

Abstimmungsbotschaft

Urnenabstimmung vom 22. September 2024

Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditbewilligung



Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd; Kreditbewilligung

BOTSCHAFT

Das Wichtigste in Kürze

- Aufgrund des steigenden Passagieraufkommens wird der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) auf der Strecke Bern-Solothurn ab Ende 2030 längere Zugskompositionen einsetzen. Die längeren Züge haben nicht nur den aktuellen Umbau des Tiefbahnhofs Bern zur Folge, sondern führen ebenfalls zu einer umfassenden Neugestaltung der gesamten RBS-Perron- und Gleisanlagen des Bahnhofs Solothurn. Stadt und Kanton Solothurn haben diese Anpassungen zum Anlass genommen, die heute unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof Süd, den Zugang sowie die Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und neu zu gestalten.
- Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt „Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd“ wurden auf 42'476'000.00 Franken veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von 39'626'000.00 Franken 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).
- Das Agglomerationsprogramm des Bundes leistet einen Beitrag von 11.03 Mio. Franken an das Projekt und das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Beitrag von 5.00 Mio. Franken. Die Investitionen Netto betragen somit 25'211'000.00 Franken.
- Die Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024 ist auf die Anträge des Gemeinderates eingetreten und hat das Geschäft zuhanden der Schlussabstimmung an der Urne verabschiedet.

Ausgangslage

Der Bahnhof Solothurn Süd stellt mit den Bahnverbindungen Biel-Olten-Zürich und Bern-Solothurn eine zentrale Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr von Stadt und Region dar. Aufgrund des steigenden Passagieraufkommens wird der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) auf der Strecke Bern-Solothurn ab Ende 2030 längere Zugskompositionen (185 m) einsetzen. Die längeren Züge haben nicht nur den aktuellen Umbau des Tiefbahnhofs Bern zur Folge, sondern führen ebenfalls zu einer umfassenden Neugestaltung der gesamten RBS-Perron- und Gleisanlagen des Bahnhofs. Stadt und Kanton Solothurn haben diese umfassenden Anpassungen zum Anlass genommen, die heute unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof Süd, den Zugang sowie die Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und neu zu gestalten.

Das Gebiet weist heute verschiedene Defizite auf. Dies sowohl in Bezug auf die städtebauliche Situation als auch auf die Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr sowie die Zugänge für den Fussgänger- und Veloverkehr. Das Gebiet wurde schon im Rahmen der letzten Ortsplanung 1996 als „instabiles Gebiet mit planerischem Handlungsbedarf“ bezeichnet. Zwar wurde der Bahnhofplatz Nord vor einigen Jahren neu gestaltet. Auf der Südseite wurde indessen nichts Wesentliches verändert.

Bahnhof als urbaner Dreh- und Angelpunkt

Die zunehmende Digitalisierung und Individualisierung vergrössert das Bedürfnis nach direkten, zwischenmenschlichen Kontakten. Eine lebendige Stadt mit urbanen Qualitäten zieht Menschen und Unternehmen mit vielfältigen Dienstleistungen und Arbeitsplätzen an. Die Gebiete rund um Bahnhöfe spielen deshalb in vielen Städten eine entscheidende Rolle. Sie sind Dreh- und Angelpunkte für die urbane Entwicklung. Das ist in Solothurn nicht anders.

Mit dem Projekt «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd» sollen wichtige Potenziale erschlossen und eine nachhaltige Entwicklung südlich des Bahnhofs angestossen werden, die sich an den Leitsätzen der Ortsplanung orientiert. Mit der Realisierung der städtischen Projektteile PU West, der Velostation und des Bahnhofplatzes Süd trägt die Stadt ihren Teil für die Region und den Kanton bei.

Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd: Nutzen und Mehrwerte

Nachhaltige Entwicklung. Das Projekt unterstützt die Anstrengungen, die nachhaltigen Entwicklungsziele aus dem räumlichen Leitbild zu erreichen und sieht die Aufwertung der Areale rund um das Gebiet Bahnhof Süd vor. Die Qualitäten der Altstadt und des Aare-Raums sollen ergänzt und die bislang nicht vorhandenen urbanen Qualitäten entwickelt werden. Damit wird Solothurn als Zentrum mit hoher Standortattraktivität gestärkt.

