebaulichen Situation, des Zuganges zum Bahnhof, der Veloverbindung, Fuss- und Rollstuhlwege und Busverbindungen, für den motorisierten Verkehr, es steigert die Attraktivität der Stadt und die Aufenthaltsqualität sowie fördert den Langsamverkehr. In dieses Projekt soll unbedingt investiert werden. Mit den umliegenden Gemeinden wurden mehrere Gespräche geführt. In der Mitwirkung lassen sich viele gute Vorschläge und Anmerkungen feststellen, die bei der Realisierung relevant sein werden. Zusammengefasst hält Angela Petiti fest, Fragen seien gut, aber eine derart **kurzfristig beantragte Verschiebung nach monatelangen Beratungen und Besprechungen nicht vertretbar**. Sie dankt den Beteiligten im Namen der Fraktion für die grossartige Arbeit. Im Hinblick auf die zuvor beantragten Abklärungen ist sie zuversichtlich, im Verlaufe der Sitzung schlüssige Antworten zu erhalten.

Für die Fraktion der Grünen hält **Ladina Schaller** fest, auch ihr bereite die Höhe der Investitionen Sorgen, das Projekt sei aber wichtig. Beim Vorhaben waren Profis und Fachleute beteiligt und selten hat sich das Stadtbauamt von Externen so umfassend beraten lassen. Aus diesem Grund und nach halbjährigen Diskussionen kommt eine Rückweisung besserwisserisch daher. Es wird immer wieder bemängelt, die Ortsplanung hinke und stehe einer Weiterentwicklung entgegen. Gerade aber in diesem Projekt sollte sich der Gemeinderat an der eigenen Nase nehmen und die Stadt als verlässliche Partnerin vertreten. Es ist weder angebracht noch zielführend, Misstrauen zu äussern. Verbesserungspotenzial liegt sicherlich vor, Projektoptimierungen können aber auch im weiteren Verlauf noch einfließen. Sie wiederholt, eine Rückweisung zu diesem Zeitpunkt sei nicht zweckdienlich und übt Kritik am Ausschuss, der sich zwar dem Geschäft dreimal angenommen und einstimmig zugestimmt, seine Aufgaben letztlich aber wohl auch nicht ganz erfüllt hat, wenn nach drei Beratungen und angesichts des knappen Zeitplans nun festgestellt wird, dem Gemeinderat stehe keine Zeit für eine Beratung zur Verfügung. Das Geschäft soll heute zuhanden der Gemeindeversammlung zur Kreditgenehmigung verabschiedet werden. Das Projekt bietet immense Vorteile und eine Verschiebung des Modal Split ist für die Erreichung der Klimaziele zentral. Die Gelegenheit für die PU-West und die unterirdische Velostation bietet sich jetzt an, zumal das Projekt mit finanziellen Beiträgen unterstützt wird. **Die Fraktion der Grünen wird deshalb dem Rückweisungsantrag nicht entsprechen und den Anträgen zustimmen.**

**Charlie Schmid**, bedankt sich im Namen der FDP-Fraktion beim Stadtbauamt für die Zusammenstellung der nachträglich geforderten Unterlagen. Angesichts der angespannten städtischen Finanzen ist eine Investition von 25 Mio. Franken enorm. Entsprechend ausführlich wurde das Geschäft diskutiert. Der Fraktion liegt eine nachhaltige Entwicklung der Stadt am Herzen. Das vorliegende Entwicklungsprojekt Bahnhof Süd mit der neuen Langsamverkehrerschliessung zielt auf eine wesentliche Verbesserung rund um den Hauptbahnhof und in den Gemeinden Zuchwil und Biberist ab. Dass sich die beiden Gemeinden vollständig aus dem Projekt verabschiedet haben, begründet sich seinem Wissenstand zufolge am mangelnden Eingehen auf ihre Wünsche im Mitwirkungsverfahren. Er nennt in diesem Zusammenhang die von Biberist verlangte Führung des Veloweges durch das Birchi-Quartier. Eine gemeinsame Planung mit den Gemeinden wäre das bessere Vorgehen gewesen, als im Nachhinein um deren finanzielle Beteiligung zu ersuchen, ohne auf ihre Rückmeldungen in der Mitwirkung einzugehen. Die Antworten aus den Gemeinden für deren tatsächlichen Rückzugsgründe interessieren, zumal das Projekt nicht auch für Zuchwil und Biberist sehr relevant ist. Insgesamt trägt es dem Zeitgeist Rechnung, indem es weg vom motorisierten Verkehr hin zu autofreier Mobilität mit kurzen Distanzen geht. Die breite Unterstützung von Bund und Kanton zeigt die Vorzüge des Projekts. Einmal mehr steht aber auch dies unter einem schlechten Stern, was beispielsweise die ursprünglich angedachte und zwischenzeitlich aufgegebene Mantelnutzung auf dem RBS-Areal zeigt. Die Frage ist, ob sich die Stadt die Investition von 25 Mio. Franken ohne handfesten Gegenwert leisten kann. Damit ist namentlich die Entwicklung der

brachliegenden Areale südlich der Geleise gemeint. Er ist überzeugt, dass für die Stadt und die Region wichtige Wertschöpfungen folgen werden, dafür sind aber Fakten nötig. Die Fraktion erachtet es als entscheidend, im Falle einer Kreditzustimmung von den Grundstückseigentümern zumindest Absichtserklärungen einzuholen. Der vorausgegangenen Aussage, wonach Aussagen von Fachpersonen nicht hinterfragt werden sollten, entgegnet er die Beispiele zum Postplatz und fügt an, nicht mehr bereit zu sein, für Fachleute den Kopf hinhalten zu müssen. Denn nicht sie, sondern die gewählten Politikerinnen und Politiker müssten für Reaktionen hinhalten. Folglich haben die Fachleute dem Willen und den Anregungen aus der Bevölkerung sowie der Politik zu folgen und Lösungen für die Öffentlichkeit zu suchen und nicht umgekehrt. Angesichts der noch offenen Fragen wäre eine weitere Mitwirkungsrunde angebracht gewesen. **Innerhalb der Fraktion wurde Stimmfreigabe beschlossen.** Mit der Rückweisung lassen sich jedoch auch Argumente sowie Begründungen für die zu erwartenden Fragen anlässlich der Gemeindeversammlung und der Volksabstimmung finden, denn auch dort werden Fachleute das Wort ergreifen. Ob ein allfällig knappes Resultat im Gemeinderat in der Gemeindeversammlung oder an der Urne mehrheitsfähig wäre, ist offen.

**Patrick Käppeli** bedankt sich namens der SVP-Fraktion beim Stadtbauamt für die umfangreiche Dokumentation. Die Stadtentwicklung südlich des Bahnhofs macht durchaus Sinn, dennoch bestehen Zweifel in Bezug auf die Personenunterführung und Velostation. Benötigt die Stadt eine weitere Personenunterführung für 22,5 Mio. Franken, nachdem erst kürzlich einer 12,6 m breiten Personenunterführung im Westbahnhof für 5 Mio. Franken zugestimmt wurde? Die aktuelle Finanzlage der Stadt Solothurn spricht gegen diesen Luxus. Kommt hinzu, dass diese geplante Unterführung nur 150 m westlich der Unterführung der Blauen Post realisiert werden soll. Auch die Velostation im Süden mit 5,9 Mio. Franken ist ein Luxus, den sich die Stadt im Moment schlicht nicht leisten kann. Mit der Streichung der Personenunterführung und der Velostation könnten die Projektkosten um 28,4 Mio., auf 11,2 Mio. Franken, gesenkt werden. **Die SVP-Fraktion wird dem ursprünglichen Antrag nicht zustimmen und unterstützt den Rückweisungsantrag.**

## Beantwortung der Fragen

Einleitend bestätigt die Stadtpräsidentin **Stefanie Ingold** die Gespräche mit den Gemeinden Biberist und Zuchwil. Als Mitglieder der repla haben sie sich dort sowohl für das Projekt als auch die entsprechenden Finanzierungsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm ausgesprochen. Die Stadtpräsidentin spricht sich angesichts der bislang geführten Gespräche und der schriftlichen Eingaben an die Gemeinden gegen ein erneutes vorstellig werden aus. Zumal die Aussichten auf ein anderes Ergebnis gering sind. Schriftliche Stellungnahmen der Gemeinden Zuchwil und Biberist sind weiterhin ausstehend.

**Yves Gaudens** beantwortet die von Pirmin Bischof schriftlich eingereichten Frage hinsichtlich der Beteiligung der SBB an der geplanten PU-West. Gemäss ihrer Rückmeldung geht die SBB aufgrund ihrer Prognosen davon aus, zirka im Jahr 2040 zusätzliche Kapazitäten im Bereich PU-Mitte zu benötigen. Aus diesem Grund beteiligt sich zum aktuellen Zeitpunkt die SBB nicht aktiv an den Kosten, sondern über den Kostenbeitrag durch das BAV.