Zukunftsfähige Mobilität. Der Ausbau der Kapazitäten des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) bringt bessere Verbindungen von und nach Bern. Diese Chance soll genutzt werden, um die Voraussetzungen zu schaffen, das Busangebot weiterzuentwickeln und bessere Anschlüsse auf Nah- und Fernverkehr zu ermöglichen. Dabei resultiert dank kürzerer Umsteigewege ein schnellerer Zugang zu den Zügen. Die neue unterirdische Velostation erhöht zusätzlich die Attraktivität einer nachhaltigen Mobilität. Das Projekt stärkt somit Solothurn als regionale Verkehrsdrehscheibe und ermöglicht eine zukunftsfähige Mobilität.

Stadt der kurzen Wege. Mit der geplanten Unterführung wird eine neue Verbindung auf der Nord-Süd-Achse geschaffen, die mit dem Nutzen einer neuen Fuss-/Velobrücke über die Aare vergleichbar ist. Die direkte und sichere Verbindung bringt die Stadt näher zusammen und verbessert gleichzeitig den Bahnzugang.

Urbaner Treffpunkt. Das Bahnhofareal, wichtigste Verkehrs-Drehscheibe von Stadt und Region, gewinnt an Attraktivität. Gleichzeitig hat der Bahnhofplatz Süd das Potenzial, sich zu einem urbanen Treffpunkt der Stadt zu entwickeln. Es werden attraktive Rahmenbedingungen für neue gewerbliche Angebote geschaffen und der öffentliche Raum für eine klimagerechte Stadtentwicklung genutzt. Die Stadt Solothurn wird als Treffpunkt mit vielfältigen Stadträumen gestärkt.

Projektbeschreibung

In mehreren Etappen und in enger Zusammenarbeit mit allen Projektpartnern (RBS, SBB, Kanton und Stadt Solothurn) wurde das Generationenprojekt «Bahnhof Solothurn Süd» erarbeitet, das die Südseite des Bahnhofs aufwerten soll. Nebst den notwendigen Anpassungen des RBS-Bahnhofs (Perronverlängerung und Perronabschluss) werden die bestehende Personenunterführung Mitte sowie die Perrons inklusive deren Zugänge vergrössert und mit der Realisierung einer neuen Fussgänger- und Velounterführung (PU-West) eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum geschaffen. Mit dem Projekt sollen zudem die Buslinien besser an den Regional- und Fernverkehr angebunden sowie der Fuss- und Veloverkehr insgesamt komfortabler und attraktiver werden, etwa durch eine unterirdische Veloparkierung Süd.

Personenunterführung West

Die geplante PU-West mit einer Länge von ca. 105 m und einer Breite von ca. 9 m erstreckt sich unter dem Gleisfeld zwischen dem Bahnhofplatz Nord und dem neuen Bahnhofplatz Süd. Im Norden liegt sie zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB sowie der Liegenschaft Perron 1 an der Dornacherstrasse 26/28 und verläuft rechtwinklig unter den Gleisen der SBB. Der südliche Teil der PU

Dornacherstrasse 26/28 und verläuft rechtwinklig unter den Gleisen der SBB. Der südliche Teil der PU befindet sich im Bereich des ehemaligen Museums ENTER. Neben der funktionalen Erschliessung des Bahnhofsbetriebs bietet sie das städtebauliche Potenzial, die beiden Stadtteile enger miteinander zu verknüpfen.