Bezüglich der Absichtserklärungen verweist **Thomas Kieliger** auf bestehende Bauherrenvereinbarungen, die zur Verfügung gestellt werden können. Mit diesen haben sich die Stadt, der Kanton, die RBS und SBB betreffend Kostenteilung, Fahrplan und Inhalt verpflichtet. In Bezug auf die SBB konkretisiert er, dass die heutige PU-Mitte zu schmal ist und massiv vergrössert werden muss, um den Sicherheitsanforderungen zu genügen. Während die SBB dies erst zu einem späteren Zeitpunkt realisieren wird, wird die RBS ihr Projekt, das einiges tiefer liegen wird als der spätere Anschluss der SBB, bereits jetzt aufwärtskompatibel erstellen. Bei der PU-West ist ein Anschluss an die SBB aktuell noch nicht möglich, da die SBB-Geleise zu nahe beieinander liegen. Ehe die RBS in diesem Bereich einen genügend breiten Aufgang mit



zusätzlich breiterem Durchgang realisieren kann, muss die SBB den Bahnhof ausbauen, die Geleise spreizen und das Perron ausbauen. Konkret wird die PU-Mitte somit von der RBS realisiert, seitens SBB werden aber zusätzliche Vorleistungen im Bereich der Geleise nötig sein. Die beiden Vorhaben passen zeitlich nicht zusammen, sind aber koordiniert und aufeinander abgestimmt.

**Markus Schüpbach** bemängelt, aus den Unterlagen gehe das Vorgehen nicht klar hervor. Gemäss Bericht wird die SBB 2035 bis zu einem unbestimmten Zeitpunkt die PU-Mitte ausbauen. Auf seine Erkundigung, ob bei einem Bau von PU-Mitte durch die Stadt die SBB ebenfalls nur die bestehende Mitte, nicht aber West bauen wird und die Stadt Gefahr läuft, einen Tunnel ohne Aufgänge zu den Geleisen der SBB zu erstellen, entgegnet **Thomas Kieliger**, die SBB werde die Anschlüsse zu beiden Personenunterführungen, also West und Mitte, realisieren. Die RBS wird die PU-West erstellen, der Zugang dazu wird aber später von den SBB erstellt und sämtliche Investitionen, die nach der Erstellung der Unterführung anfallen, gehen zu Lasten der SBB. Die Frage von **Markus Schüpbach**, ob die Stadt für die SBB investiere, dementiert **Thomas Kieliger** klar. In erster Linie wird eine Stadtverbindung für Fussgänger und Velofahrer erstellt, die gleichzeitig untergeordnet einen Bahnzugang darstellt. Weil die SBB diesem Projekt folgt und mit ihrem späteren Ausbau erweitern und aufwerten wird, handelt es sich vorliegend um ein Aggloprogramm. Projektleiterin **Miriam Etter** ergänzt, die PU-Mitte wird, sofern die PU-West gebaut wird, im SBB-Bereich auf der möglichen Minimalbreite erstellt. Dies ist auch der Grund der Diskussion für die Beiträge der SBB an das Projekt.

**Pirmin Bischof** nimmt nochmals Bezug auf den Bericht, wonach die SBB die bestehende PU-Mitte 2035 ausbauen wird. Der Bericht enthält aber keine Zusicherung, die SBB werde 2035 die Zugänge zu PU-West bauen, sondern nur, dies werde möglicherweise im Zusammenhang mit dem Ausbau Mitte 2035 oder später zu einem unbestimmten Zeitpunkt getan. Ihm ist nicht klar, warum dies so ausgeführt wird. Gemäss **Thomas Kieliger** ist der Ausbausschritt 2035 nicht zeitlich fixiert. Zudem sind zeitliche Verbindlichkeiten zum Erhalt von BAV-Beiträgen kaum erhältlich zu machen.

**Fabian Schmid**, Direktor der RBS, ermahnt die Anwesenden, die Bahnen nicht zu überschätzen. Die Projekte werden mit fremden Mitteln finanziert, über die nicht eigenständig verfügt werden kann. Wie den Medien entnommen werden konnte, ist der Fahrplanausbau 2035 wegen Problemen mit den Doppelstockzügen nicht mehr realisierbar und aktuell in Abklärung. Die Mittel, die vom Bund für den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgesehen sind, unterliegen zudem gewissermassen der Schuldenbremse. So ist etwa vorgesehen, dass die RBS in der Leistungsperiode 2025 bis 2028 über zwanzig Prozent einsparen muss, wodurch einige Projekte nicht mehr realisiert werden können und grosse Unsicherheiten bestehen. Der Zeitaspekt ist folglich insofern relevant, als die bis zu dieser Leistungsperiode vereinbarten Beiträge der SBB und dem BAV gesichert sind. Für ein Bewilligungsverfahren benötigt die RBS durchschnittlich vier Jahre, gerechnet ohne allfällige Beschwerdeverfahren. Die RBS wird vom BAV gezwungen, vorwärts zu schreiten und die Bahninfrastruktur zu erstellen. Zu berücksichtigen sind zudem die Abhängigkeiten der verschiedenen Bahnhöfe, etwa Biberist, Lohn-Lüterkofen, Fraubrunnen oder Bätterkinden. Aufgrund dieser Abhängigkeiten ist die RBS nicht beliebig flexibel in der langfristigen zeitlichen Gestaltung.

**Stefanie Ingold** erwähnt ein anderweitiges Gespräch mit Vertretern der SBB. Diese bestätigten seitens SBB das Programm 2035 und führten aus, sich in Bezug auf ihre anstehenden Arbeiten, namentlich der Verbreiterung von Gleis 2, an der PU-West zu orientieren. Die PU-West dient primär einer verbesserten Verbindung für die Stadt. Die SBB zeigt sich somit bereit, mitzuwirken und die Aufgänge zu realisieren, wird aber nicht eigenständig eine zusätzliche Unterführung erstellen. Stefanie Ingold wiederholt, dass ein Verzicht auf die PU-West für die Stadt den Wegfall der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bedeuten würde.

**Heinz Flück** weist auf die aktuelle Debatte um den Rückweisungsantrag hin und erachtet die darin formulierten Fragen als nachvollziehbar. Viele davon sind zwischenzeitlich beantwortet worden, so bspw. die Kostenbeteiligung der SBB, oder die Frage nach dem Einbezug der Gemeinden Biberist und Zuchwil. Obwohl er der Meinung ist, mit einer Vorstellung des konkreten Projekts bei den Gemeinden könnten diese allenfalls doch zu einem Beitrag bereit sein, dürfte dieser Beitrag eher gering ausfallen. Auch mit der Espace Real Estate AG wären Verhandlungen möglich, wo es möglicherweise um einen fünfstelligen Beitrag gehen wird. Die Unsicherheiten oder Chancen, die durch Verhandlungen und Gespräche noch bestehen, verändern die Gesamtsumme im Ergebnis aber nicht wesentlich. Es besteht aus Sicht der Grünen vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, das Geschäft zurückzuweisen.

Für **Jörg Aebischer** stellt sich die Frage des Zeitdrucks. Der Rückweisungsantrag wurde nicht ausgesprochen, um das Projekt zu beerdigen, sondern um Fragen zu klären. Der Zeitplan sieht die Urnenabstimmung im September 2024 vor. Er erkundigt sich nach dem spätestens möglichen Zeitpunkt der Abstimmung, da dieser Zeitpunkt entscheidend für die Diskussion scheint. Sofern weitere sechs Monate bis zur Gemeindeversammlung zur Verfügung stehen, liegt eine andere Ausgangslage vor, als wenn der Entscheid heute Abend gefällt werden muss. **Fabian Schmid**, kann dies nicht abschliessend einschätzen, sieht sich seitens RBS jedoch veranlasst, die Bahnhöfe entlang der Linie Solothurn – Bern zeitgerecht zu bauen. Daneben steht bei der RBS die Anschaffung von 20 neuen Zügen im Umfang von 20 Mio. Franken an. Er kann nicht garantieren, dass eine Verschiebung des vorliegenden Projekts problemlos möglich wäre, sondern sieht darin im Gegenteil eine grössere Übung, die Sorgen bereiten könnte. Die Planungskapazitäten werden nur für eine beschränkte Anzahl Projekte freigehalten. Bei einer Verschiebung müssten die dafür reservierten finanziellen Mittel weitergegeben werden. Über den Zeitfaktor ist gemäss **Stefanie Ingold** auch im Umwelt- und Bauausschuss intensiv diskutiert worden. Auch der Kanton, der seinerseits den Kredit im Kantonsrat genehmigen lassen muss, wartet auf den Entscheid der Stadt und wäre über ein Hinauszögern bis im Frühling 2025 nicht erfreut. Für die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens braucht es die Sicherheit der Kredite, also deren Genehmigung. Weitere Verschiebungen würden die gesamte Planung gefährden. Diesbezüglich verweist **Thomas Kieliger** auf die vielen involvierten Partner. Neben der Stadt sind dies der Kanton und später das BAV. Von all diesen muss die Stadt das erste Signal setzen. Insbesondere das BAV nimmt ein Projekt erst in Angriff, wenn alle Partner zugestimmt haben. Ferner müssen das kommunale, das kantonale und das Plangenehmigungsverfahren koordiniert aufgelegt werden. Letztlich wird zudem eine koordinierte Baubewilligung vorausgesetzt. Der aktuelle Fahrplan wurde mit sämtlichen Partnern intensiv diskutiert und diese auf eine koordinierte Auflage hin abgestimmt. Das BAV hat sich ausnahmsweise bereit erklärt, aus Zeitgründen auch früher mit der Prüfung zu beginnen. Verschiebungen sind möglich, aber es muss darauf geachtet werden, die Partner einzubeziehen. Eine grosse Unsicherheit stellen die langen Verfahren dar, bei denen nicht im Voraus erkennbar ist, welche Instanzen durchschritten werden müssen.

**Christian Riggensbach** sieht den präsentierte Zeitplan als zentrales Element, namentlich das koordinierte Planungsverfahren. Dieser Zeitraum sollte eingehalten werden. Angesichts dessen, dass alle Partner mitmachen, besteht einerseits kein Spielraum für eine Verschiebung, andererseits wäre eine solche gefährlich.