Velostation Süd

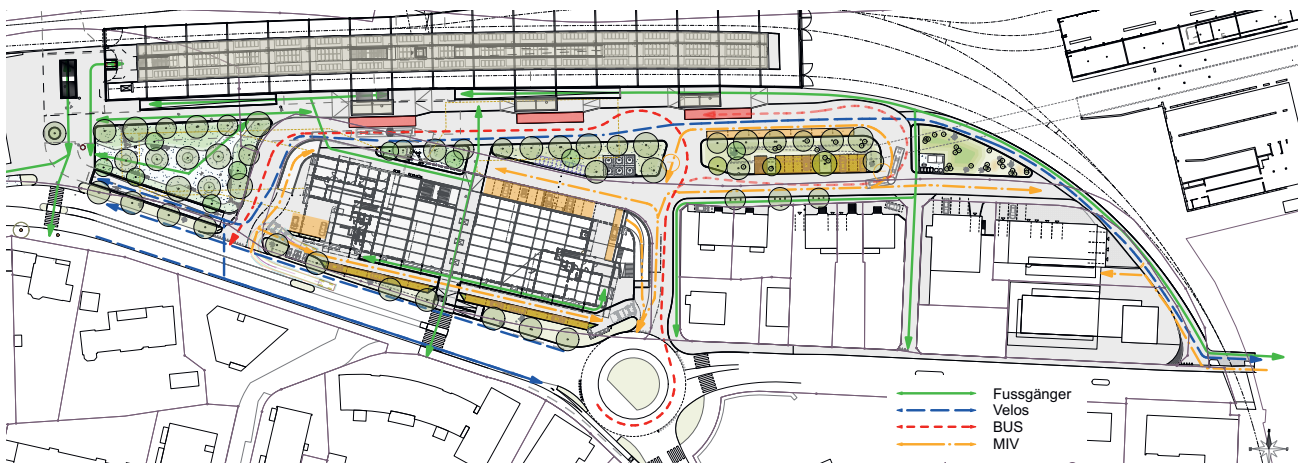
Die neue Velostation Süd, mit finanzieller Beteiligung der Stadt Solothurn, soll an die neue PU-West und die angepasste PU-Mitte sowie an die Passage der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 anschliessen. Die auf der Ebene des Untergeschosses vorgesehene und überwachte Velostation soll Platz für zirka 600 Fahrräder inkl. erweiterten Abstellmöglichkeiten für Lastenräder sowie Stellplätze mit Ladestationen für E-Bikes bieten.

Bahnhofplatz Süd

Mit dem Neubau des RBS-Bahnhofs soll auch der heutige Bahnhofplatz Süd einer kompletten Neugestaltung unterzogen und ein belebter Aufenthaltsort realisiert werden. Angesichts der Anpassungen der unterirdischen Erschliessung (PU-West, PU-Mitte, Velostation Süd) sollen die Rampen und Treppen neu angeordnet sowie drei neue Bushaltestellen erstellt werden. Weiter wird eine Neugestaltung des Areals für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr beabsichtigt.

Der westliche Teil des Platzes soll ausschliesslich dem ÖV sowie dem Velo- und Fussverkehr vorbehalten sein und mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt werden. Die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr soll via Kreisverkehr geregelt werden. Die Neuordnung der Zufahrt gilt namentlich für die Parkplätze der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41/43 sowie den „Kiss and Ride“-Bereich der Bahnkunden. Dem motorisierten Individualverkehr sollen weiterhin Parkplätze in unveränderter Anzahl zur Verfügung stehen, die neu südlich und nordöstlich der Hochhäuser vorgesehen sind. Die Parkfelder auf der Nordwestseite sollen aufgehoben werden. Dem Fuss- und Veloverkehr von und nach Zuchwil sollen als Zufahrten entweder die Route via Zuchwilerstrasse und den „Güggel-Kreisel“ oder die umgestaltete Alternative via Holunderweg Ost zur Verfügung stehen.

Der gesamte Platz soll den Prinzipien der Schwammstadt Rechnung tragen. Alle nicht dem Verkehr dienenden Flächen sollen der vorgesehenen Nutzung entsprechend begrünt oder unversiegelt gestaltet werden. Zudem sollen engere Platzbereiche mit einer wasserdurchlässigen Befestigung (Kiesbelag) ausgestaltet und möbliert werden, um zum Verweilen einzuladen.



Übersicht Situation Bahnhofplatz Süd, verkehrliche Neuorganisation des Platzes

Kantonsstrasse (Zuchwilerstrasse)

Infolge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind ebenfalls Anpassungen an den Zu- und Wegfahrtpunkten des Bahnhofplatzes notwendig. Dies betrifft primär die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Buszufahrt über den "Güggel-Kreisel". Aufgrund vermehrter Verkehrsunfälle wird die Kreiselgeometrie angepasst und Richtung Norden vergrössert. Wo erforderlich, sollen die Kantonsstrasse dem neuen Bahnhofplatz angepasst und teilweise Werkleitungen umgelegt werden. Die Kosten für die Anpassungen Zuchwilerstrasse inkl. "Güggel-Kreisel" trägt der Kanton.

RBS Perronanlage

Der Einsatz von längeren Zügen erfordert eine Verlängerung der Perronanlage. Zudem muss deren Ausgestaltung an das zu erwartende höhere Fahrgastaufkommen angepasst werden, was eine Verbreiterung der Bahnsteige sowie der Zugänge / Aufgänge und der Unterführung erforderlich macht. Dabei sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umzusetzen. Gleichzeitig soll die Perronanlage vollständig eingehaust werden, um eine Nachtabstellung der RBS-Züge zu ermöglichen. Aufgrund dieser Ausgangslage wird die bestehende Gleisanlage des RBS vollständig ersetzt.