Für **Jörg Aebischer** sind die Aussagen zum Zeitdruck vage und für ihn ist bezugnehmend auf den Fahrplan kein kritischer Punkt für den Koordinationsentscheid ersichtlich. Der gesamte Block kann um ein halbes Jahr nach hinten verschoben werden. Der Zeitrahmen 2035 ist wie gehört kein Thema mehr und es wird für Infrastrukturprojekte das Jahr 2040 genannt. Aufgrund dieser langen Fristen stellt sich die Frage, was bei einer Verschiebung von weiteren sechs bis zwölf Monaten tatsächlich passieren würde.

**Pirmin Bischof** erkundigt sich nach den Gründen für die im «Fahrplan Bewilligungsverfahren» um 2 Jahre verschobene Realisierungsphase. **Miriam Etter**, Projektleiterin RBS, begründet diese mit den länger dauernden Plangenehmigungsverfahren aufgrund von Einsprachen. Es ist deshalb wichtig, das Plangenehmigungsdossier zeitnah einzureichen, was der Finanzierungszusicherung aller Beteiligten bedarf.

**Yves Gaudes** betont den getakteten Fahrplan und weist darauf hin, dass sich Verschiebungen auf die RBS auswirken. **Fabian Schmid** verweist auf ein ähnlich gelagertes Projekt in Jeggenstorf, wo die Frage im Raum stand, die bestehenden Perron auf die neu benötigte Länge zu verlängern oder an einem neuen Standort zu realisieren. Dort konnte sich die Gemeinde letztlich gegenüber der RBS nicht verpflichten, was dazu geführt hat, dass die RBS einen Minimalausbau ohne neue Unterführung realisiert. Auch in Solothurn wäre die Alternative, dass die RBS ihr Projekt alleine realisiert und die Stadt wie auch die SBB entscheiden, was sie für richtig halten. Eine Koordination wird dann allerdings nicht mehr möglich sein. Wenn die RBS den gesamten Personenfluss/Fussgängerströme organisiert hat, wird sich dies später nicht mehr abändern lassen. Die Frage ist somit nicht, wieviel Zeit zur Verfügung steht, sondern von welchem Moment sich die RBS für einen Alleingang des Projekts veranlasst sieht. Diesen Zeitpunkt kann er nicht benennen. Er betont nochmals den gewissen Zeitdruck und die Tatsache, dass die Stadt und die RBS nicht alleine, sondern weitere starke Player involviert sind. Gemäss **Stefanie Ingold** wurde damit, alle Player auf einen Nenner bringen zu können, eine Herkulesaufgabe erfüllt. Erneut erwähnt sie, sollte sich die RBS für ein alleiniges Projekt entscheiden, fallen für die Stadt die Gelder des Agglomerationsprogramms weg, die an das gemeinsame Projekt mit der RBS gekoppelt sind.

**Yves Gaudes** führt zur Frage, zu welchem Zeitpunkt die ENTER-Arealentwicklung realisiert wird bzw. wie es mit dem Depot weitergeht aus, dass im Namen der RBS im März 2024 ein Schreiben versandt und auf die zügige Weiterentwicklung nach Abschluss der Arbeiten RBS verwiesen wurde. **Fabian Schmid** bestätigt den Erwerb des ENTER-Areals durch die RBS, weist aber darauf hin, dass die BAV-Beiträge an die Bedingung geknüpft sind, das Grundstück so bald als möglich auf den Markt zurückzubringen, um das Projekt zu refinanzieren. Die RBS selbst wird angesichts dessen, dass er durch Steuergelder finanziert ist, nicht selber investieren können, ist aber zum Verkauf verpflichtet. Gleiches gilt für das Depotareal. Auch dieses wird nicht mehr im heutigen Umfang genutzt werden können. Gleich hat der Bund im Übrigen auch im Fall eines nicht mehr benötigten Depotareals entschieden und die RBS verpflichtet, dieses zu verkaufen. Die Einnahmen werden in den Bau des neuen Areals in Bätterkinden reinvestiert. Die RBS hat keine Verfügungsmacht, sondern ist zu diesem Vorgehen verpflichtet.

Betreffend die Kostenzusammenstellung vergewissert sich **Heinz Flück**, dass es sich beim Betrag von 4 Mio. Franken für den Landerwerb durch die Stadt um den Bahnhofsplatz handelt. Daneben erkundigt er sich nach den möglichen Preisen für den Erwerb, bezogen auf die heutige und Zonierung für Öffentliche Bauten und Anlagen. Ihm scheint es sinnvoller zu sein, anstelle eines Landverkaufes einen Landabtausch zu tätigen, zumal die Stadt ein Interesse daran hat, mitbestimmen zu können, was mit dem heutigen Depotareal geschehen soll. Die RBS ist letztlich für den Verkehr und nicht für Immobilien zuständig. Gemäss **Fabian Schmid** wurde für die zwei Landflächen ein mittelgrosser dreistelliger Quadratmeterpreis bezahlt, wobei derjenige Teil, der zum öffentlichen Bahnhofplatz wird, im Erwerb eingeschlossen ist. Mit dem BAV konnte vereinbart werden, dass die RBS nicht verpflichtet ist, das Grundstück der Stadt zum gleichen Preis weiterzuverkaufen. Der Bahnhofplatz Ost, d.h. das ehemalige Gleisareal, ist in der Ortsplanungsrevision in der Zone ÖeBA vorgesehen, weshalb die Stadt zum Erwerb innerhalb einer definierten Zeitspanne verpflichtet ist.

**Pirmin Bischof** rekapituliert die Investitionen der RBS von zirka 77 Mio. Franken sowie die von der Stadt zu tragenden Kosten von 43 Mio. Franken. Dabei finanziert die RBS den Bau

teilweise mit dem erzielten Gewinn aus dem Verkauf. Er erkundigt sich, welcher Betrag zwecks Refinanzierung des Projekts zurück in die Stadt fließen wird. Gemäss **Fabian Schmid** wird es einerseits eine Mehrwertabschöpfung für die Aufzoning geben, andererseits handelt es sich bei den 77 Mio. Franken um einen Nettobetrag, also nach Rückführung nicht benötigter Grundstücke der RBS an den Markt. Obgleich heute unklar ist, welchen Betrag die Grundstücke abwerfen werden, ist die RBS aufgrund der guten Lage zuversichtlich, dereinst einen guten Preis zu erzielen. Erste Gespräche mit allfälligen Investoren wurden bereits geführt, wobei Interessenten namentlich für das ENTER-Areal bestehen. **Pirmin Bischof** erkundigt sich nach der Art der Mehrwertabschöpfung, die bei einem möglichen Investitionsvolumen von ungefähr 200 Mio. Franken ausgelöst werden könnten und erkundigt sich, ob es korrekt ist, dass diese Abschöpfung nicht der Stadt, sondern der RBS zukommen würde. Dies ist auf der Zusammenstellung nicht ersichtlich. **Fabian Schmid** bestätigt, dass die RBS bzw. der Bund dieses Land erworben hat und nicht benötigte Landteile weiterverkaufen wird. Der Erlös wird folglich bei der RBS verbleiben. Die Stadt profitiert ihrerseits durch den günstigeren Kaufpreis, wenn sie diese von der RBS erwirbt. **Stefanie Ingold** präzisiert, dass der Stadt die Mehrwertabschöpfung aus der Arealentwicklung bzw. aufgrund der Aufzoning zukommt. **Claudio Hug** wünscht, die Ausführungen zur Mehrwertabschöpfung und dadurch resultierenden Geldzuflüsse an die Stadt ebenfalls in die Unterlagen aufzunehmen.

Zur Frage, ob eine Vereinbarung mit der Espace Real Estate AG betreffend die Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 existiert und was diese beinhaltet, bestätigt **Yves Gaudens** das Vorliegen eines Entwurfs. Die Eigentümerschaft beteiligt sich mit einem Betrag von Fr. 400'000 am Anschluss PU-Mitte, was ebenfalls zu Anpassungen an den Liegenschaften führen wird. **Thomas Kieliger** präzisiert, bei beiden Liegenschaften handelt es sich um eine der ersten Stockwerkeigentümerschaften in der Schweiz. Obwohl die Espace Real Estate als Eigentümerin eine Zweidrittelmehrheit hält, gilt das Einstimmigkeitsprinzip. Neben der Stockwerkeigentümerschaft existiert die Espace Real Estate als weitere Eigentümerin. Diese war zum Zeitpunkt des Masterplans als Investorin aufgeführt, zog ihr mögliches Investment unter anderem durch die verworfene Mantelnutzung zurück.