Kosten und Finanzkennzahlen

Gesamtinvestitionskosten (Kostenanteile RBS, Kanton und Stadt)

Die Gesamtprojektkosten betragen 161.298 Mio. Franken. Hiervon beträgt der Kostenanteil der RBS 77.144 Mio. Franken, der Kanton übernimmt einen Anteil von 40.67 Mio. Franken und die Stadt Solothurn einen Anteil von 43.484 Mio. Franken (alle Beträge inkl. MWSt).

Die Stockwerkeigentümerschaft Zuchwilerstrasse 41/43 soll an den Anschlusskosten der PU-Mitte beteiligt werden. Die Kosten für die Anpassungen der Werkleitungen (vgl. nachfolgende Tabelle 1, Pos. 7 und 8) werden durch die jeweiligen Werkeigentümer übernommen. Nach Abzug dieser beiden Beiträge belaufen sich die Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt) auf 42'476'000.00 Franken (inkl. MWSt).

| Investitionskosten Brutto (Anteil Stadt) | <i>Kosten BP</i> | Kostenanteil Stadt | <i>Kostenanteil Kanton</i> | <i>Kostenanteil RBS</i> |
|--|-----------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 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 |
| MWSt. | 11'532'000.00 | 3'109'000.00 | 2'908'000.00 | 5'514'000.00 |
| Gesamtinvestitionskosten (inkl. MWSt.) | 161'298'000.00 | 43'484'000.00 | 40'670'000.00 | 77'144'000.00 |
| 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 |
| Kostenbeteiligung Dritte (exkl. MWSt.) | -1'960'000.00 | -936'000.00 | -1'024'000.00 | 0.00 |
| MWSt. | -151'000.00 | -72'000.00 | -79'000.00 | 0.00 |
| Kostenbeteiligung Dritte (inkl. MWSt.) | -2'111'000.00 | -1'008'000.00 | -1'103'000.00 | 0.00 |
| Investitionskosten Brutto (inkl. MWSt.) | 159'187'000.00 | 42'476'000.00 | 39'567'000.00 | 77'144'000.00 |

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

Realisierung und Kostenteiler

Die Projektteile mit städtischer Beteiligung können bezüglich Bauablauf, Kosten und Bauzeit nur effizient realisiert werden, wenn sie gleichzeitig mit den Anpassungen der Bahninfrastrukturen und den Anpassungen der RBS sowie den kantonalen Infrastrukturen durchgeführt werden. Würden die Projektteile separat oder zu einem späteren Zeitpunkt realisiert, was bei der PU-West oder der Velostation auch baulich kaum möglich wäre, müsste mit enormen Mehrkosten gerechnet werden. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass die heute zugesicherten Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm und der Finanzierungsbeitrag des BAV von insgesamt über 32 Mio. Franken hinfällig würden. Der vorliegende Kreditantrag geht von einer gemeinsamen Realisierung des Gesamtprojekts aus. Zur Berechnung der jeweiligen Kostenanteile wurden gemeinsam und unter Beizug externer Kostenplaner detaillierte sowie umfangreiche Überlegungen angestellt und Verhandlungen geführt. Aufgrund der räumlichen und bautechnischen Abhängigkeiten leisten alle Bauherren ihren Beitrag zu den jeweiligen Projektteilen.

Kostenbeitrag Agglomerationsprogramm

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.

Investitionskosten Netto (Anteil Stadt)

Ausgehend von den Investitionskosten Brutto sind die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (total 22.06 Mio. Franken) und dem Finanzierungsbeitrag BAV (total 10.00 Mio. Franken) in Abzug zu bringen (vgl. nachfolgende Tabelle). Die Beiträge werden zwischen Stadt und Kanton analog zur Beteiligung an den Baukosten zu je 50% aufgeteilt.

| Investitionskosten Netto | | |
|---|------------|----------------------|
| 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. | CHF | 1'802'000.00 |
| Investitionskosten Netto (inkl. MWSt.) | CHF | 25'211'000.00 |

Tabelle 2: Investitionskosten Netto in Fr. inkl. MWSt

Kreditbewilligung

Für das Bauvorhaben ist der Bruttokredit zu bewilligen. Die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen werden nur für effektiv nach Baufortschritt erbrachten Leistungen ausbezahlt.

| | | |
|---|------------|----------------------|
| Investitionssumme | CHF | 42'476'000.00 |
| 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 |
| zu beantragender Ergänzungskredit (brutto) | CHF | 39'626'000.00 |

Tabelle 3, zu beantragender Ergänzungskredit Brutto in Fr. inkl. MWSt

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 gesamten Gebiets rund um den Bahnhof Solothurn Süd in Gang zu setzen. Darüber hinaus lassen sich durch die zeitgleiche Umsetzung der seitens des RBS ausgelösten Massnahmen im Gleis- und Perronbereich Synergien nutzen sowie die heutige Verkehrssituation verbessern.