**Yves Gaudens** nimmt die Frage der Buslinien auf und verweist auf die Ausführungen im Antrag. Der Bericht vom Juni 2023, sieht eine Linie zum Südbahnhof vor. Ob diese dort endet oder weiterführt, ist im Moment offen. Die dunkelgrüne Stadtlinie ist vom Kanton zum heutigen Zeitpunkt nicht bestätigt. **Thomas Kieliger** kann hierzu ebenfalls keine verlässliche Aussage machen und müsste mit dem Kanton Rücksprache nehmen. **Corinne Widmer** weist auf die Möglichkeit der Stadt hin, im Agglomerationsprogramm zu dieser Thematik die Meinung vorzutragen. **Fabian Schmid** ist als Vertreter der RBS im BSU vertreten, weshalb ihm das Thema bekannt ist. Die Planung aus dem Jahr 2018 wurde unter anderem wegen der Postautolinie kritisiert und die ganze Planung nochmals aufgerollt und weitere Themen, bspw. die künftige Erschliessung des Weitblicks, aufgenommen. Dies ist auch der Grund, weshalb die Stadtlinie noch nicht bestätigt ist. Für die auf dem Plan eingezeichnete grüne Linie wird kantonsseitig aktuell von einer schlechten Kostendeckung ausgegangen. Aus Spargründen wird beim Kanton über die Streichung von fünf Ortsbuslinien diskutiert. Obwohl die genannte Linie ein gewisses Potenzial hat, wird sie aktuell nicht umgesetzt. Diese Linienführung ist aber nicht Thema des Agglomerationsprogramms, sondern der rollenden Angebotsplanung. Er geht davon aus, dass das Konzept des Kantons im nächsten Jahr finalisiert wird, wobei die grüne Linie vorerst aus Kostendeckungsgründen nicht enthalten sein wird. **Angela Petiti** ist der Auffassung, diese sei zwar nicht bestätigt, werde vorerst aber als Versuchslinie geführt, um die Frage der Kostendeckung zu klären. Dies wird von **Fabian Schmid** bestätigt. Der Ausbau der Buslinien oder eine allfällige Streichung aus Rentabilitätsgründen ist gemäss **Stefanie Ingold** Sache des Kantons.

**Markus Schüpbach** fragt sich, was bei einer Rückweisung in den nächsten drei bis sechs Monaten realistischerweise noch erarbeitet werden könnte. Eine komplette Rückweisung ist

nicht ratsam, zumal eine Zusicherung der RBS, SBB oder anderer Beteiligter kaum erhältlich gemacht werden kann. Die Antworten der Gemeinden lassen sich nicht ändern und es fragt sich, ob sich die Kosten durch eine weitere Gesprächsrunde tatsächlich erheblich reduzieren würden. Wenn, dann wohl mit einem neuen Projekt, wozu aber keine Zeit besteht. Festgehalten werden kann, dass die SBB in beide PU investieren wird. Weder seitens RBS noch die Espace Real Estate als Grundeigentümerin kann ein verbindliches Statement abgeben. Was die Buslinienführung betrifft, wird heute ebenfalls kein Entscheid gefällt werden können. Der Gemeinderat befindet sich somit am gleichen Punkt wie der Umwelt- und Bauausschuss, der sich letztlich für die Genehmigung des Projekts ausgesprochen hat. Einige der Fragen werden unbeantwortet bleiben. Als Einzelsprecher fügt er an, es gebe keine namhaften Voten, die für die beantragte Rückweisung sprechen. Bei einer Verschiebung des Entscheids wird sich in drei oder sechs Monaten keine andere Situation ergeben. Daran ändert auch die Höhe des Investitionskredits nichts.

**Stefanie Ingold** fasst positiv zusammen, dass sich alle für den Mehrwert des Projekts ausgesprochen haben und die Wichtigkeit der Investition sehen, aber zeitnah auch nicht alle offenen Fragen beantwortet werden können.

**Jolanda Egger** hat sich im Umwelt- und Bauausschuss für das Projekt ausgesprochen und ist davon überzeugt. Dennoch blieb die Frage nach der kostengünstigeren Variante der Velostation bis anhin unbeantwortet. Sofern dies gelingt, dürften alle ein Interesse an der Gutheissung des Kredits haben. **Angela Petiti** kontert damit, dies im Vorfeld abgeklärt und an der letzten Sitzung diskutiert zu haben.

**Yves Gaudens** repetiert die Frage, ob bei einem allfälligen Verzicht auf die Velostation diese von der RBS finanziert wird. Für **Fabian Schmid** lässt sich diese Frage nicht einfach beantworten, da die Velostation Teil des Gesamtagglomerationsprogramms des Bundes ist. Sofern die RBS nur ihren Teil realisiert, würde sie einen 1:1-Ersatz erstellen. Er bezweifelt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf die Velostation verzichtet werden kann, da ein wesentlicher Teil wegbrechen würde. **Stefanie Ingold** erinnert erneut daran, mit dem Wegfall der Velostation – einem wesentlichen Bestandteil des Programms – würden auch die Beiträge wegfallen. Es dürfte ein schlechtes Signal sein, wenn seitens der Stadt Projekte eingegeben und diese im Verlaufe des Verfahrens abgeändert werden. Für **Thomas Kieliger** präsentiert sich eine einfachere Rechnung. Alle Beteiligten erhalten einen Drittel der Beiträge und die Stadt profitiert von diesem für die Erstellung der Velostation. Würde die Stadt auf die Velostation verzichten, würde der Ersatz, den die RBS realisieren würde, sich nicht mit der projektierten Station vergleichen lassen.

**Stefanie Ingold** lässt über den Antrag von Pirmin Bischof, die Vorlage Bahnhof Süd Solothurn mit konkreten Abklärungsaufträgen an das Stadtbauamt zurückzuweisen, abstimmen.