Sollte die Stadt die Finanzierung der städtischen Projektinhalte ablehnen, wird der RBS die Neuordnung der RBS Perron- und Gleisanlagen sowie die Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung (PU-Mitte) eigenständig umsetzen, damit die Minimalanforderungen an einen reibungslosen Bahnbetrieb erfüllt sind. Dies betrifft namentlich die Anpassungen im Bereich unterhalb der neuen Perron- und Gleisanlage inkl. Rampen und Treppenaufgängen an den Bestand.

Die Projektteile mit Beteiligung der Stadt können nur effizient realisiert werden, wenn dies gleichzeitig mit den Anpassungen der Bahninfrastruktur geschieht. 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. Zudem ist davon auszugehen, dass die heute zugesicherten Kostenbeiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm, der Finanzierungsbeitrag des BAV von insgesamt über 32 Mio. Franken und der Kostenbeteiligung des Kantons hinfällig würden.

Antrag des Gemeinderates:

1. Die Investitionskosten Brutto für den Anteil der Stadt Solothurn am Projekt „Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd“ wurden auf Fr. 42'476'000.00 veranschlagt. Hierfür wird ein Brutto-Ergänzungskredit von Fr. 39'626'000.00 zugunsten der Rubrik 1.6155.5010.002 bewilligt (Preisbasis April 2023). Dieser Kredit erhöht sich um die teuerungsberechtigten Kosten (Bahnteuerungsinde-
x BTI mit Stichtag 1. April 2023).

Die Gemeindeversammlung vom 24. Juni 2024 ist auf die Anträge des Gemeinderates eingetreten und hat das Geschäft zuhanden der Schlussabstimmung an der Urne verabschiedet.

* * *

Die detaillierten Unterlagen können beim Stadtbauamt eingesehen werden.

Im Internet werden alle Unterlagen unter www.stadt-solothurn.ch veröffentlicht. Weitere Informationen über die Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd unter: www.solothurn-sued.ch.

Informationen zur Stimmabgabe

Bei der persönlichen Stimmabgabe ist der Stimmrechtsausweis im Wahlbüro abzugeben. Die Wahl- und Stimmzettel sind einem Wahlbüromitglied zum Abstempeln (auf der Rückseite) vorzulegen. Anschliessend sind die Zettel in die betreffende Urne zu legen.

Bei der brieflichen Stimmabgabe beachten Sie bitte die Hinweise auf der Rückseite des Zustellkuverts. Vergessen Sie nicht, den Stimmrechtsausweis zu unterzeichnen. Bitte rechtzeitig der Post übergeben: A-Post bis spätestens am Donnerstag, B-Post bis spätestens am Dienstag vor dem Wahlsonntag. Die Kuverts sind zu frankieren!

Zustellkuverts können persönlich oder durch Boten (Montag - Freitag, 08.00 - 12.00 Uhr und 14.00 - 17.00 Uhr) der Stadtkanzlei bzw. den Einwohnerdiensten übergeben werden. Ausserhalb der Büroöffnungszeiten kann das Zustellkuvert in die speziell bezeichneten Briefkästen im Gemeindehaus (Barfüssergasse 17), im Stadtpräsidium (Baselstrasse 7) oder im Schulhaus Brühl gelegt werden (am Samstag vor der Abstimmung bis spätestens 24.00 Uhr).

Wurde das Stimmkuvert falsch geöffnet, kann ein neues bezogen werden (Stadtkanzlei, Baselstrasse 7, oder Einwohnerdienste, Gemeindehaus, Barfüssergasse 17).

Die Wahlbüros sind wie folgt geöffnet:

Sonntag, 22. September 2024, 10.00 – 12.00 Uhr

Standorte Wahlbüros:

Gemeindehaus, Barfüssergasse 17

Schulhaus Brühl, Brühlstrasse 120