**Der Rückweisungsantrag von Pirmin Bischof wird mit 8 Ja-Stimmen zu 18 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt (Ausstand Markus Jäggi, Philipp Jenni).**

**Heinz Flück** merkt zusätzlich an, für die Vorlage für die Gemeindeversammlung den neuen Mehrwertsteuersatz aufzuführen.

**Markus Schüpbach** erachtet das Anliegen, bis zur Gemeindeversammlung bei den Anliegergrundstückseigentümern Absichtserklärungen einzuholen oder bis dahin zumindest den Versuch dazu zu unternehmen, als legitim. Er beantragt, dieses als Auftrag und Antrag aufzunehmen.

**Charlie Schmid** merkt in Bezug auf die Mitwirkungsstellungen 3 und 51 an, dass gemäss diesen die Gemeinde Biberist die Anpassung der Velorampe verlangt hatte. Dies würde



bedeuten, dass die Eingabe seitens der Gemeinde erfolgt war und nicht wie zuvor behauptet, von einer Einzelperson. Würden diese Anliegen berücksichtigt, kann auch entsprechend wieder auf die Gemeinden zugegangen werden.

**Stefanie Ingold** bringt die drei Anträge gemeinsam zur Abstimmung.

Der Stadtschreiber **Urs Unterlerchner** hält fest, dass der Gemeinderat soeben über drei Anträge abgestimmt hat. Dabei gilt aber einzig der Antrag 2 als zuhanden der Gemeindeversammlung beschlossen.

**Markus Schüpbach** spricht sich nochmals dafür aus, den **Auftrag an das Stadtbauamt, dem Gemeinderat vor der Gemeindeversammlung Absichtserklärungen bei den Anliegergrundeigentümerschaften einzuholen**, an dieser Stelle aufzunehmen und darüber ebenfalls abzustimmen. Entsprechend muss der Gemeinderat diese Unterlagen hinreichend früh erhalten.

Auf Rückfrage von **Urs Unterlerchner** wird in Bezug auf diesen Antrag nur zuhanden des Gemeinderats abgestimmt. **Claudio Hug** verdeutlicht, dieser sei als Antrag 4 des Beschlusses aufzunehmen. Nach kurzer Diskussion hinsichtlich der betroffenen Grundstückseigentümer **beantragt Pirmin Bischof, Antrag 4 insofern zu ergänzen, dass zuhanden des Gemeinderats auch die Absichtserklärungen der SBB sowie des BSU/Kanton einzuholen sind**. Dies insbesondere vor dem Hintergrund unklarer Aussagen der SBB, was den Ausbauschritt 2035 betrifft. Die BSU soll ersucht werden, ihre Absichten in Bezug auf die Buslinie darzulegen. In diesem Zusammenhang betont **Fabian Schmid** nochmals, nicht der Ausbauschritt und das damit verfolgte Ziel sei in Frage gestellt, sondern die Massnahmen dazu.

**Der Antrag von Markus Schüpbach mit den Ergänzungen von Pirmin Bischof, von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke sowie der SBB und der RBS zuhanden des Gemeinderates vor der Gemeindeversammlung zeitnah Absichtserklärungen einzuholen, wird mit 24 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen (27 anwesende Gemeinderatsmitglieder) angenommen.**

Gestützt auf den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses wird bei 27 anwesenden Gemeinderatsmitglieder (Ausstand Markus Jäggi und Philipp Jenni)

**beschlossen:**

*23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 4 Enthaltungen*

1. Das Investitionsprojekt der Bauherrengemeinschaft RBS, Kanton Solothurn, Stadt Solothurn und SBB «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» mit Projektteilen und Kostenanteil der Stadt Solothurn wird zur Kenntnis genommen. Den Projektteilen der Stadt, namentlich der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, der PU-West und der Velostation Süd wird zugestimmt.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Agglomerationsprogramm des Bundes einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) und das BAV einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken (Anteil Stadt Solothurn) leistet.

Die Investitionen Netto betragen für die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn somit Fr. 25'211'000.-.

*24 Ja-Stimmen, 3 Enthaltungen*

4. Absichtserklärungen von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke sowie der SBB und der RBS zuhanden des Gemeinderates vor der Gemeindeversammlung zeitnah einholen.

Gestützt auf den Antrag des Umwelt- und Bauausschusses wird bei 27 anwesenden Gemeinderatsmitglieder (Ausstand Markus Jäggi und Philipp Jenni) zuhanden der Gemeindeversammlung

**beschlossen:**

*23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 4 Enthaltungen*

2. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» wurden auf Fr. 42'476'000.- veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.- zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsindex BTI mit Stichtag 1. April 2023).

**Verteiler (elektronisch)**

Gemeindeversammlung

Stadtbauamt

Vorsitzender Umwelt- und Bauausschuss

ad acta 651-2

Der Stadtschreiber:



Die Protokollführerin:

