

Solothurn Hauptbahnhof Süd - RBS

Bericht zur Masterplanung als Grundlage für das Vorprojekt und den Gestaltungsplan

4. Mai 2020

Die Partner:

Stadt Solothurn

Kanton Solothurn

Regionalverkehr Bern Solothurn RBS

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Gemeinde Zuchwil

Espace Real Estate AG

Stiftung ENTER

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Solothurn

RBS

Kanton Solothurn

Auftragnehmer:

Feddersen & Klostermann, Zürich (Federführung)

Nipkow Landschaftsarchitektur BSLA SIA, Zürich

Oscar Merlo, teamverkehr, Zug

Bearbeitung Bericht:

Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann

Zuzana Ondruskova, Feddersen & Klostermann

Andrea Lenggenhager, Stadtbauamt Solothurn

Gabriela Barman, Stadtbauamt Solothurn

Ueli Reinert, RBS

Mirjam Etter-Gutermuth, RBS

Thomas Kieliger, Kieliger & Gregorini AG

Inhalt

Management Summary	1
1 Ausgangslage, Ziele und Rahmenbedingungen	2
1.1 Ausgangslage (Studienauftrag).....	2
1.2 Erkenntnisse aus dem Studienauftrag	4
1.3 Ziele und Auftrag der Masterplanphase	5
1.4 Anforderungen und Rahmenbedingungen gesamthaft und für die Teilprojekte (Module).....	7
2 Grundlagen	11
2.1 Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn (OPR)	11
2.2 Reglement zum Planungsausgleich (Mehrwertabgabepflicht).....	13
2.3 Agglomerationsprogramm Solothurn	14
3 Bearbeitungsprozess und Beteiligte	15
3.1 Studienauftrag – Erkenntnisse, Empfehlungen	15
3.2 Grundeigentümer / Akteure / Interessen	15
3.3 Aufträge	17
3.4 Veränderung bei der Setzung der Bauten zu den Bahnlinien aufgrund der PU West und des Ausbaubedarfs SBB	17
3.5 Perronanlagen RBS	19
3.6 Bedarfsnachweis für eine Personenunterführung West.....	19
3.7 Prüfung möglicher Mantelnutzungen	20
3.8 Weiterbearbeitung Museum ENTER.....	21
4 Masterplan: städtebauliches Konzept und Richtprojekte der Module	22
4.1 Städtebauliches Konzept	22
4.2 Perronanlage RBS (Modul A1).....	23
4.3 Neue Personenunterführung West (Modul B1)	24
4.4 Neuer Bahnhofplatz Süd bzw. Süd-Ost (Module A3 und B2)	24
4.5 Erschliessung ÖV: Bushaltenkanten.....	25
4.6 Erschliessung Langsamverkehr mit Velo-Abstellung (Module B3, sowie A3 und B2)	26
4.7 Weitere Erkenntnisse zur Nutzung des Untergrunds	27
4.8 Langsamverkehrsverbindung nach Zuchwil (Modul D1).....	28
4.9 Erschliessung MIV inkl. Parkierung.....	28
4.10 Mantelnutzung (Modul A2, Machbarkeitsstudie)	29
4.11 Museum ENTER (Modul E).....	29
4.12 Zukunft Depot (Modul F)	31
5 Veränderungen der Grundeigentümerverhältnisse und Ausgleich.....	32
5.1 Grundeigentumsverhältnisse heute und in Zukunft	32
5.2 Veränderungen aus der Ortsplanungsrevision (OPR)	34
6 Kosten und Finanzierung	36
6.1 Ermittlung der Gesamtkosten.....	36

Solothurn Hauptbahnhof Süd - RBS, Masterplanung – Schlussbericht

6.2	Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm Solothurn	37
6.3	Kosten Vorprojektphase und Gestaltungsplan.....	37
7	Weiteres Vorgehen und Terminplanung	38
7.1	Vorprojektphase	38
7.2	Verfahren und planungsrechtlicher Abgleich	39
7.3	Kommunaler Gestaltungsplan	39
7.4	Terminplan Projektablauf und Nutzungsplanung	41
8	Beilagen	42
8.1	Städtebauliches Projekt, Pläne	42
8.2	Rahmenplan SBB (21.2.2019)	42
8.3	Machbarkeitsstudie Kantonale Verwaltung RBS-Perrongebäude (14.2.2020).....	42
8.4	Personenhydraulik SBB (21.12.2017).....	42
8.5	Personenunterführung West, Bahnhof Solothurn. Potentialanalyse (30.4.2020)	42

Management Summary

Der vorliegende Bericht ‚Solothurn Hauptbahnhof Süd - RBS, Masterplanung‘ zeigt den Prozess zur Entwicklung des Gebiets Hauptbahnhof Süd - RBS seit Abschluss des Studienauftrags im Frühling 2017 auf und bildet die Grundlage für die weiteren, konkreteren Arbeitsschritte.

Ausgangslage bildete der Bedarf nach dem Ausbau der Bahninfrastruktur für den RBS. Dieses konkrete Bedürfnis wird genutzt, um die städtebaulichen und erschliessungstechnischen Defizite der insbesondere auch für Passanten wenig attraktiven Südseite des Hauptbahnhofgebiets zu beheben. Als wesentliches zusätzliches Infrastrukturelement soll eine zweite Personenunterführung (PU West) realisiert werden, mit einer neuer Veloabstellanlage unter dem neuen Bahnhofplatz Süd bzw. dem RBS Bahnhof. Sodann bietet sich der Standort an für eine aktive Innenentwicklung in der Kantonshauptstadt, u.a. für die vorliegenden Teilmodule Neubau Museum ENTER sowie Mantelnutzung über dem Dach des Perrons RBS. Dazu schafft die Stadt Solothurn im Rahmen der laufenden Gesamtrevision zur Ortsplanung die entsprechenden raumplanerischen Grundlagen (Kapitel 1 und 2).

Kapitel 3 beschreibt die Organisation und wichtige Prozessinhalte der Masterplanphase. Der Masterplanprozess wurde von neun Grundeigentümern / Akteuren / Interessenten getragen: Stadt Solothurn, RBS, SBB Infrastruktur, Stiftung ENTER, Espace Real Estate AG, Gemeinde Zuchwil und Kanton Solothurn (Amt für Raumplanung / Amt für Verkehr und Tiefbau / Hochbauamt). Die Finanzierung für die Planungsarbeiten sowie für die begleitenden wirtschaftlichen und rechtlichen Abklärungen erfolgte gemäss vereinbartem Schlüssel.

Mit einer zweiten PU kann der längerfristige Ausbaubedarf auf der Grundlage der Passantenentwicklung am Hauptbahnhof Solothurn gedeckt werden. Obwohl der Zeithorizont der SBB langfristig ist, ist eine Vorleistung sinnvoll, weil nebst den Liegenschaften am Bahnhof insbesondere auch das regionale Velo- und Fussgängernetz davon profitieren können. Daher ist der im Projekt erarbeitete Ausbau der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr im Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation als A-Massnahme aufzuführen.

Der Masterplanprozess hat jedoch aufgezeigt, dass die städtebauliche Auslegeordnung gegenüber dem Studienauftrag wesentliche Anpassungen erfordert, damit die Ansprüche an die Bahninfrastruktur erfüllt werden können. Dies wurde im Prozess gelöst, hat jedoch wesentliche Veränderung der Parzellenstrukturen bzw. Landabtäusche zur Folge.

Im Kapitel 4 dieses Berichts wird der Stand der Projektierung für die einzelnen Module beschrieben. Ein kritisches Element bildet das Modul Mantelnutzung über dem Perrondach.

Eine Komplexität des Projekts zeigt sich in den erforderlichen Landabtäuschen, welche die geänderte Zonierung und die Pflicht zur Mehrwertabgabe berücksichtigen müssen. Der Bericht macht diesbezüglich im Kapitel 5 eine Auslegeordnung.

Die Gesamtkosten für die Anpassungen belaufen sich auf CHF 248,4 Mio. (inkl. MWST, Kostengenauigkeit +/- 30%), exklusive des Neubaus für das Museum ENTER und eines allfälligen Neubaus im Perimeter des Depots RBS. Kapitel 6 zeigt, welche Parteien sich an welchen Kosten beteiligen. Der Finanzierungsanteil über das Agglomerationsprogramm könnte bis zu CHF 16.4 Mio. betragen.

Der Terminplan für die weiteren Schritte hat sich primär an den Zielvorgaben des Bahnverkehrs RBS zu orientieren (Kapitel 7). Wesentliche Bestandteile bildet dabei das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz bzw. -verordnung, dessen Umfang und Abgrenzung zu kantonalem Genehmigungsverfahren in einem nächsten Schritt noch zu definieren ist. Mit der im nächsten Schritt anzugehenden Vorprojektphase werden die Entscheidungsgrundlagen ausgearbeitet. Parallel dazu muss ein kommunaler Gestaltungsplan erarbeitet werden, welcher die Umsetzung der städtebaulichen Elemente bzw. deren Qualität sichert und die Elemente der Erschliessung stufengerecht regelt.

1 Ausgangslage, Ziele und Rahmenbedingungen

1.1 Ausgangslage (Studienauftrag)

Das Gebiet Hauptbahnhof Süd - RBS 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 als Ganzes befriedigt nicht. Sowohl die Architektur als auch die Umgebungsgestaltung im Umfeld des Hauptbahnhofs Süd sind mangelhaft, was zu ersten Leerständen in den Gebäuden Espace Real Estate AG beim südlichen Bahnhofszugang geführt hat.
- Der Zugang zum Bahnhof mit dem motorisierten Verkehr ist unbefriedigend. Dies betrifft sowohl die verkehrliche Zugangssituation als auch den ruhenden Verkehr.
- Auch die Situation für Fussgänger und Velofahrende ist mangelhaft und eines Zugangs zum Hauptbahnhof nicht würdig.
- Insgesamt wird das Potenzial einer Adressbildung «Hauptbahnhof Süd - RBS» nicht genutzt.

Von November 2016 bis April 2017 wurde ein Studienauftrag durchgeführt, getragen von der Stadt Solothurn unter Beteiligung des Kantons Solothurn, sowie den Grundeigentümern Espace Real Estate AG, Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und Museum Enter.

Verschiedene Auslöser führten dazu, die Aufwertung und Adressbildung im Gebiet Hauptbahnhof Süd - RBS im Rahmen des Studienauftrags aktiv an die Hand zu nehmen:

- Die notwendige Verlängerung der RBS-Perronanlage von heute 130m auf 192m Konstruktionslänge (180m Zuglänge/Nutzlänge plus 12m für Prellbock etc.), so dass bis im Jahr 2027 die im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Bern vorgesehenen längeren Züge im Städteverkehr eingeführt werden können. Mit dem Ausbau der Perronanlagen kann ein Teil der heutigen Depotfläche freigespielt und umgenutzt werden, da dieser bahnbetrieblich nicht mehr genutzt werden kann.
- Die Absichten der Mehrheitseigentümerin Espace Real Estate AG, die vis-à-vis des südlichen Bahnhofszugangs gelegenen Liegenschaften und deren Umfeld aufzuwerten.
- Die Gesamtrevision der Ortsplanung, in deren Rahmen parallel zum Studienauftrag 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 welchem die Aufwertung des Hauptbahnhofs Süd (RBS) als B-Massnahme für den Zeithorizont 2023–2026 vorgesehen ist.

Aus den drei Beiträgen von interdisziplinären Planungsteams erhielt die Studie des Teams Feddersen & Klostermann aus Zürich den einstimmigen Zuschlag zur Weiterbearbeitung.

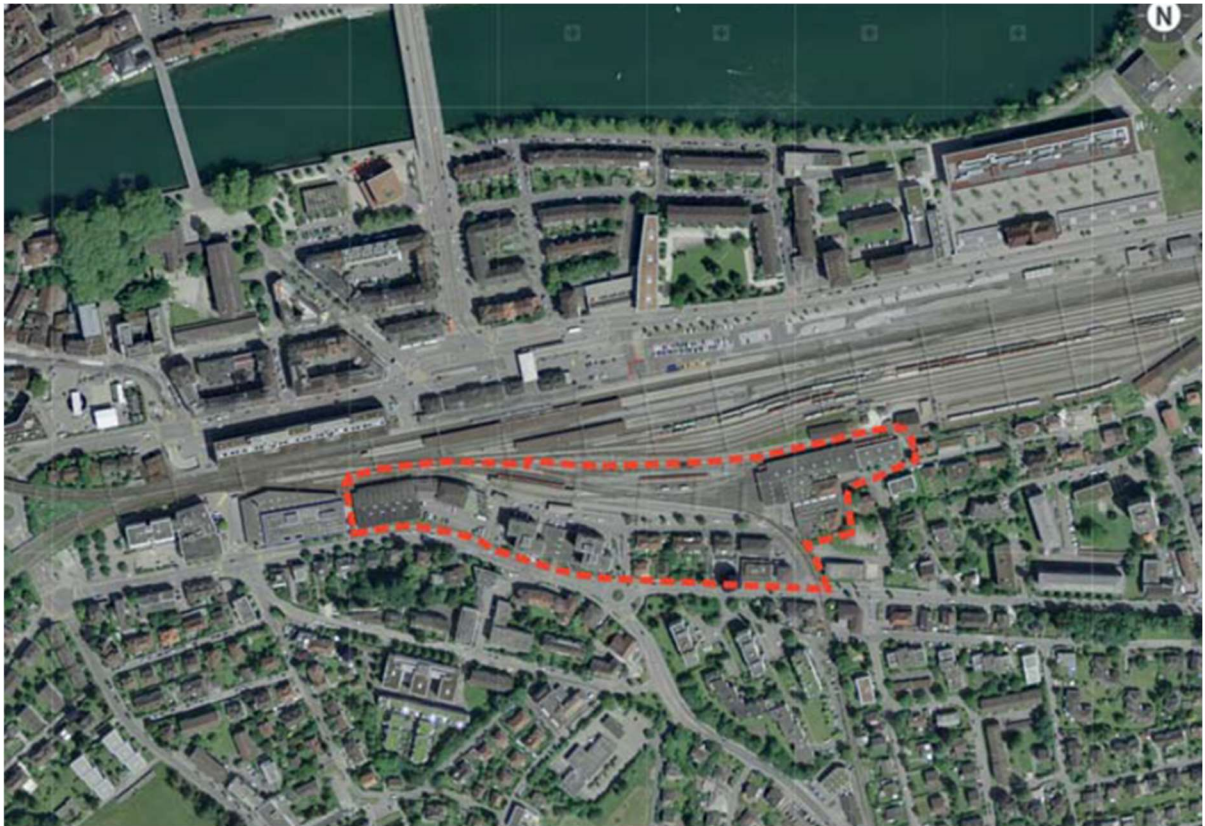


Abbildung 1: Perimeter Studienauftrag HB Süd / RBS (2016/2017)

Thematische Schwerpunkte des Studienauftrags

Mit dem Studienauftrag wurden, unter Berücksichtigung der verschiedenen Planungshorizonte und «Flughöhen» der Grundeigentümer im Planungsperimeter, die folgenden planerischen Themen adressiert:

Gesamtperimeter:

- Räumliche Aufwertung und Adressbildung «Hauptbahnhof Süd - RBS»
- Entwicklung eines städtebaulichen und funktionalen Lösungsansatzes, insbesondere die bauliche Fassung des Gleisraums
- Koordinierte, geordnete und funktional aufeinander abgestimmte Anbindung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an das übergeordnete Verkehrsnetz und Verbesserung der verschiedenen Umsteigebeziehungen (MIV-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Bus-Bahn etc.)
- Schaffung eines klaren Parkraumkonzeptes für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- Funktionale und räumliche Aufwertung der «Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr» Hauptbahnhof Nord – Süd

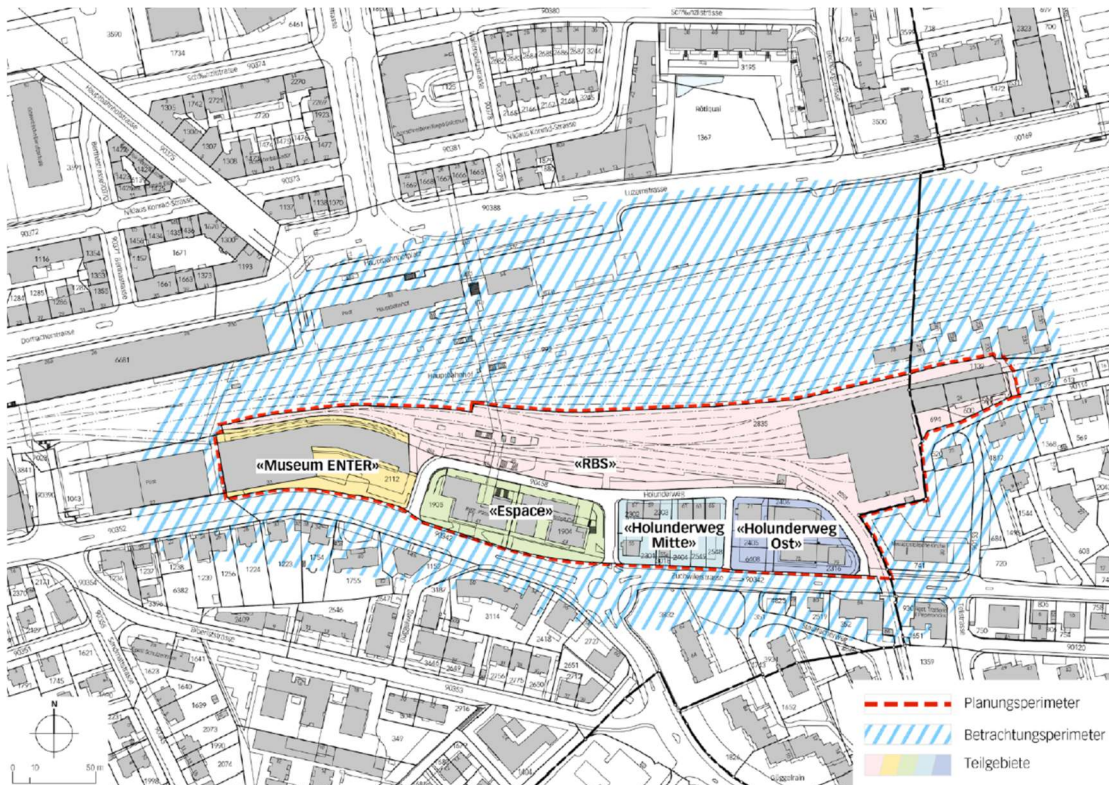


Abbildung 2: Planungsperimeter des Studienauftrags mit Teilgebieten

Teilgebiet «RBS»:

- Aufzeigen einer Perronanlage, welche den aktuellen Bedürfnissen des Bahnbetriebs entspricht (Konstruktionslänge 192m)
- Schaffung optimaler Zugangsanlagen zur Bahn mit hoher funktionaler und räumlicher Qualität
- Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten auf den Flächen südlich des Gleisfeldes und beim heutigen Depot, wobei insbesondere die geplante «Einhausung» des Perrons (Perronhalle) in geeigneter Art und Weise in den städtebauliche Lösungsansatz einzubinden ist

Teilgebiet Liegenschaft Espace Real Estate AG:

- Aufwertung der Liegenschaften Zuchwilerstrasse 41 und 43 unter Berücksichtigung einer optimalen Integration ins Gesamtkonzept
- Überprüfen des Bebauungsplans aus dem Jahr 1963 und des Gestaltungsplans aus dem Jahr 2003. Diese befriedigen städtebaulich nicht mehr und entsprechen auch nicht den Absichten der Grundeigentümer.
- Aufzeigen des Potenzials für Nutzungserweiterungen im Bestand

Teilgebiet «Museum ENTER»:

- Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten

Teilgebiete «Holunderweg Mitte» und «Holunderweg Ost»:

- Aufzeigen der baulichen und nutzungsmässigen Entwicklungsmöglichkeiten

1.2 Erkenntnisse aus dem Studienauftrag

Der Schlussbericht vom 11. Mai 2017 bildete fortan die Grundlage zur Weiterentwicklung der Gesamtkonzeption sowie den einzelnen Modulen.

Das Resultat des Studienauftrages stützt sich auf die Idee eines ideal eingebundenen südlichen Bahnhofplatzes als attraktiven Aufenthaltsort und als «Drehscheibe» zwischen den Verkehrsarten.

Dieser Bahnhofplatz bildet als verkehrsberuhigter Stadtplatz den Auftakt für den südlichen Bahnhofzugang und einen angemessenen Aussenbereich und Zugang für das künftige Museum ENTER. Gemeinsam generieren die bestehenden Gebäude und die (Ersatz-)Neubauten eine urbane Nutzungsdurchmischung am neuen Bahnhofplatz Süd. Dank einer direkten, neuen Langsamverkehrsunterführung vom Westen des Areals hin zur Nordseite ist das Gebiet Hauptbahnhof Süd bestmöglich an die Stadt angebunden. Die Lage der PU West erlaubt die kürzest mögliche Unterführung unter den Gleisen. – jede Lage weiter östlich hätte ein wesentlich längeres (und teureres) Bauwerk zur Folge. Gleichzeitig kann die bestehende Personenunterführung massgeblich entlastet und eine zentrale Lücke im regionalen Veloroutennetz geschlossen werden. Diese neue „PU West“ bildet demnach ein wesentliches Schlüsselprojekt für die Aufwertung des Gebiets Hauptbahnhof Süd - RBS.

Der geplante Bahnhofausbau des RBS kann nicht gänzlich auf dem vorhandenen Bahnareal erfolgen, sondern erfordert Eingriffe in private Parzellen. Er erfordert die städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Räume und der Liegenschaften im Kontext, wobei er den Anstoss gibt für deren Entwicklungspotenzial. Schliesslich sollen die Zugänglichkeit des Gebietes und die Vernetzung mit dem Bahnhof sowohl für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Bus), als auch für den Langsamverkehr mit dem Projekt deutlich verbessert, sowie erkannte Defizite für den motorisierten Verkehr behoben werden.

Die Gebiete Holunderweg Ost und Holunderweg Mitte entfallen aus dem Masterplangebiet. Die Parzellenstruktur ist zu kleinteilig, damit eine kurzfristige Entwicklung stattfinden kann.

1.3 Ziele und Auftrag der Masterplanphase

Die komplexe Ausgangslage erforderte ein Verfahren im Sinne einer Masterplanung. Mit dieser werden die Ergebnisse des Studienauftrags und der weiteren Prozessschritte zusammengeführt. Der vorliegende Masterplanbericht bildet eine wichtige Grundlage für die Vorprojektphase und die Festlegung der zukünftigen Eigentumsverhältnisse. Zudem bildet er den Ausgangspunkt für den Gestaltungsplan, welcher die planerischen Aspekte grundeigentümerverbindlich regelt.

Hauptziele für die Masterplanung bildeten die folgenden Elemente bzw. Grundwerte des im Studienauftrag ausgewählten Projekts:

- Die Festlegung der definitiven städtebaulichen Setzung, unter Berücksichtigung des Platzbedarfs für die Gleisanlagen SBB (u.a. aufgrund neuer Perronzugänge von der PU West)
- Stufengerechte Abklärungen zur neuen Personenunterführung im Westen (PU West) mit erweiterten, behindertengerechten Bahnzugängen, einer Velofahrspur und direktem Zugang zur neuen Veloabstellanlage unter dem Bahnhofplatz Süd (Bike&Ride), als Grundlage für die weiteren Planverfahren und den politischen Entscheidungsprozess
- Festlegung des Perimeters und der Gestaltungsprinzipien bzw. Elementen des neuen Bahnhofplatzes Süd, inklusive geeigneten Zugängen zur Bahninfrastruktur und zu den angrenzenden Liegenschaften
- Optimale Verknüpfung der Verkehrsarten („Mobility-Hub“)
- Auseinandersetzung mit der neuen, aufgewerteten städtebaulichen Identität des Gebiets HB Süd RBS (u.a. adressbildende Perroneinhausung RBS (idealerweise mit Mantelnutzung), Neubau Stiftung ENTER)
- Parkhauserschliessung Gebäude Espace Real Estate AG, inkl. Anpassungen im Untergeschoss
- Prüfung direkte Fuss- und Veloverbindung zum Areal „Depot RBS“ und nach Zuchwil

Perimeter und Module des Masterplans

Der Perimeter aus dem Studienauftrag wurde im Masterplanprozess grundsätzlich bestätigt. Im Bereich der vorgeschlagenen PU West wurde dieser entsprechend ergänzt. Der Bereich Holunderweg wurde von der Weiterbearbeitung ausgenommen, da mittel- bis längerfristig kein Entwicklungsbedarf besteht.

Folgende Module werden im Masterplan bearbeitet (verortet in Abbildung 3 und Abbildung 4):

- A1: Neubau Perronanlage RBS
- A2: Mantelnutzung Bahnhof RBS
- A3: Bahnhofplatz Süd-Ost

- B1: PU West
- B2: Bahnhofplatz Süd
- B3: Velostation Süd
- C1: Gleisanlage SBB (Anpassung RBS)
- C2: Gleisanlage SBB
- D: PU nach Zuchwil
- E: Neubau ENTER
- F: Neubau Depot
- G: Anpassung Liegenschaft Espace Real Estate AG

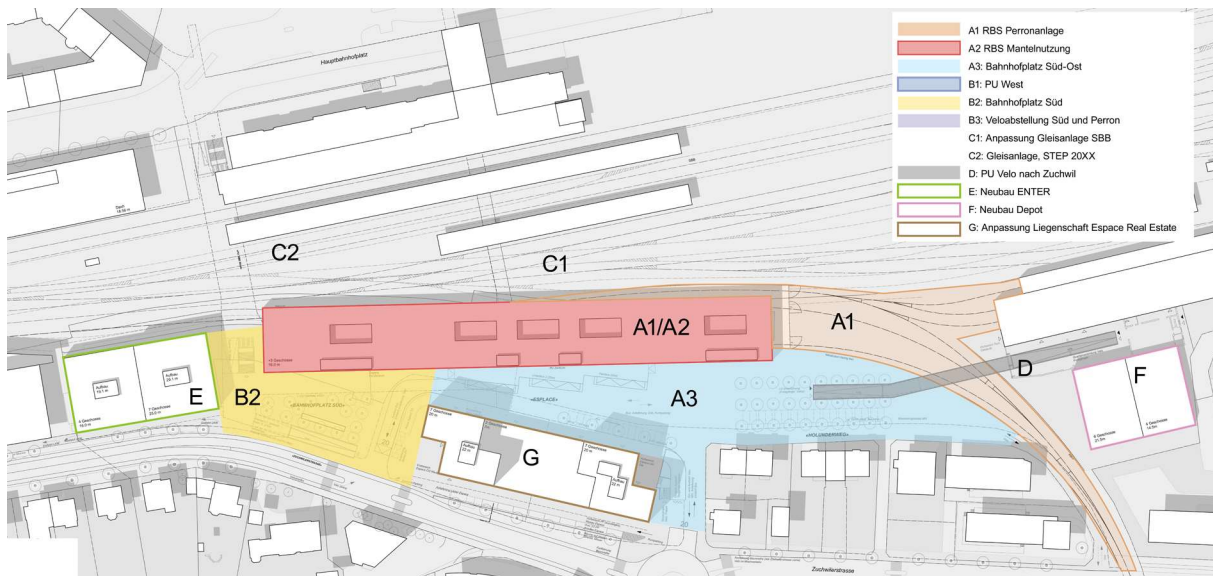


Abbildung 3: Perimeter Masterplan Ebene Erdgeschoss mit Darstellung der Module

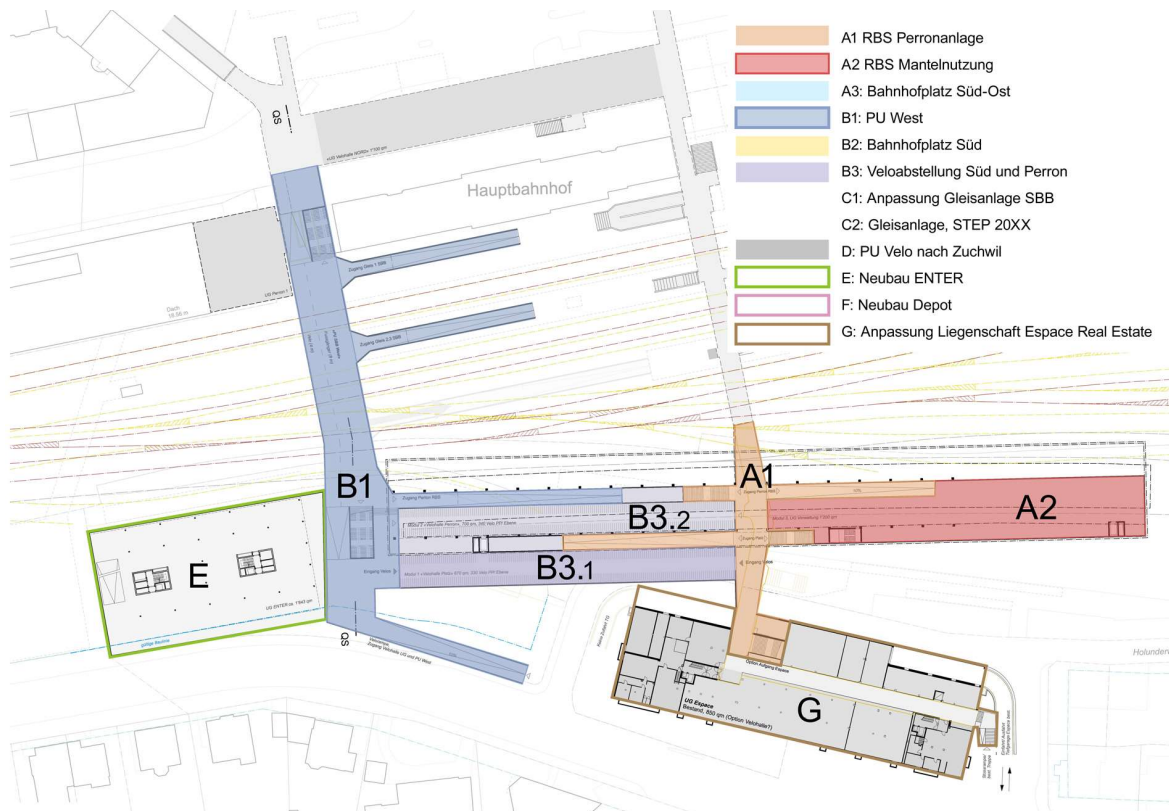


Abbildung 4: Perimeter Masterplan Ebene Untergeschosse mit Darstellung der Module

1.4 Anforderungen und Rahmenbedingungen gesamthaft und für die Teilprojekte (Module)

Städtebauliche und raumplanerische Rahmenbedingungen

In der Phase 2 der Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn wurde für das gesamte Stadtgebiet eine städtebauliche Testplanung durchgeführt (Kapitel 1.1). Für die Südseite des Hauptbahnhofs wurde eine neue prägnante Randbebauung entlang des Gleisfelds bis zum Holunderweg definiert, welche nach Süden einen starken inneren Stadtraum erzeugt. Dieser Ansatz ist in der weiteren Entwicklung des Masterplanperimeters und darüber hinaus baulich und freiräumlich qualitativvoll umzusetzen.

Eine weitere wesentliche Rahmenbedingung bildet die Anbindung an die lokalen und übergeordneten Erschliessungsnetze für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies betrifft insbesondere die Zu- und Wegfahrt der Zuchwilerstrasse. Die Zuchwilerstrasse soll auch eine sichere und hindernisfreie Querung für den Fussverkehr bieten, inklusive guter Orientierung.

Diese übergeordneten Zielsetzungen und die aufgezeigten Lösungsansätze aus dem Studienauftrag sind mit der im laufenden Prozess zur Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR) definierten Nutzungs- und Erschliessungsplanung festzuhalten (Kapitel 2.1).

Bei der Überarbeitung der einzelnen **Teilprojekte (Module)** waren folgende Anforderungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

Neubau Perronanlage RBS (Modul A1)

Die Bedürfnisse des RBS sind eng an die Inbetriebnahme des Bahnhof Berns gekoppelt, sowohl technisch als auch zeitlich:

- Eingehautes Mittelperron mit zwei Perronkanten à 192m Länge (Nutzlänge plus 12m Konstruktion)
- Erwerb von zusätzlichen Landflächen für die Bahnnutzung
- Klare Adressbildung als Bahnhof. Belegung auch im Inneren der Perroneinhausung. Bei allfälliger Mantelnutzung (Überbauung auf dem Perrondach) müssen visuelle Bezüge zwischen den Obergeschossen und der Perronhalle geschaffen werden.
- Gesichertes Abstellen der Zugkompositionen ausserhalb der Betriebszeiten (Nachtabschluss). Damit wird einerseits die Reduktion der Depotbereiche auf Grund der Gleistopologie kompensiert, andererseits auch eine grössere Effizienz im Betrieb erreicht.
- Gute Aufenthaltsqualität für Reisende, Umsteigende zu allen Jahres- und Tageszeiten: Lichtatmosphäre, visuelle Beziehungen, Orientierung, Wetterschutz
- Ermittlung der optimierten Personendichte auf den Perrons und Komfort bzw. Leistungsfähigkeit der Zugänge und Unterführungen sowie Engstellenbetrachtung (Personenhydraulik)
- Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
- Prüfung des Nutzungspotenzials südlich des Gleisfeldes (über bzw. neben dem Perron), in Bezug auf das städtebauliche Erscheinungsbild und auf die Umnutzung von frei werden Flächen beim heutigen Depot (Nutzung für Wohnen und/oder Bildung, Kultur und Gastro).
- Inbetriebnahme des Bahnhofausbaus bis 2027.

Gleisanlagen SBB (Module C1 und C2)

Die SBB hat ihre Ausbauplanung für den Bahnhof Solothurn in einem Rahmenplan¹ zusammengefasst (Kapitel 8.2, Beilage). Der Rahmenplan dient als Grundlage und stellt sicher, dass zukünftige Projekte mit späteren Ausbauphasen kompatibel sind und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gewährleistet ist, um Fehlinvestitionen zu verhindern. Der Rahmenplan dient als planerische Grundlage und stellt sicher, dass zukünftige Projekte mit späteren Ausbauphasen kompatibel sind und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gewährleistet ist, um Fehlinvestitionen zu verhindern.

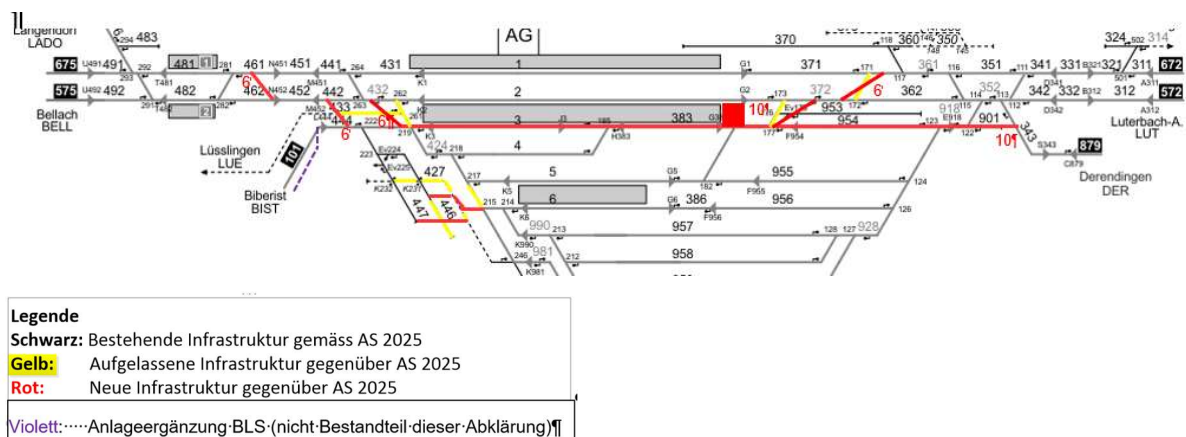


Abbildung 5: Massnahmen der SBB im Rahmen des Ausbaus 2025 (Quelle: SBB)

- Im Modul C1 muss die SBB zwei Gleise rückbauen, damit der neue Bahnhof RBS gebaut werden kann.

¹ Rahmenpläne werden durch die SBB neu als Masterpläne bezeichnet.

- Im Rahmen des nächsten Ausbaus Schritts STEP AS2035 sind diverse Anpassungen in der Gleisgeometrie zur Umsetzung eines neuen Angebotskonzepts (schnellere Ein- und Ausfahrten beim Gleis 3 sowie Parallelitäten im Ost- und Westkopf) sowie eine Perronverlängerung auf der Ostseite im Bereich der Gleise 2/3 vorgesehen. Die geplanten Anpassungen sind in der Abbildung 5 rot dargestellt. Weitere Anpassungen an den Publikumsanlagen (Verbreiterung Perrons und PU) sind aktuell nicht eingeplant / finanziert.
- Im 2020 sind die Umsetzung der Perronerhöhungen auf eine Höhe von 55 cm (P55) am Perron Gleis 5/6 sowie kleinere Massnahmen an den Zugängen zum Perron 2/3 geplant.
- Es ist geplant, in mehreren weiteren Ausbausritten nach AS 2035 bis zum Zielbild gem. Rahmenplan die Perrons der Gleise 1, 2 und 3 auf 420m zu verlängern und jene bei den Gleisen 2 und 3 von 7.5m auf 11m zu verbreitern. Der Perron beim Gleis 5 und 6 soll auf 220m verlängert und auf 8m verbreitert werden. Ebenso ist die Verbreiterung der zentralen PU sowie ein Bahnanteil an der neuen PU West angedacht. Auch die Anlagen für den Güterverkehr und für die Instandhaltungsdienste werden Veränderungen erfahren. Die Zeithorizonte für die Anlagenanpassungen sind noch nicht festgelegt.
- Sowohl für den Bahnbetrieb der SBB als auch der RBS sind die Bahnverkehrsflächen in der Nutzungsplanung parzellenscharf ausgewiesen (Kap. 2.1).
- Für Rückbau- und Anpassungsarbeiten an den Gleisanlagen muss die SBB an den RBS 250m² Landfläche abtreten, welche auszugleichen ist (Kapitel 5)

PU West (Modul B1): Personenhydraulik SBB / RBS

Die SBB weisen in dem im Februar 2019 abgeschlossenen Rahmenplan personenhydraulisch langfristig einen gesamthaften Breitenbedarf aller Personenunterführungen am Hauptbahnhof Solothurn von über rund 18 Metern aus.² Die heutige PU ist zwischen 5 und 6m breit.

Die SBB erstellen 2020 zusammen mit den Partnern Stadt und RBS eine Personenflussberechnung, um festzustellen, ob die bestehende PU für die Abwicklung der Personenflüsse mit einem Ausbauschritt 2035 ausreichend ist oder ob Massnahmen notwendig sind.

PU West (Modul B1): Städtebauliche Verbindungsachse

Eine gute Anbindung an den Stadtraum, die Bahnhofshallen und die Veloabstellanlagen ist zentral für die Aufwertung und attraktivere Zugänglichkeit des Hauptbahnhofs. Die neue PU West hat das grosse Potenzial, dies sicherzustellen. Konkrete Anforderungen sind:

- Trennung von Fuss- und Veloverkehr
- Geeignete Treppen- und Rampenzugänge vom Stadtraum zur PU West
- Direkte Zugänge von der PU West zur Bahninfrastruktur (nur in einem Zielzustand gem. Rahmenplan SBB vollständig möglich – vorgängig fehlen teilweise die notwendigen Perronbreiten)

Mantelnutzung Bahnhof RBS (Modul A2)

- Nutzung der ansehnlichen Fläche für die Perronhalle mit Mantelnutzungen in zwei bis drei Obergeschossen.
- Hohe Nutzungsflexibilität unter Berücksichtigung einer guten Belichtung und Belüftung in der Mantelnutzung selbst, sowie auf den Perronanlagen RBS
- Sichtbarmachung der Kopfbahnhofsituation RBS und markante Erscheinung zur Nordseite

Neubau Museum ENTER (Modul E)

- Neuer Auftritt für ein europaweit einzigartiges Museum

² Für die Dimensionierung geht man von dem Personenaufkommen in den 10 Minutenspitzen mit einem LOS B (Level of Service, Qualitätsniveau) aus. Daraus ergibt sich eine erforderliche Nutzbreite von ca. 18m im Fernzustand. Für die Lichte Breite einer Querung wird zusätzlich ein Wandabstand von 25 cm pro Wand addiert. Es sind noch keine bahnfremden Querenden miteingerechnet. (SBB: Rahmenplan Solothurn, Schlussbericht, 2019)

- Städtebaulicher Hochpunkt im Westen des Bahnhofplatzes Süd mit rund 7'500 m² Geschossfläche (HNF)
- Kompensation für die Teilenteignung (Bahnnutzung und Bahnhofplatz Süd)
- Realisierbarkeit der Überbauung idealerweise in Etappen, tlw. aufgrund bestehender Mietverhältnisse
- Überbrückungslösungen für das Museum oder Möglichkeit zur direkten Umsiedlung

Bahnhofplatz Süd und Bahnhofplatz Süd-Ost (Module B2 und A3)

- Städtebauliche Anknüpfung an das Stadtzentrum von Solothurn, aber auch an die Quartiere von Solothurn und Zuchwil südlich und westlich der Gleisanlagen.
- Schaffung eines räumlich attraktiven und für den Fuss- und Veloverkehr sicheren Bahnhofszugangs zur PU West und zur Veloabstellanlage (Rampe).
- Schaffung von Aufenthaltsqualität bzw. eines attraktiven Standorts für die Belebung in den umliegenden Gebäuden, soziale Kontrolle zu Randzeiten
- Halteanten für Linien- und Fernbusse sowie Bahnersatzbusse, Halteangebot MIV für Kiss&Ride (7 Kiss&Ride-Parkplätze, 2 Mobility-Parkplätze, 1 Behinderten-Parkplatz)

Velostation Süd (Modul B3)

- Erweiterung um 500 Veloabstellplätze, in Ergänzung zur bestehenden Veloabstellanlage unter dem Bahnhofplatz Nord

Anpassung Liegenschaft Espace Real Estate AG (Modul G)

- Revitalisierung des Erd- und des ersten Untergeschosses mit attraktiven kommerziellen Flächen
- Klärung und Aufwertung der öffentlich zugänglichen Bereiche in und um die Gebäude (Durchgänge, Passagen/Mall, Auf- und Abgänge Bahnhofplatz)
- Sicherung der Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle

Eine Aufwertung der Obergeschosse (Fassaden) sowie Sanierungen und Umnutzungen im Inneren der beiden Hochbauten wurden seit Abschluss des Studienauftrags bereits vorgenommen. Neu konzentriert sich die Eigentümerin auf "serviced apartments" sowie Räumlichkeiten für Dienstleistungen im Gesundheitsbereich.

PU nach Zuchwil und Neubau Depot (Module D und F)

- Der süd-östliche Bahnhofplatz ist auch Vorbereich zum Quartier am Holunderweg. Er soll keine Sackgasse sein.
- Prüfen einer Langsamverkehrsverbindung nach Zuchwil. Diese wäre für FussgängerInnen und VelofahrerInnen wesentlich attraktiver als der (Um-)Weg über die stark befahrene Zuchwilerstrasse.
- Die Entwicklung des heutigen Depotstandorts ist zu überprüfen, um die Adressbildung des Gebiets HB Süd - RBS weiter aufzuwerten.

Bezüglich Etappierung und Zeithorizonten siehe Kapitel 7

2 Grundlagen

2.1 Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn (OPR)

Die Stadt Solothurn überarbeitet im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR) seit 2017 die Instrumente der Nutzungs- und Erschliessungsplanung. Am 21. April 2020 hat der Gemeinderat der Stadt Solothurn die öffentliche Auflage der OPR beschlossen.

Das Masterplangebiet liegt im Entwurf des Zonenplans 1: Nutzung (Abbildung 6) in der Mischzone Bahnhof, einzig der geplante Bahnhofplatz Süd in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (öBAa). Gleisanlagen ohne weitere Nutzungen werden nicht einer Bauzone zugeteilt – das Perrongebäude RBS hingegen schon, damit eine Erweiterung mit einer Mantelnutzung gemäss den kantonalen und kommunalen Vorgaben realisiert werden kann.

Die städtebauliche Setzung und Volumetrie sowie die Ausnützung werden in der neu vorgesehenen Mischzone Bahnhof im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren erarbeitet und mittels Gestaltungsplänen festgelegt und gesichert. Im aktuellen Stand der Instrumente OPR sind die in der Masterplanphase festgelegte städtebauliche Anordnung und die Höhen der Volumen eingeflossen, ebenso die Anordnung der Gleise und Erschliessungsflächen.



Bauzonen (Auswahl gem. Planausschnitt)










	Altstadtzone	A
	4-geschossige Wohnzone a	W4a
	4-geschossige Wohnzone b	W4b
	3-5-geschossige Mischzone	M3-5
	4-geschossige Mischzone	M4
	5-geschossige Mischzone	M5
	Mischzone Bahnhof	MB
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen A	öBAa
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen B	öBAb

Abbildung 6: Ausschnitt Zonenplan 1: Nutzung (Beschluss des Gemeinderats zur öffentlichen Auflage, 21. April 2020; Quelle: Stadt Solothurn)

Bestimmungen im Zonenreglement (ZR)

§6 ZR Baumassetabelle (Auszug)

Zone (2)	Kürzel	Geschossflächenziffer oberirdisch GFZo, Maximum	Zulässige Anzahl VG min. max. (3) (inkl. § 19 KBV)	Flachdächer: Gesamthöhe GH GH	Firstdächer: Fassaden- höhe FH Gesamt- höhe GH FH / GH	Grünflä- chenzif- fer GZ (1)	Bauweise (5) Gebäude- länge GL
Misch- zone Bahnhof	MB	Quartierverträglich	Min. 5 Max. 7	22.5m	- / 22.5m	frei	Geschlos- sen: frei
Zone für öffentliche Bauten und Anla- gen A	öBAa	frei	Min. 1 Max. 3	- / Max. 10.5m	- / Max. 12.5m	frei	Offen; frei

Tabelle 1: Auszug Baumassetabelle §6 Zonenreglement (Stadt Solothurn, Stand Eingabe öffentliche Auflage, Februar 2020)

§ 17 ZR:

¹ In den Mischzonen sind öffentliche Bauten, Geschäfts- und Wohnbauten sowie mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zulässig.

² In der 5-geschossigen Mischzone mit geschlossener Bauweise darf das Erdgeschoss strassenseitig nicht mit Wohnnutzung belegt werden.

³ In den Mischzonen Bahnhof gelten zusätzlich folgende speziellen Bestimmungen:

- Für Neubauten ist ein Qualitätsverfahren durchzuführen und die sich daraus ergebenden, von § 6 abweichenden Nutzungsmasse, werden im Rahmen eines Gestaltungsplans konkretisiert.
- Im Rahmen eines Gestaltungsplans dürfen punktuell maximal 8 Vollgeschosse und eine Gesamthöhe von 25.5m realisiert werden.

Auszug aus dem Erschliessungs- und Baulinienplan

Der Erschliessungs- und Baulinienplan definiert die öffentliche Erschliessung und die Strassenabstände (Baulinien). Der Ausschnitt für das Gebiet HB Süd RBS zeigt

- die Erschliessungsflächen für den Verkehr
- die bestehenden und projektierten Erschliessungen für den Fuss- und Veloverkehr (darunter die PU West inkl. Zugänge und die Verbindung unter den Gleisen nach Osten/Zuchwil)
- die beabsichtigte bessere Querung der Zuchwilerstrasse
- die Perimeter der Mischzonen Bahnhof (orientierend). Diese sind dargestellt mit dem Hinweis in der Legende, dass die Baulinien mit den Gestaltungsplänen nach §17 ZR definiert werden.



Genehmigungsinhalt Gemeinde

Erschliessungsplan:

- Gemeindestrasse bestehend / Gemeindestrasse mit Trottoir bestehend
- öffentlicher Fuss- und / oder Radweg bestehend
- Gemeindestrasse projektiert / Gemeindestrasse mit Trottoir projektiert
- öffentlicher Fuss- und / oder Radweg projektiert
- öffentlicher Fuss- und / oder Radweg bestehend, z.T. ohne festgelegtes Trasse
- Gemeindestrasse projektiert ohne Trasse
- öffentlicher Fuss- und / oder Radweg projektiert, z.T. ohne festgelegtes Trasse
- übrige Verkehrsfläche, befestigt
- übrige Verkehrsfläche, nicht befestigt
- Hecken
- Ufergehölze
- bestehendes öffentliches Fusswegrecht
- bestehendes öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht
- Gemäss § 39 Abs. 4 PBG gilt dieser Bereich gleichzeitig als Baubewilligung

Baulinienplan:

- Strassenbaulinie
- Strassenbaulinie für 1-geschossige Bauten
- Gestaltungsbaulinie
- Vorbaulinie
- Waldbaulinie
- Heckenbaulinie
- Gewässerbaulinie (es gelten die Nutzungsbeschränkungen nach Art. 41c GSchV)
- Gewässerunterhaltsbaulinie entlang unterirdischer Gewässer

Genehmigungsinhalt Kanton

- Strassenbaulinie entlang Kantonsstrasse
- Vorbaulinie entlang Kantonsstrasse
- Wald (gemäss Art.10 Abs. 2 Bundesgesetz über den Wald)

Orientierender Planinhalt

- Von der Auflage und von der regierungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen. Erschliessungsplan "Obach, Muttin, Ober- und Unterhof (Weitblick)", RRB Nr. 714 vom 23.04.2013
- Kantonsstrasse mit Trottoir
- Wunschlinien für Querung, spätere Festsetzung nach Absprache Kanton mit Stadt Solothurn, anhand von konkretem Projekt
- Erschliessungsplanung in Überarbeitung
- Bahnareal
- min. Abstand gem. § 46 kant. Bauverordnung entlang Kantonsstrasse (6.0m)
- min. Abstand gem. § 46 kant. Bauverordnung entlang Gemeindestrasse (5.0m)
- Gemeindegrenze
- Genehmigter Gestaltungsplan mit RRB-Nr.: Bei allfälligen Bauvorhaben ist zu prüfen, ob der Gewässerraum im Gestaltungsplan ausreichend berücksichtigt wird. Ggf. ist der Gestaltungsplan anzupassen oder im Baugesuchverfahren Massnahmen zur Sicherstellung des Gewässerraums zu ergreifen.
- Wanderweg Schweizmobil
- Veloroute Schweizmobil
- Mountainbikeroute Schweizmobil
- Skatingroute Schweizmobil
- Kanuroute Schweizmobil
- Wald gemäss amtlicher Vermessung / Wald gemäss Art. 10 Abs. 2 Bundesgesetz über den Wald
- Gewässer
- Gewässer unterirdisch
- Mischzone Bahnhof, vom Strassenabstand gemäss § 46 KBV abweichende Baulinien werden im Gestaltungsplan festgelegt
- Uferschutzzone
- Grünzone
- Landwirtschaftszone
- Reservezone
- Bestehende Grünstrukturen (Lage schematisch)
- Ergänzende Grünstrukturen (Lage schematisch)

Abbildung 7: Ausschnitt Erschliessungs- und Baulinienplan (Beschluss des Gemeinderats zur öffentlichen Auflage, 21. April 2020; Quelle: Stadt Solothurn)

2.2 Reglement zum Planungsausgleich (Mehrwertabgabepflicht)

Die am 3. März 2013 vom Volk angenommene und per 1. Mai 2014 in Kraft getretene Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) macht den Kantonen für die zwingende Regelung eines angemessenen Ausgleichs für erhebliche Vor- und Nachteile, welche durch Massnahmen der Raumplanung entstehen, diverse Minimalvorgaben.

Mit Beschluss Nr. RG 0170/2017 vom 31. Januar 2018 hat der Kantonsrat diesen Bundesauftrag erfüllt und das Gesetz über den Ausgleich raumplanungsbedingter Vor- und Nachteile (Planungsausgleichsgesetz, PAG) beschlossen. Dieses wurde vom Regierungsrat auf den 1. Juli 2018 in Kraft gesetzt.

Das PAG gilt für Zonenplanänderungen die nach dem 18. Juli 2018 aufgelegt wurden, resp. werden (§ 16 PAG). Das Gesetz ist so konzipiert, dass es auch ohne spezielles kommunales Reglement, bzw. bereits vor dem Erlass eines solchen auf Gemeindeebene funktioniert. Die Vollzugskompetenzen der Einwohnergemeinden sind denn auch nur auf bestimmte Punkte beschränkt. Sie können den Abgabesatz um maximal 20 % erhöhen (§ 8 Abs. 2 PAG) und die Zuständigkeiten für den Beschluss über die

Erhebung einer Ausgleichsabgabe, die Berechnung der Abgabesumme und die Verwendung des Ertrags innerhalb der Gemeinde regeln (§ 14 Abs. 2 PAG). Der Kanton und die Einwohnergemeinden sind von der Abgabepflicht befreit (§6 Abs. 2 PAG)

Der Gemeinderat der Stadt Solothurn hat an seiner Sitzung vom 14. Mai 2019 die Erhöhung des Abgabesatz auf 40 % zu Handen der Gemeindeversammlung beschlossen. Die Gemeindeversammlung hat das Reglement am 25. Juni 2019 mit einem Abgabesatz von 40 % für Ein- und Umzonungen bestätigt.

Die Einwohnergemeinde selbst ist von der Abgabepflicht befreit

2.3 Agglomerationsprogramm Solothurn

Die Aufwertung des Hauptbahnhofs Süd - RBS ist im Agglomerationsprogramm Solothurn 3. Generation als B-Massnahme für den Zeithorizont 2023–2026 berücksichtigt.

Für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation muss das Vorhaben als A-Massnahme im Herbst 2020 angemeldet und im Sommer 2021 definitiv eingegeben werden. Der weitere Prozess dauert 1,5 Jahre, mit einem Entscheid des Bundes ist demnach im Jahr 2023 zu rechnen (zur potenziellen Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm siehe Kapitel 6.2).

3 Bearbeitungsprozess und Beteiligte

3.1 Studienauftrag – Erkenntnisse, Empfehlungen

Der Schlussbericht vom 11. Mai 2017 bildete die Grundlage für die Masterplanphase auf den folgenden Ebenen:

- Konkretisieren der städtebaulichen und infrastrukturellen Elemente (Kapitel 1.3)
- Abstimmungen mit den Ausbauschritten / Langfristabsichten Rahmenplan und Bedürfnissen der SBB (Kapitel 1.4)
- Umsetzung mittels planungsrechtlichen Instrumenten (OPR, Gestaltungsplan, Kapitel 2.1, 5.2 und 7.3)
- Privatrechtliche Sicherung der Grundstücke: Verhandlungen zur Landumlegung mit den Grundeigentümern resp. Landsicherung (Kapitel 5)

3.2 Grundeigentümer / Akteure / Interessen

Das Gesamtvorhaben Hauptbahnhof Süd-RBS wird durch den Lenkungsausschuss der Bauherrengemeinschaft geführt. In diesem Lenkungsausschuss sind alle Projektpartner vertreten. Die operative Projektumsetzung nimmt das Kernteam war.

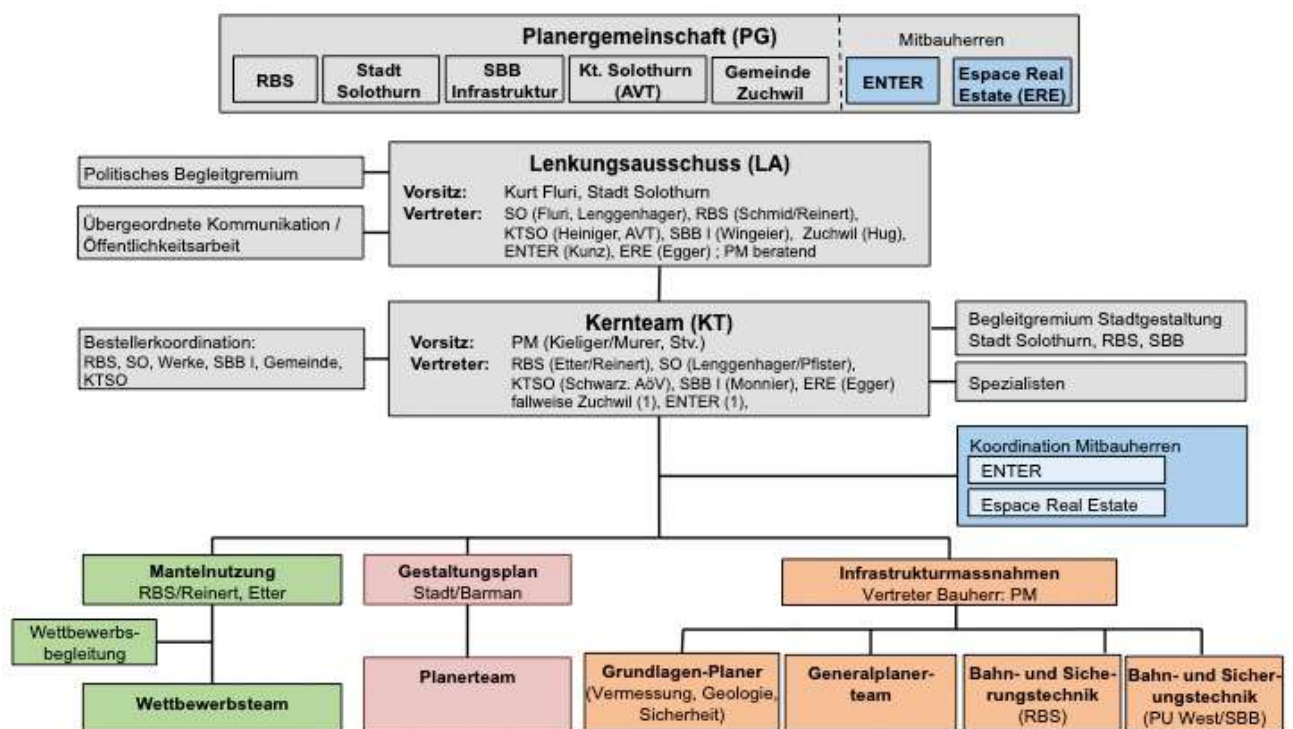


Abbildung 8: Projektorganisation Masterplan- und Vorprojektphase

Die Grundeigentümer und Akteure waren mit folgenden Interessen und Absichten in die Erarbeitung des Masterplans eingebunden:

Stadt Solothurn:

- Gesamthafte städtebauliche und verkehrstechnische Aufwertung des Gebiets HB Süd - RBS: Bahnhofplatz Süd, Erschliessung des Fuss- und Veloverkehrs (PU West), Zugänglichkeit des MIV (Drop-Off).
- Grundeigentümerin Bahnhofplatz Süd (zukünftig), Erschliessungsflächen
- Zuständige Behörde für: Abstimmung mit dem Prozess OPR; Gesamtkoordination und Unterstützung für alle Teilprozesse, Mehrwertabgabe

RBS:

- Anpassung Gleisverlauf, Perronanlage und Depot an die Bedürfnisse der Angebotsplanung Bern-Solothurn inkl. dem notwendigen Landerwerb (Grundeigentümer)
- Gesuchsteller ans BAV für das Plangenehmigungsverfahren (PGV), Erfüllung BehiG und Vandalenschutz
- Grundeigentümer bei Lösung mit Mantelnutzung

SBB AG Infrastruktur:

- Sicherstellung Umsetzbarkeit Rahmenplan Gleisfeld und Zukunft Bahnhof Solothurn
- Sicherstellen der Aufwärtskompatibilität der neuen PU West, damit langfristig alle Perrons angeschlossen werden können

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT):

- Koordination und Sicherstellung Öffentlicher Verkehr (Bus)
- Begleitung PGV
- Erschliessung und bauliche Massnahmen Zuchwilerstrasse

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung (ARP):

- Raumplanerische Begleitung
- Vertretung der Interessen im Agglomerationsprogramm 4. Generation
- Genehmigung des Gestaltungsplans

Kanton Solothurn, Hochbauamt (HBA):

- Möglicher Investor/Partner für die Mantelnutzung Bahnhofhalle RBS

Gemeinde Zuchwil:

- Anbindung an die aufgewertete Bahnhofsituation, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr

Stiftung ENTER:

- Neubau Museum als Chance zur Neuorientierung
- Kompensation Wertverlust bei Enteignung durch Bahnhofplatz und Bahnhof RBS

Espace Real Estate AG:

- Anpassungen EG und UG in Abstimmung mit Entwicklung Bahnhofplatz Süd
- Abstimmung mit Projektierung HB Süd RBS bezüglich Erschliessung des Grundstücks

3.3 Aufträge

Planungsvereinbarung und Kostenteiler

Die beteiligten Grundeigentümer und Akteure / Interessenten haben in einer gemeinsamen Planungsvereinbarung die Aufgaben und Pflichten für die Masterplanung festgelegt und folgenden Kostenteiler definiert:

Auftraggebende	Kostenanteil	Auftraggebende	Kostenanteil
Stadt Solothurn	25%	SBB	10%
RBS	25%	Kanton Solothurn	15%
Museum ENTER	10%	Gemeinde Zuchwil	5%
Espace Real Estate AG	10%		
		Total (7 Parteien)	100%

Tabelle 2: Kostenteiler Masterplanphase gemäss Kapitel 4 Planungsvereinbarung vom August 2018

Überdies haben die Beteiligten folgende weitere Aufträge erteilt:

Expertengutachten ‚Hauptbahnhof Süd Solothurn, Wertberechnung Land/Gebäude‘ (30.11.2018)

Die Firma Wüest Partner AG wurde beauftragt, die Grundeigentümer bezüglich der wirtschaftlichen Auswirkungen, den Landabtäuschen und dem Mehrwert durch die Ein- und Umzonungen zu beraten. Das Gutachten sollte eine Basis für die notwendigen Verhandlungen zwischen den Grundeigentümern bilden. Ziel war, eine Schnittmenge zu finden, welche für alle Betroffenen akzeptabel ist. Bestandteil des Gutachtens bildet auch die Schätzung der Landwerte.

Im April 2020 wurde die Überarbeitung des Gutachtens in Auftrag gegeben.

Rechtsgutachten ‚Projekt Solothurn Hauptbahnhof Süd. Enteignungsrechtliche und genehmigungsrechtliche Fragen‘ (6.6.2019)

Die Anwaltskanzlei Brüngger Mattenberger Luginbühl wurde beauftragt, Klarheit für die Beteiligten zu schaffen bezüglich Fragen der Bewilligung der Projektmodule sowie zu enteignungsrechtlichen Fragen, welche sich aus den ersten Prozessschritten ergeben hatten.

3.4 Veränderung bei der Setzung der Bauten zu den Bahnlinien aufgrund der PU West und des Ausbaubedarfs SBB

In einem ersten Bearbeitungsschritt musste die Gleisanlage des RBS nach der Koordination mit der SBB korrigiert werden. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Setzung der Bauten gemäss Studienauftrag.

Im Studienauftrag war die SBB als Eigentümerin und Betreiberin der Normalspurbereiche des Solothurner Hauptbahnhofes noch nicht direkt in die Planung involviert. Mit der Weiterentwicklung des Resultats des Studienauftrages wurde eine vertiefte Koordination der beiden Gleisanlagen von SBB und RBS notwendig. Damit verbunden konnten die Notwendigkeit, die Lage und Dimensionierung der vorgeschlagenen PU West geklärt und die zukünftigen Gleislagen der SBB (Verlängerung) im Bereich der PU West berücksichtigt werden.

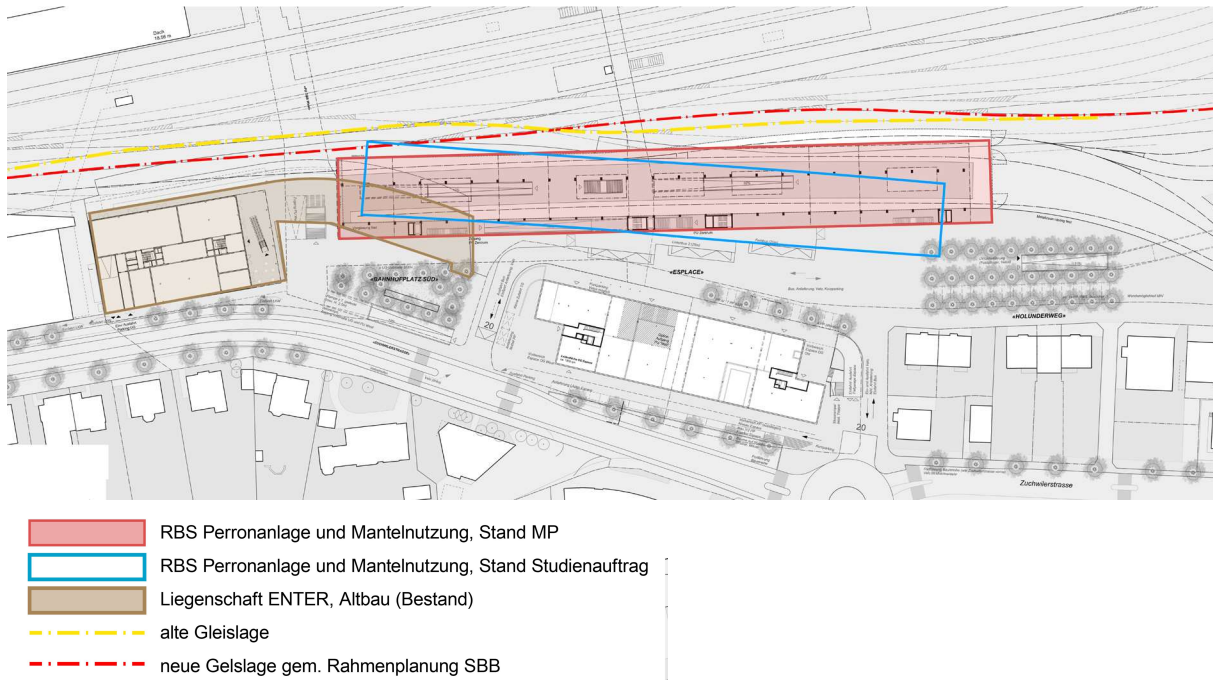


Abbildung 9: Anpassung der Gleisanlagen und Drehung der RBS-Perronanlage

Mit der neuen Gleisgeometrie SBB und RBS änderte sich die räumliche Konzeption gegenüber dem Projektstand Studienauftrag wesentlich:

- Die Fläche bzw. die Proportionen für den Bahnhofplatz Süd (westlicher Teil) wurden kleiner bzw. schmaler.
- Mit der an den RBS abzutretenden Fläche sowie den Platzbedarf für den Bahnhofplatz Süd verringert sich die Grundstücksfläche der Eigentümerin der Liegenschaft ENTER um 66%.

In mehreren Workshops wurde versucht, die städtebauliche Setzung und Volumetrie neu zu definieren. Eine erste Präsentation in der städtischen Kommission für Planung und Umwelt (KPU) im November 2018 zeigte, dass die Abweichung vom Projektstand des Studienauftrags zu gross war (Proportionen der Volumen und deren räumlicher Bezug untereinander) und das Projekt städtebaulich an Qualität eingebüsst hatte.

Am 16. Mai 2019 nahmen Vertreter der KPU und der Jury aus dem Studienauftrag zum Stand der Arbeiten der Weiterentwicklung zur Kenntnis. Die Reflektion und Diskussion des Zwischenstandes ergaben folgende Feststellungen:

- Es ist zu begrüßen, dass der Versuch einer grossen Nutzungsdichte am Bahnhof weiterverfolgt wird. Explizit bezieht sich dies auf die Mantelnutzung, aber auch auf die zulässige Ausnützung und die Höhen der übrigen Bauvolumen.
- Beim Bahnhofplatz Süd ist ein punktueller Hochpunkt bis 25.5m (Kopfbau Museum ENTER) städtebaulich angebracht.
- Eine zusätzliche bauliche Entwicklung auf dem heutigen Depotareal trägt positiv dazu bei, dass ein klarer städtebaulicher Raum aufgespannt werden kann.
- Der Höhe eines allfälligen Mantelbaus über dem Bahnhof RBS, welche im Studienauftrag 14m war, kann auf maximal 16m erhöht werden, damit die Mantelnutzung wirtschaftlich tragbarer wird. Die Zurückhaltung bezüglich Höhe ist räumlich bedingt durch die Nähe zur bestehenden Bebauung der Espace Real Estate AG

3.5 Perronanlagen RBS

Der RBS hat mittels Überprüfung der Personenhydraulik nach dem Reglement «Planungshilfe Publikumsanlagen» seine Perronanlagen entsprechend angepasst. Die neue Perronbreite (11m) und die neuen Dimensionierungen der Aufgänge wurden ins Richtprojekt für den Masterplan übernommen.

3.6 Bedarfsnachweis für eine Personenunterführung West

Die Resultate des Studienauftrags haben gezeigt, dass eine zweite PU im Westen einen grossen Mehrwert schaffen kann für den Bahnhof selbst, aber auch für die Verbindung der Gebiete nördlich und südlich der Gleisanlagen am Hauptbahnhof.

Die SBB geht grundsätzlich für das Jahr 2040 von einer klaren Zunahme des Fahrgastpotenzials aus. Auch eine Studie der Stadt Solothurn von 2019 (Kapitel 8.5, Beilage) zeigt eine signifikante Steigerung des Fahrgastpotenzials auf: Im Vergleich zu den Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet einer PU, würden bis 2035 gut 30% mehr Einwohner und knapp 15% mehr Beschäftigte (VZÄ) im Einzugsgebiet von 1km durch die zweite PU lagemässig begünstigt.

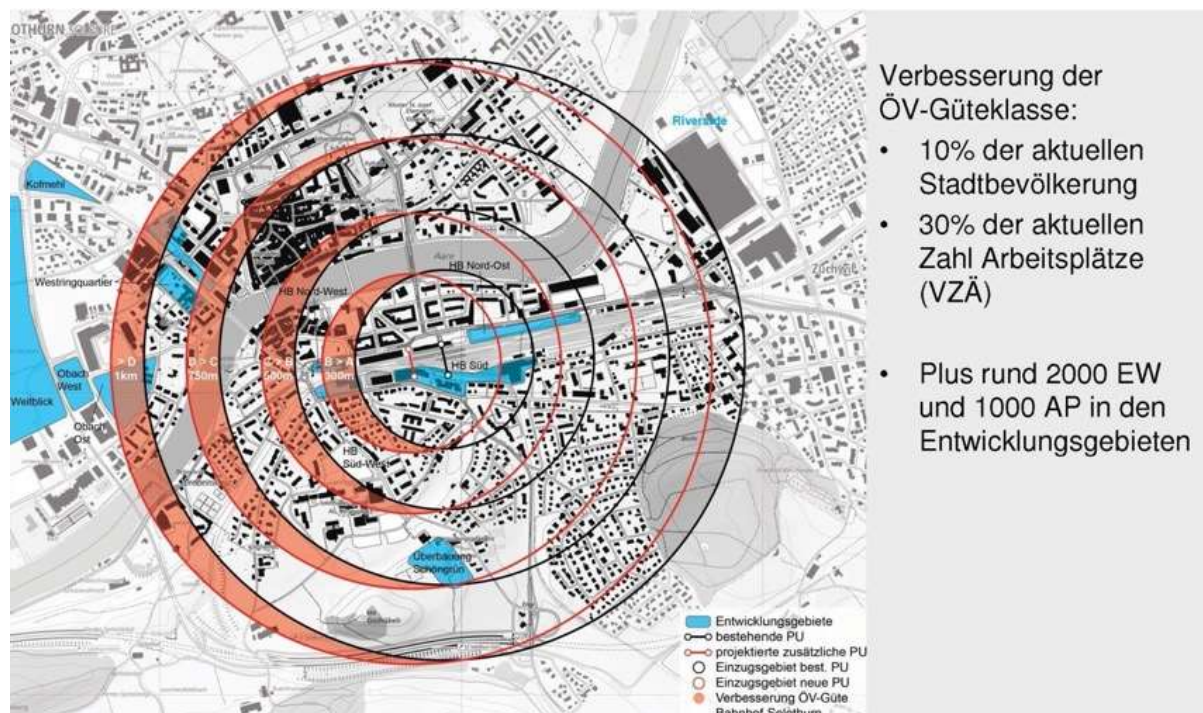


Abbildung 10: Erweitertes Fahrgastpotenzial mit einer zweiten PU (braun dargestellt, Quelle: Stadt Solothurn, Potentialanalyse, 2019)

Im Prozess hat sich zusätzlich gezeigt, dass die Integration der neuen PU West in den Normalspurbereich der SBB und BLS zeitlich etappiert werden muss: Erstens, weil der zwingende Anschluss an das Perron 5/6 (genutzt Regionalverkehr BLS) erst langfristig umsetzbar sein wird (Zeitpunkt derzeit noch nicht definierbar). Zweitens, weil die definitiven Gleislagen der SBB mit dem Bau der PU West noch nicht umgesetzt werden. Bei der Planung der PU West ist nicht von einem unmittelbaren Anschluss auszugehen, jedoch muss diese aufwärtskompatibel sein und auch die zukünftig zu vergrößernde zentrale PU mitberücksichtigen, insbesondere in den Anschlussbereichen (Lage, mögliche Breite, tieferliegende Bodenkote etc.). Ob die PU West zu westlich liegt bzw. während der Bauzeit zu viele unerwünschte Längszirkulation entlang der Perrons verursacht, ist zu gegebenem Zeitpunkt zu prüfen.

Mit dem Bau einer zweiten PU kann eventuell die Kapazitätserweiterung der heutigen zentralen PU zeitlich um einige Jahre nach hinten geschoben werden. Die PU West kann bei der Sanierung der bestehenden zentralen Personenunterführung unter Betrieb gute Dienste während der Bauzeit leisten. Sie erfüllt von Beginn weg die Normen und Vorgaben des BehiG.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt bildet die Tatsache, dass die bestehende Veloverbindung ab Zufahrt UG der Liegenschaft Perron 1 (Dornacherstrasse) zur Zuchwilerstrasse auf Höhe Postgebäude westlich vom Bahnhof ungenügend ist und schlecht angenommen wird. Mit der neuen PU West kann dieser Mangel gut behoben werden.

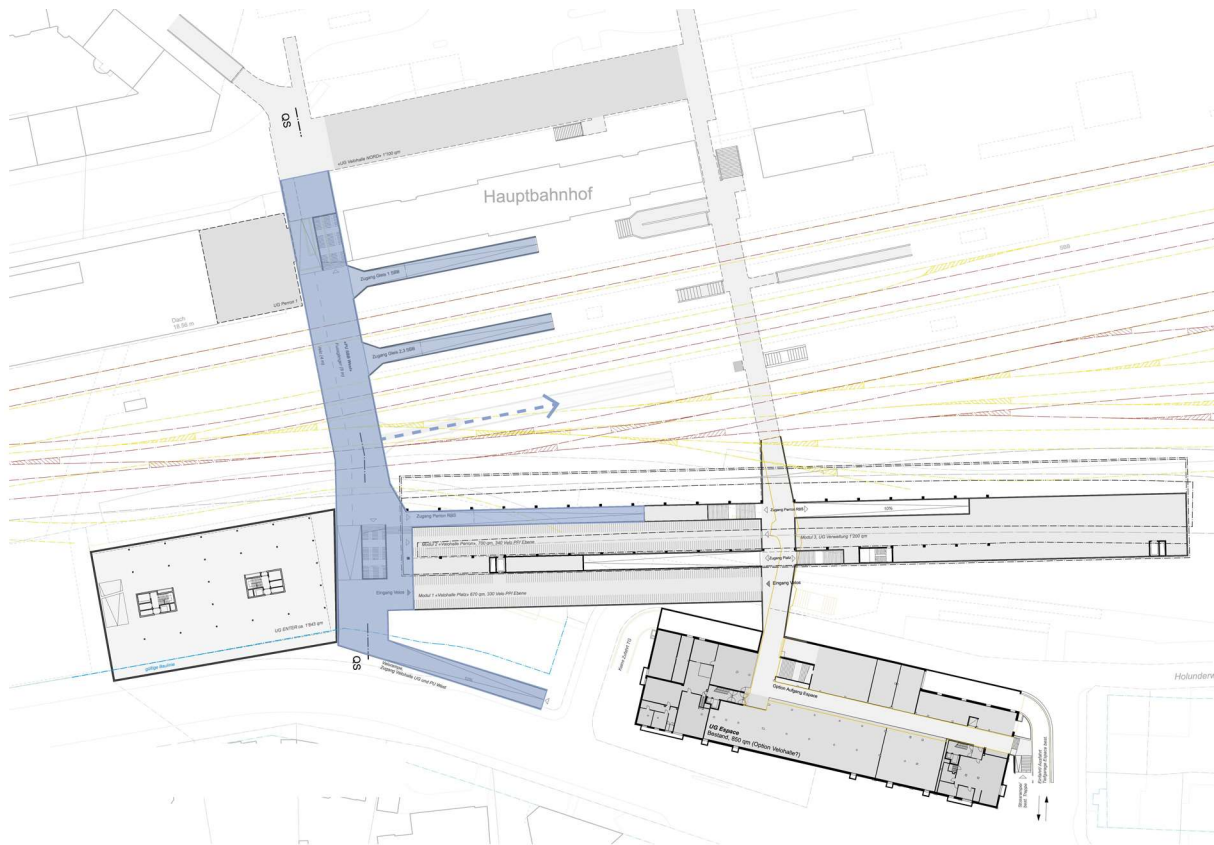


Abbildung 11: Plan Untergeschoss mit neuer PU West (blau). Vor dem Umbau des Normalspurbereiches wird die neue PU ohne Aufgang Perron 4/5 (heute 5/6) gebaut. Die Machbarkeit des Anschliessens an den Mittelperron 2/3 muss geprüft werden. Die Ergänzung der bereits gebauten PU folgt nach dem Umbau des Normalspurbereichs.

3.7 Prüfung möglicher Mantelnutzungen

Die Realisierung einer Mantelnutzung über den RBS-Gleisen ist ein erklärtes Ziel aus dem Studienauftrag. Der Studienauftrag geht als Ersatz für die grösstenteils wegfallenden Räumlichkeiten des Museums ENTER am bestehenden Standort von einem ein- bis zweigeschossigen Museum über der Perronhalle aus. Die Eigentümerschaft des Museums sah jedoch schon bald von dieser Lösung ab, da sich ein lückenloser Weiterbetrieb des Museums nicht realisieren lässt.

Die Kombination von Bahnhof und Mantelnutzung in einem Gebäude ist bezüglich Bewilligung, Finanzierung, Betrieb und Sicherheit sowie Architektur sehr anspruchsvoll. Der RBS als Betreiber und Eigentümer des Bahnhofes kann und will nicht selber als Bauherr der Mantelnutzung auftreten, und signalisierte daher früh, dass er für den Bau einer allfälligen Mantelnutzung auf einen Investor angewiesen ist.

Der RBS klärte in der Zwischenzeit eine Partnerschaft mit dem Kanton als möglichen Investor. Das für Liegenschaften verantwortliche kantonale Hochbauamt möchte seine Mietflächen der Verwaltungsabteilungen zentralisieren. Das Hochbauamt gab daher eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, welche die entsprechenden Verwaltungsflächen mit der nötigen Qualität und den Vorgaben aus Sicht RBS überprüft (Kapitel 4.10).

3.8 Weiterbearbeitung Museum ENTER

Ein Neubau auf der verbleibenden Parzelle der Stiftung ENTER hat eine Schlüsselrolle für die Adressbildung am neuen Bahnhofplatz.

Die gegenüber dem Studienauftrag verkleinerte Grundstücksfläche für einen Neubau mit dem Museum ENTER verlangte nach einer Überprüfung, ob die räumlichen und wirtschaftlichen Anliegen der Grundeigentümerin mit der neuen Ausgangslage noch erfüllt werden können.

Die Grundeigentümerin entschied sich in der Folge, eine Vorstudie für ein architektonisches Projekt zu erstellen und beauftragte damit das Architekturbüro Waldrap GmbH. Diese Vorstudie ist Bestandteil des Masterplans (Kapitel 4.11).

4 Masterplan: städtebauliches Konzept und Richtprojekte der Module

Grundlage für den Masterplan bilden das städtebauliche Konzept (Kapitel 4.1) sowie die Richtprojekte von folgenden Modulen:

- Neubau Perronanlage RBS (Modul A1, Kapitel 4.2)
- PU West (Modul B1, Kapitel 4.3)
- Bahnhofplatz Süd bzw. Süd-Ost (Module B2 und A3, Kapitel 4.4)
- Erschliessung ÖV: Bushaltekanten (Kapitel 4.5)
- Erschliessung mit Langsamverkehr mit Velo-Abstellung (Modul B3, Kapitel 4.6)
- Langsamverkehrsverbindung nach Zuchwil (Modul D1, Kapitel 4.7)
- Erschliessung MIV inkl. Parkierung (Kapitel 4.8)
- Mantelnutzung Bahnhof RBS (Modul A2, Kapitel 4.9)
- Neubau ENTER (Modul E, Kapitel 4.10)
- Neubau Depot (Modul F, Kapitel 4.11)

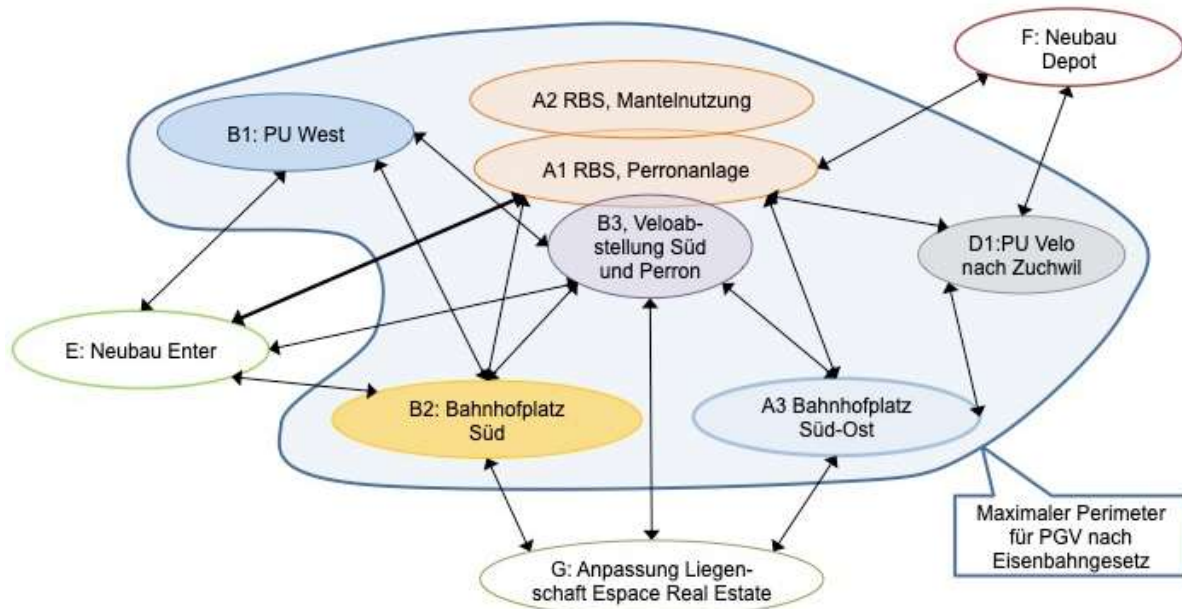


Abbildung 12: Abhängigkeiten der Module

4.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept entwickelt sich aus den einzelnen Modulen und der Logik der stadträumlichen Spannung zwischen Zuchwilerstrasse und Gleisfeld. Im Unterschied zur Nordseite des Bahnhofes war die Südseite bislang verschiedentlich benachteiligt (Kapitel 1.1). Der RBS mit seinen Gleisanlagen, Depots und den alten Zeugen der Bahnverladekultur ist nun impulsgebend und eine Chance für einen Neuanfang. Die Espace Real Estate AG hat an ihrer Liegenschaft bereits erste Massnahmen ergriffen.

Die stadträumliche Szenerie folgt dem Impuls und versucht, bewusst eine grösstmögliche Transparenz und Tiefenwirkung bis zur Zuchwilerstrasse aufzubauen. Mit dem Bahnhofplatz (orange dargestellt) gibt es aussenräumliche Aufenthaltsqualitäten. Die kubische Höhenentwicklung (rot dargestellt) ist punktuell, nicht gleisrandbetonend, und spannt den Freiraum mit den Bahnzugängen zwischen dem Museumsgebäude und dem Depot auf. Gleichzeitig soll das Areal erschliessungstechnisch und auch stadträumlich für die Nachbargemeinden einen Mehrwert generieren. Der Bahnzugang wird attraktiv.



Abbildung 13: Plan und Schnittansicht zeigen die Höhenakzente und die Massstäblichkeit der Bauten im Kontext: Enter 16 und 25,5m / RBS mit Mantelnutzung ca. 16m / Neubau im aufgelassenen Depot RBS 21,5 m

Nachfolgend sind der **Stand der Teilprojekte** sowie die noch zu klärenden Punkte beschrieben:

4.2 Perronanlage RBS (Modul A1)

Die verschiedenen Anforderungen für die Perronanlage RBS wurden geprüft und mit den übrigen Teilmodulen abgestimmt.

Der neue Endbahnhof des RBS soll sowohl für die Stadt als auch für den RBS eine Visitenkarte darstellen und am neuen Bahnhofplatz Süd den Zugang zum gesamten Hauptbahnhof kennzeichnen. Die leicht geschwungene Perronanlage mit seinem rund 190 m langen, 11 m breiten Mittelperron setzt den Grundriss für die neue Bahnhofshalle. Diese soll grundsätzlich transparent, luft- und lichtdurchflutet ausgeführt werden, muss dem Fahrgast aber auch den nötigen Schutz vor der Witterung bieten. Für die Nachtstunden soll die Halle vandalensicher abschliessbar sein. Die daraus abgeleitete Architektur soll zusammen mit der allfälligen Mantelnutzung eine hohe Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste sicherstellen und eine gute, intuitive Orientierung bieten. Denkbar sind seitliche und/oder vertikale Lichtöffnungen in den Geschossen der Mantelnutzung, u.U. mit definierten visuellen Beziehungen zwischen der Perronebene und Obergeschossen (Kapitel 4.10 und 8.3, Beilage).

Die Perronhalle ist mittig an die zentrale Personenunterführung per Treppe und Rampe angeschlossen. Auf der Westseite liegt der Abgang zur neuen Personenunterführung West sowie der prominente Ausgang auf den neuen Bahnhofplatz Süd.

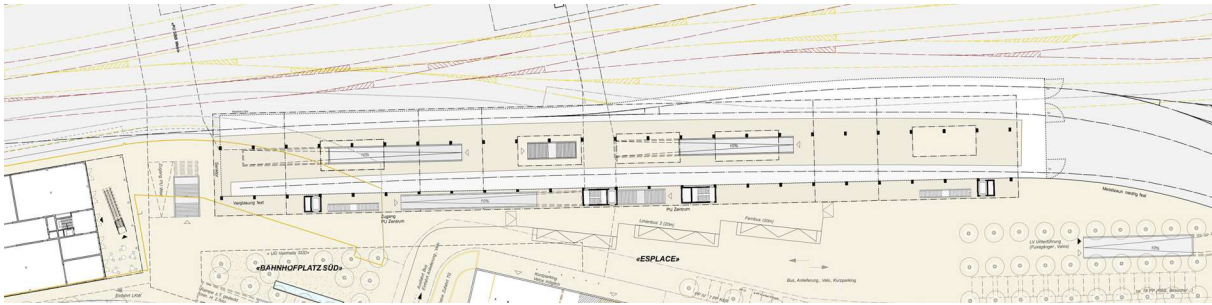


Abbildung 14: Planausschnitt der Perronanlage

4.3 Neue Personenunterführung West (Modul B1)

Die neue PU West (Abbildung 11) übernimmt die Aufgabe eines zentralen städtebaulichen und verkehrlichen Bindeglieds am Bahnhof Solothurn. Die Achse liegt in der Verbindung zur Solothurner Altstadt und mündet direkt in den neuen Bahnhofplatz Süd. Aus Sicht der direkten Wegführung ist die Lage optimal (entspricht der Wunschlinie), in Bezug zur Perronanlage SBB (Personenfluss) liegt sie allerdings peripher. Eine seitliche Veloführung kann optimal integriert werden.

Die Lage der PU West erlaubt die kürzest mögliche Unterführung unter den Gleisen. Sie hat insgesamt eine Länge von 98m und muss eine minimale Breite von 12m aufweisen. Diese Breite leitet sich ab aus den Berechnungen des Fussgängerstroms sowie dem minimalen Bedarf von 4m für eine separate Velospur.

Die Personenunterführung ist teilweise mit Aufgängen an die heutigen Perronanlagen und ans neue Perron RBS anschliessbar. Ob der zentrale Mittelperron Gleis 2/3 der Perronanlage SBB in einem ersten Schritt angeschlossen werden kann, muss mit einer Personenflussbetrachtung vertieft werden. Beim Perron Regionalverkehr BLS Gleis 4/5 (5/6 heute) ist mit einer Erstellung auf die neue Gleislage noch weiter zuzuwarten. Der Zeithorizont ist offen.

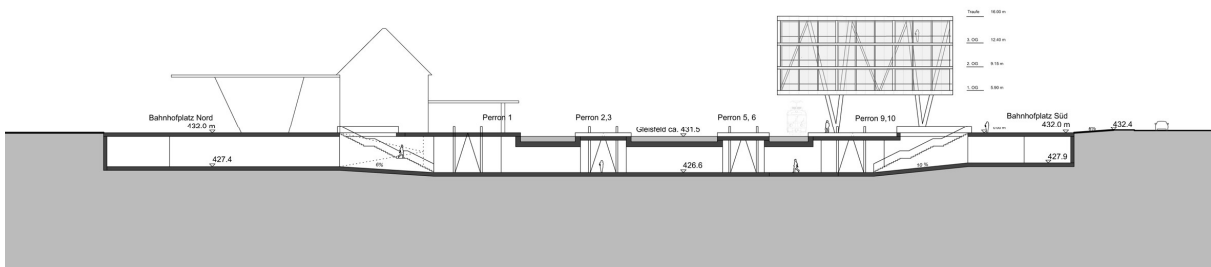


Abbildung 15: Längsschnitt durch PU West

4.4 Neuer Bahnhofplatz Süd bzw. Süd-Ost (Module A3 und B2)

Der neue Bahnhofplatz Süd soll ein prominenter Aufenthaltsort werden. Die Bewegungen des öffentlichen Verkehrs sind allseitig sichtbar, es bleibt aber genügend Raum für eine Ruheinsel. Der Platz wird Bahnhofzugang und Adresse für attraktive Nutzungen, welche in Wechselwirkungen zu den Erdgeschossnutzungen der umgebenden Liegenschaften ENTER und Espace Real Estate stehen. Der Süd-Ost-Teil des Platzes dient als ÖV-Drehscheibe mit Bushaltekanten und Bahnzugängen, inklusive Kurzzeitparkierung und Drop-Off. Alle neuen Adressen inklusive die unterirdischen Infrastrukturanlagen sind räumlich angebunden.

Westlicher Teilbereich

- Der Raum wird zum städtischen Platz mit Bezug zum RBS-Bahnhof, zum Museum ENTER, zur Liegenschaft der Espace Real Estate AG und mit Sichtbeziehung zur Altstadt
- Der mittlere Bereich kann mit einer Baumgruppe bepflanzt werden und dient als Ruheinsel mit allseitigen Blickbeziehungen
- Die von Süden her anfahrenenden Buslinien verkehren im Gegenuhrzeigersinn um die Liegenschaft

der Espace Real Estate AG, wobei auch ein Teil der heutigen Liegenschaft für die Fahrbahnen beansprucht werden muss. Die Ausfahrtsrampe des Parkings muss mit der Einfahrt im Osten zusammengeführt werden. Die Fahrbahn soll gut erkennbar im Platzgefüge liegen. Vorgeschlagen wird eine Begegnungszone-Regime

- Mit einer langen Rampe, welche parallel zur Zuchwilerstrasse liegt, wird der Netzanschluss für die Velofahrenden ins Untergeschoss erstellt. Die Rampe dient gleichzeitig der Rahmung des Platzes und stellt den behindertengerechten Zugang ins Untergeschoss sicher. Der Anschluss von der Rampe an die Zuchwilerstrasse für Velos (beidseitige Zu- und Wegfahrt) ist noch zu lösen und erfordert die Zustimmung des AVT.
- Die Anlieferung ENTER erfolgt entlang der Fassade zur Zuchwilerstrasse. Die Lage der Baumpflanzungen ist zu überprüfen.

Mitte und östlicher Teilbereich

- Die Hauptfunktionen dieses Teils sind: ÖV-Drehscheibe mit Bushaltestelle, Kiss & Ride bzw. Drop Off-Bereich
- Die Anzahl Abstellplätze für Park & Ride ist noch offen, der Platz ist beschränkt
- Der Freiraum ermöglicht wichtige Sichtbeziehung nach Osten, zum Anschluss der beabsichtigten neuen Langsamverkehrsunterführung nach Zuchwil und zum Quartier Holunderweg
- Entlang des Bahnhofgebäudes wird ein Vorbereich zu den mittigen und östlichen Adressen der Mantelnutzung definiert
- Die Vorbereiche und Zugänge zu den Untergeschossen der Liegenschaft Espace Real Estate AG werden so ausgestaltet, dass sie von der Lagequalität bestmöglich profitieren
- Die Einfahrt vom Kreisel und zur Liegenschaft Espace Real Estate AG muss angepasst werden
- Der Zugang und die Anlieferung Mantelnutzung sind im Detail noch zu lösen

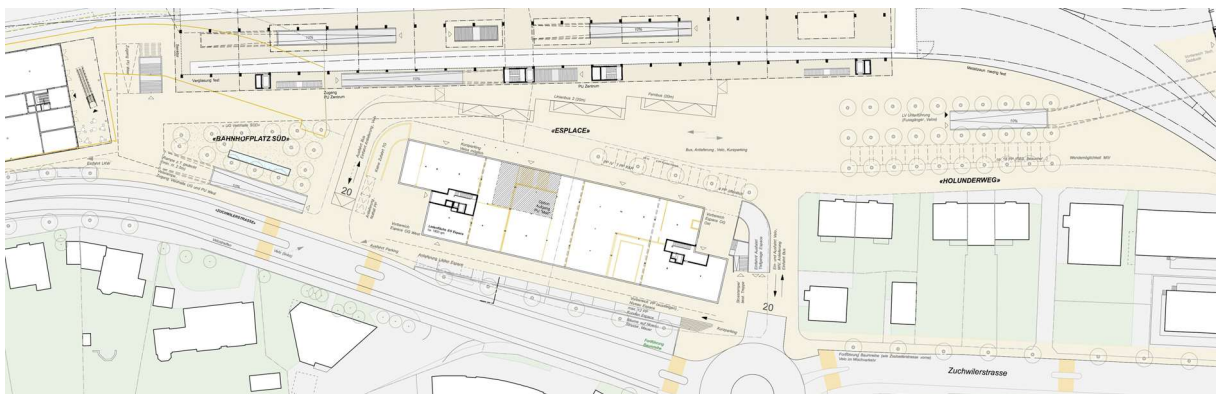


Abbildung 16: Situationsplan des Bahnhofplatzes Süd bzw. Süd-Ost: Links der neue Bahnhofplatz Süd, rechts der Teilbereich Süd-Ost mit Bus und Kiss & Ride

4.5 Erschliessung ÖV: Bushaltenkanten

Das Gebiet HB Süd wird auch bezüglich Busverkehr zu einem wichtigen Standort. Die drei geplanten Bushaltenkanten können wie folgt dienen:

- Bahnersatz: In erster Linie für Bahnersatz von RBS (Solothurn – Bern) sowie BLS (Solothurn – Burgdorf).
- Neue Buslinien gemäss Planung «Überprüfung Busangebot Region Solothurn» vom September 2018. Das heisst:
 - Neue Stadtbuslinie Solothurn Allmend–Zuchwil Zentrum–HB Süd (Buslinie erhält hier die Endstation).
 - Neue Regionalbuslinie Lohn–Biberist–Solothurn–Luterbach–Riedholz (fasst Abschnitte der heute bestehenden Linien 3, 6 und 9 zusammen). Hier ist der Halt HB Süd ein Unterwegshalt (in beide Richtungen).

Beide Linien sind im Halbstundentakt geplant. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es bei der weiteren Konkretisierung der Busplanung zu Änderungen dieser Annahmen kommen kann.

- Fernbus: Für die bestehende Haltekante an der Zuchwilerstrasse ist eine Ersatzlösung anzubieten, ebenso für die Haltekante an der Niklaus-Konrad-Strasse. Die Nachfrage ist dynamisch, aktuell sind es 5-10 internationale Fernbuslinien pro Woche.

Die Buszufahrt erschliesst sich über den Kreisel, die Ausfahrt liegt westlich der Liegenschaft Espace Real Estate AG. Der geometrische Nachweis ist noch zu erbringen und erfordert die Zustimmung des AVT.

Aufgezeigt sind drei Kanten beim Bahnhof RBS, die unabhängig angefahren werden können und für den Endhalt disponibel sind. Eine Kante dient als Reserve oder als Haltekante für allfällige Fernbusse. Die Platzverhältnisse sind eng und müssen im Detail weiter überprüft werden.

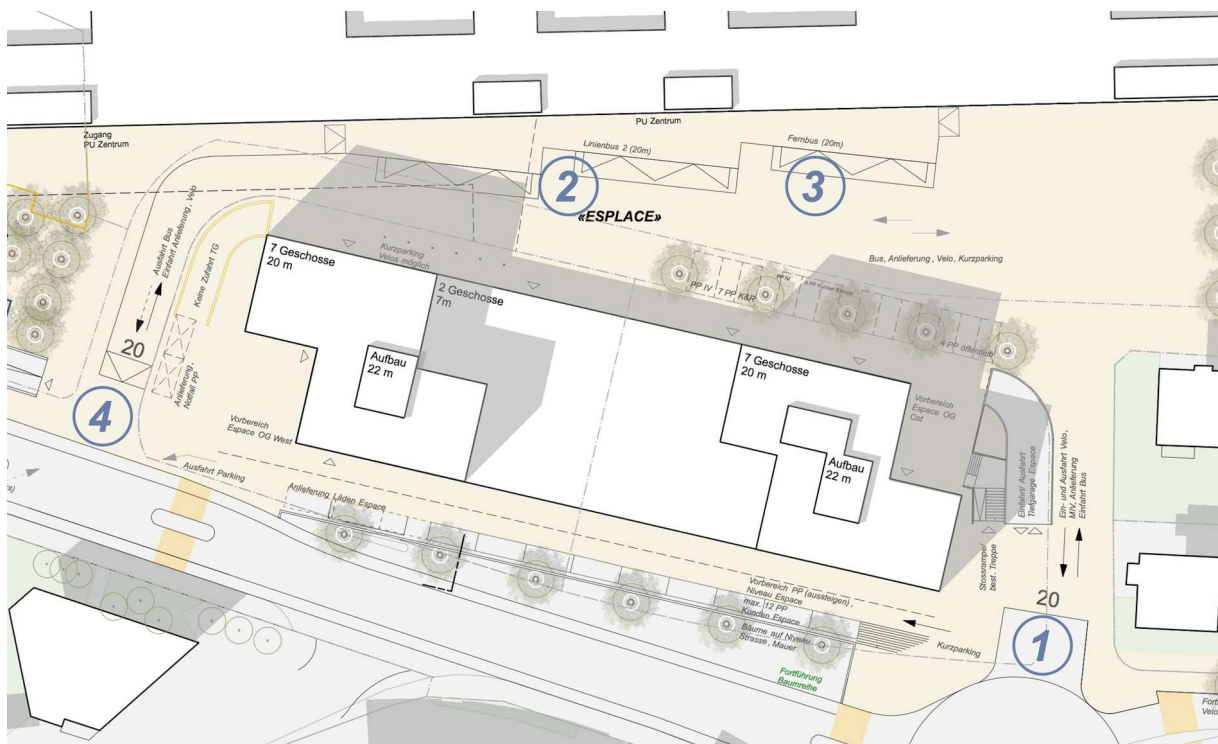


Abbildung 17: Ausschnitt Situationsplan mit Buserschliessung

- 1: Zufahrt Bus, zusammen mit Erschliessung Parkhaus der Liegenschaft Espace Real Estate und Kiss&Ride
- 2: Haltekanten für Linienbus
- 3: Reserve-Haltekante (Fernbus und/oder Bahnersatz)
- 4: Ausfahrt Bus, allenfalls Zufahrt Anlieferung möglich

4.6 Erschliessung Langsamverkehr mit Velo-Abstellung (Module B3, sowie A3 und B2)

Zusammen mit der Aufwertung der innerstädtischen Veloverbindung als Gleisquerung über die PU West bietet es sich an, unter dem Bahnhofplatz eine Velostation zu realisieren, die an die beiden Unterführungen angebunden ist (Abbildung 18). Noch nicht geprüft wurde, ob ab der PU für die Langsamverkehrsverbindung von und nach Zuchwil (Kap. 4.8) ein direkter Zugang zur unterirdischen Veloabstellanlage geschaffen werden kann.

Zusätzlich zu der direkten Verbindung zwischen Altstadt und Zuchwil sowie Biberist ist eine direkte Anbindung der Abstellanlagen bestehend im Norden und neu im Süden des Bahnhofes möglich (Abbildung 19).

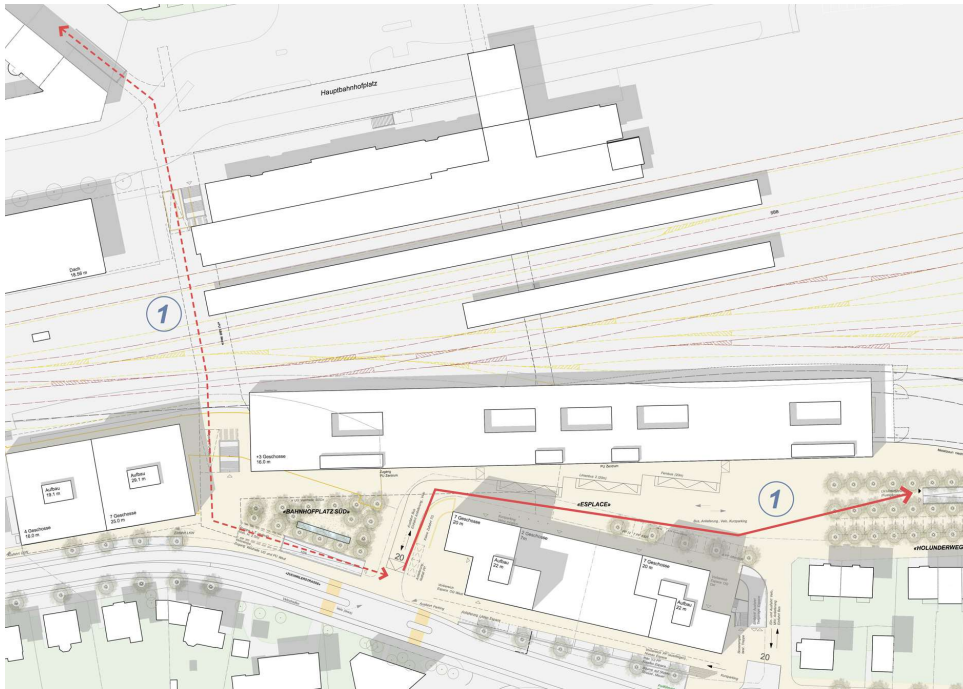


Abbildung 18: Situationsplan EG mit neuer Veloverbindung von der Solothurner Altstadt nach Zuchwil (1)

1: Neue Veloverbindung Solothurn Altstadt – Zuchwil, via PU West

2: Veloparkierung unterhalb des Bahnhofplatzes, ca. 300 Plätze pro Ebene (600 Plätze)

3: Veloparkierung optional unter dem Gleis RBS, ca. 300 Plätze pro Ebene (600 Plätze)

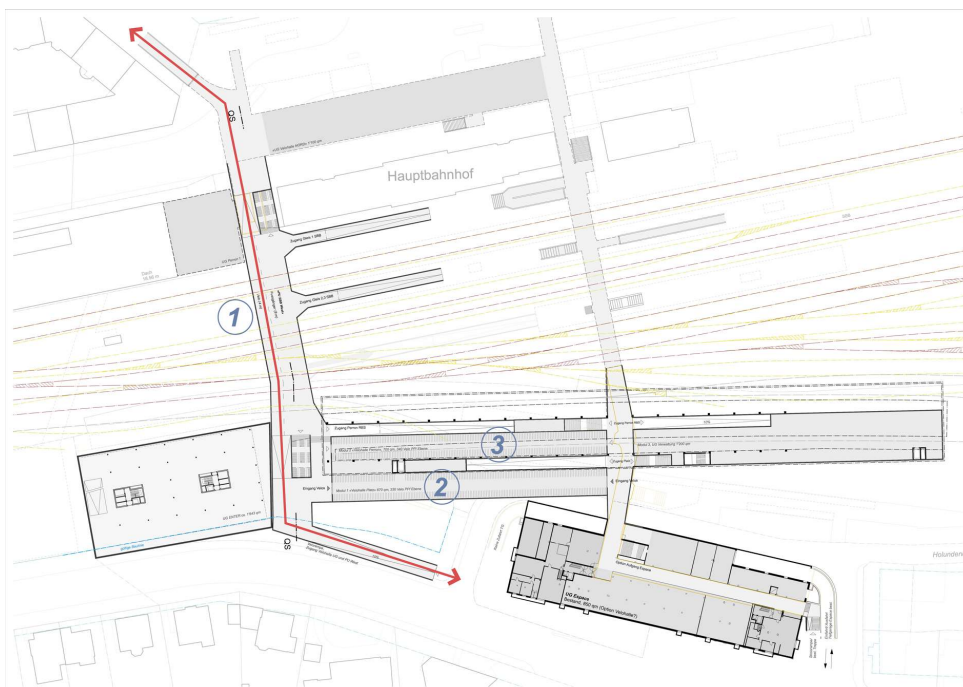


Abbildung 19: Plan Untergeschoss mit neuer Veloverbindung von der Solothurner Altstadt nach Zuchwil (1) sowie Lage der beiden unterirdischen Velo-Abstellanlagen (2, 3)

4.7 Weitere Erkenntnisse zur Nutzung des Untergrunds

Die Liegenschaft der Espace Real Estate AG hat im Untergeschoss teilweise unternutzte Räume. In der weiteren Planungsphase ist zu prüfen, ob diese Räume für die Velo-Abstellung genutzt werden können.

Die neuen Untergeschossräume werden ca. 0.5m tiefer zu liegen kommen als die bestehenden Anlagen. Die aktuell gültigen Brückennormen erfordern eine höhere Konstruktionshöhe als früher.

4.8 Langsamverkehrsverbindung nach Zuchwil (Modul D1)

Mit einer direkten Erschliessung des Areals „Depot RBS“ bzw. einer Langsamverkehrsunterführung in der Verlängerung des Holunderwegs entsteht für den Velo- und Fussverkehr eine direkte Anbindung an die ruhigeren Wohnquartiere von Zuchwil sowie eine direkte Veloverbindung in Richtung des Entwicklungsgebiets Riverside. Für eine Arealentwicklung am Standort des bestehenden RBS-Depots ist eine direkte Bahnhofsanbindung besonders wichtig.

Diese Verbindung ist unter den Gleisen RBS zu führen.

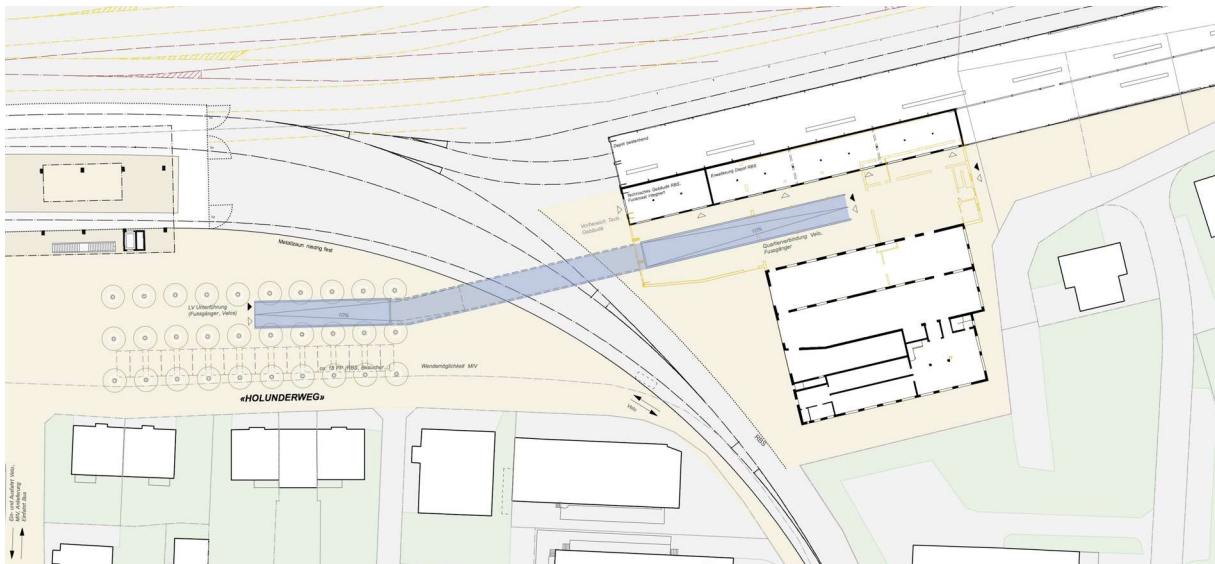


Abbildung 20: Langsamverkehrsverbindung als Unterführung unter dem RBS-Gleis nach Zuchwil

4.9 Erschliessung MIV inkl. Parkierung

Die Bahnhoferschliessung mit dem MIV hat auf der Südseite keinen Schwerpunkt. Es soll lediglich eine Kiss&Ride Möglichkeit geboten werden, die ein Abholen zu Randzeiten ermöglicht. Die kommerziellen Angebote sollen sich auf den ÖV ausrichten und allenfalls mit dem Parkhaus auf der Liegenschaft der Espace Real Estate AG koordiniert werden. Neben den engen Platzverhältnissen ist auch die Nachbarschaft zum Quartier Holunderweg zu berücksichtigen.

Beschreibung

- 1: Zu- und Wegfahrt von der Zuchwilerstrasse
- 2: Kiss&Ride, Drop off
- 3: Parking Kunden, Besucher (Kurzzeit)
- 4: Anlieferungen

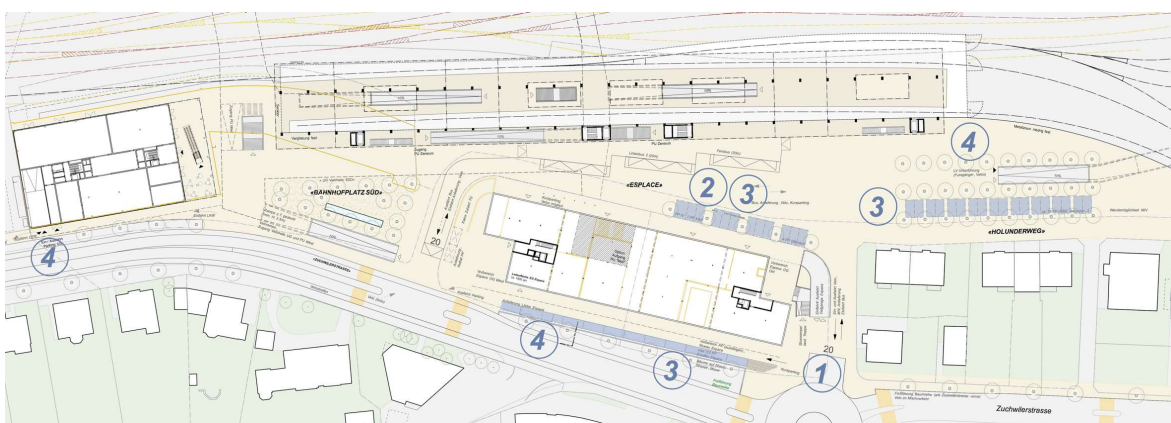


Abbildung 21: Standorte für Erschliessung MIV und Anlieferung

4.10 Mantelnutzung (Modul A2, Machbarkeitsstudie)

Im Auftrag des kantonalen Hochbauamts wurde eine Machbarkeitsstudie für die Mantelnutzung erarbeitet (Kapitel 8.3, Beilage).

Die Machbarkeitsstudie erbringt folgende Empfehlungen:

- Eine dreigeschossige Nutzung über der Perronhalle ist grundsätzlich im Rahmen der städtebaulichen Konzeption umsetzbar, ohne dass die Gesamthöhe von 16m überschritten wird.
- Dem Anspruch einer hohen Tageslichtqualität im Perronraum kann entsprochen werden. Dazu sind entsprechend grosse, nach oben führende resp. seitliche Lichtöffnungen vorzusehen. Diese können gleichzeitig Sichtbeziehungen zwischen dem Perronraum und den darüber liegenden Nutzungen eröffnen.

Anhand eines 3D Modelles wurden sowohl Lichtqualität als auch das kompakte statische System erarbeitet. Die Weiterentwicklung der architektonischen Qualität soll im Vorprojekt vertieft werden.

- Es sind ca. 400 Arbeitsplätze denkbar
- Der Raster erlaubt eine Mischnutzung Büro mit Wohnen
- Der Kopfbereich im Westen und weitere Abschnitte der Perronhalle können mit überhöhten Abschnitten betont werden
- Die Option von Sportnutzungen mit grösseren Hallen wurde geprüft und verworfen.

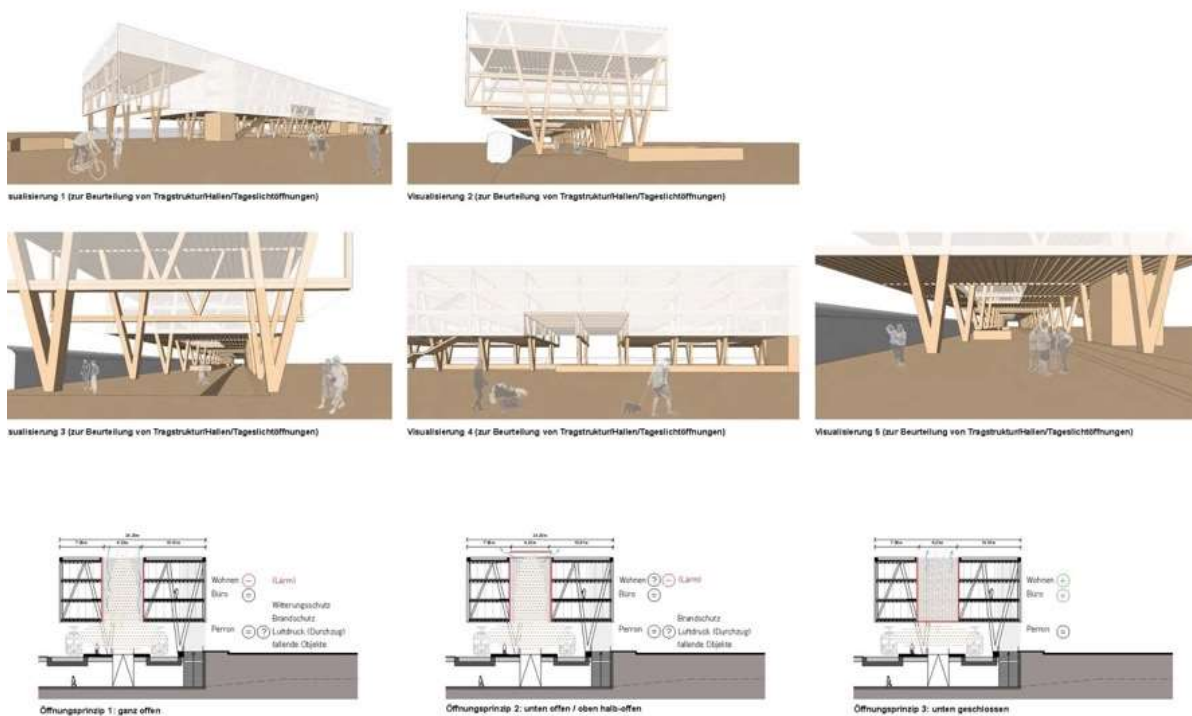


Abbildung 22: Ansichten und Schnitte der Mantelnutzung (Grundlage: Machbarkeitsstudie gemäss Anhang 9.3)

Das Hochbauamt des Kantons Solothurn kann gemäss Entscheid des Regierungsrats das Vorhaben «Mantelnutzung» nicht weiterverfolgen. Der RBS versucht, zusammen mit einem Investor das Modul A2, Mantelnutzung, weiterzuverfolgen.

In der weiteren Projektarbeit sind aufgrund der Lage angrenzend an die SBB-Gleise die umweltrechtlichen Prüfungen bezüglich NIS, Erschütterungen und Körperschall, Lärm, Störfall etc. vorzunehmen und der SBB zur Vorprüfung zuzustellen.

4.11 Museum ENTER (Modul E)

Mit dem Neubau ENTER entsteht ein zusätzlicher Höhepunkt am neuen Bahnhofplatz Süd. Der höhenmässig nach Westen abgestufte Neubau bildet einen adäquaten räumlichen Abschluss des Bahnhofareals nach Westen. Der architektonische Auftritt übernimmt zudem die Spuren der Industrie-

und Lagerwelt, schliesst aber in seiner neuen Dimension an die heutige Innenverdichtung und Betonung des Bahnhofumfeldes an.

Der Kopfbau weist mit 7 Geschossen 25,5m Höhe auf, was gemäss Entwurf OPR punktuell zulässig ist. Mit einer zweigeschossigen Arkade zum neuen Bahnhofplatz werden der grosszügige Auftritt und die neue Adresse betont.

Stadträumlicher Kontext und Sichtbeziehung

Zusammen mit dem Kopfbereich RBS-Bahnhofhalle bildet das Museum ENTER ein Ensemble. Beide Bauten haben ein Eigenleben und teilen dennoch stadträumliche Beziehungen. Der Zwischenraum mit dem Abgang zur neuen PU West ist wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Disposition und eröffnet den Blick übers Gleisfeld. Auf einen überdeckten Aufgang sollte deshalb wenn möglich verzichtet werden.

Nach Westen sichert ein Gebäudeabstand zur Liegenschaft GB Nr. 1043 der Post Immobilien AG, dass die Westfassade mit Öffnungen realisiert werden kann. Dies kann sichergestellt werden mittels Gestaltungsplan und allfälligen privatrechtlichen Vereinbarungen. Die grundsätzliche Zusage seitens Post Immobilien AG liegt vor.

Die Anlieferung für einen 12m Lastwagen erfolgt tangential, die Ein- und Ausfahrt ins Untergeschoss direkt ab der Zuchwilerstrasse. Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn hat diesen Erschliessungen mit Schreiben vom 2. April 2020 zugestimmt.

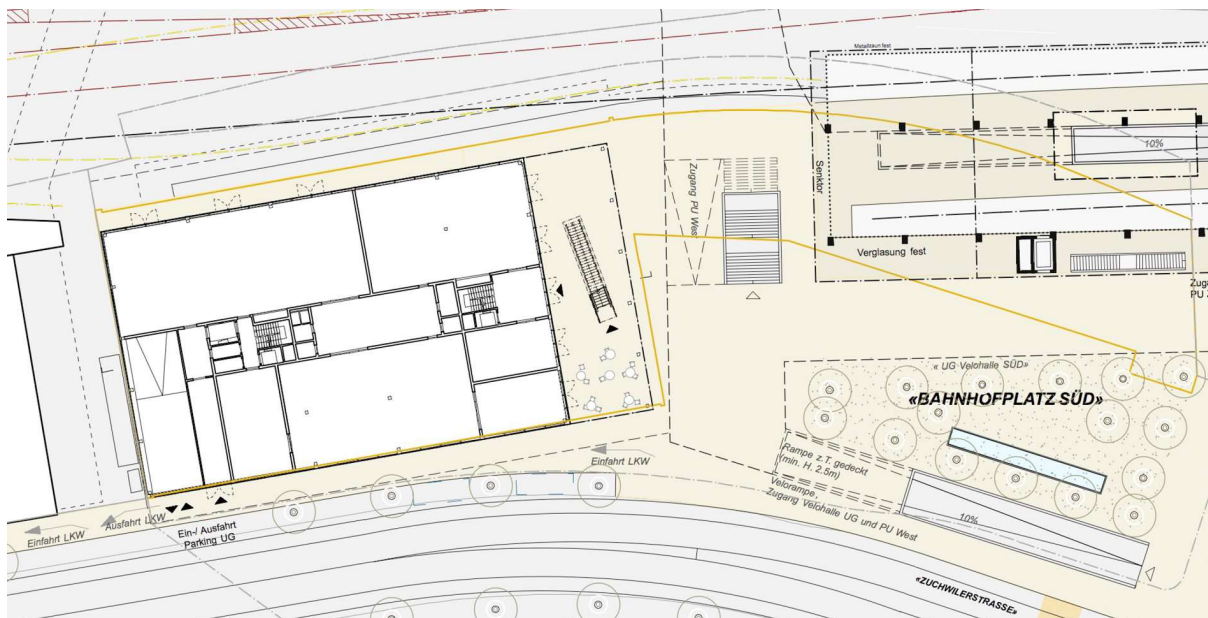


Abbildung 23: Neubau des Museums ENTER – Eingangsgeschoss mit neuem Bahnhofplatz Süd

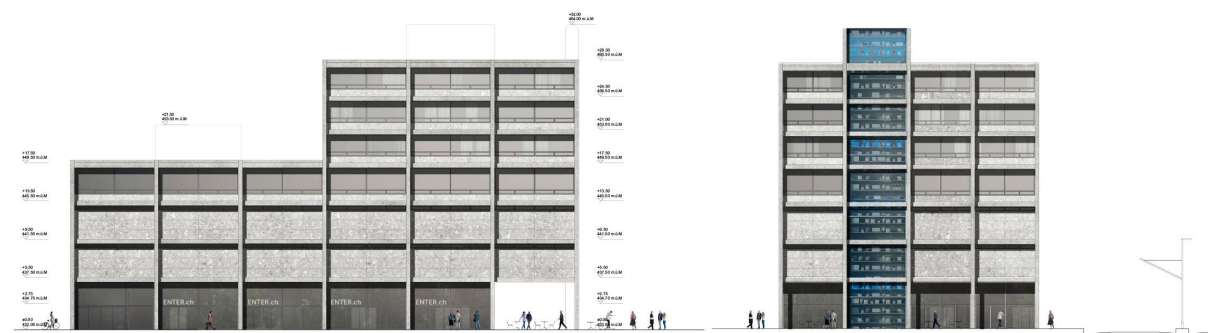


Abbildung 24, 25: Museum ENTER, Ansicht Bahnhofplatz Ost (Ostfassade) und Ansicht Zuchwilerstrasse (Südfassade)

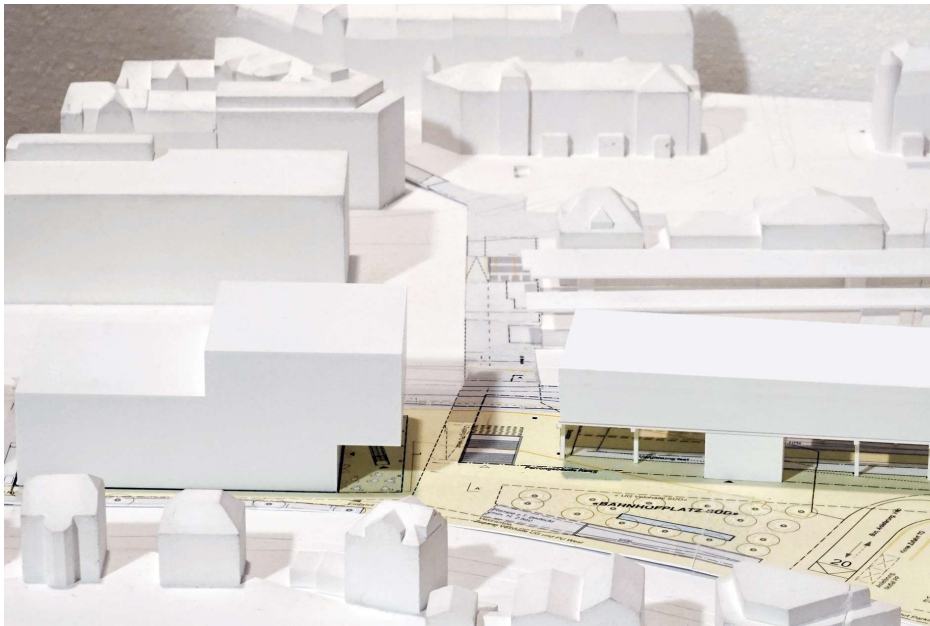


Abbildung 26: Modellfoto, Blick vom Bahnhofplatz Süd in Richtung Altstadt. Links Neubau des Museums ENTER, rechts Neubau Bahnhofgebäude RBS mit Mantelnutzung

4.12 Zukunft Depot (Modul F)

Die mögliche Umnutzung des heutigen Depotareals wird durch den teilweisen Wegfall von Depotbereichen ermöglicht. Da insbesondere der südliche Teil keine Gleisanschlüsse mehr haben wird, wird über eine Umnutzung nachgedacht. Die Ortsplanungsrevision unterstützt diese Gegebenheit durch eine Einzonung in die neue Mischzone Bahnhof. Denkbar ist ein Wohn- und Gewerbebau mit gestufter Geschossigkeit zwischen 4 und 6 Geschossen. Dieser bildet den räumlichen Abschluss des Gebiets nach Osten.

Die Erschliessung erfolgt über die Zuchwilerstrasse. Die Adresse liegt an der neuen Fuss- und Veloachse zwischen Bahnhofplatz und Zuchwil.

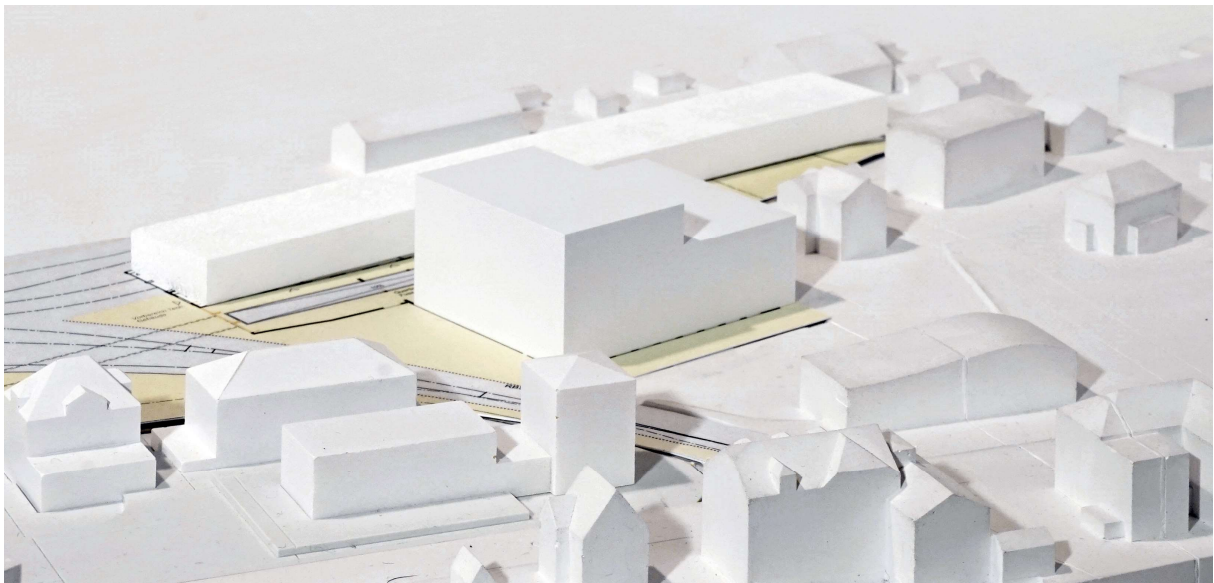


Abbildung 27: Modellansicht eines potenziellen Volumens für den Wohn- und Gewerbebau auf dem Depotareal

5 Veränderungen der Grundeigentümergeverhältnisse und Ausgleich

5.1 Grundeigentumsverhältnisse heute und in Zukunft

Die Veränderungen der Grundeigentumsverhältnisse heute und in Zukunft sind in den Abbildung 28 bis Abbildung 30 dargestellt.

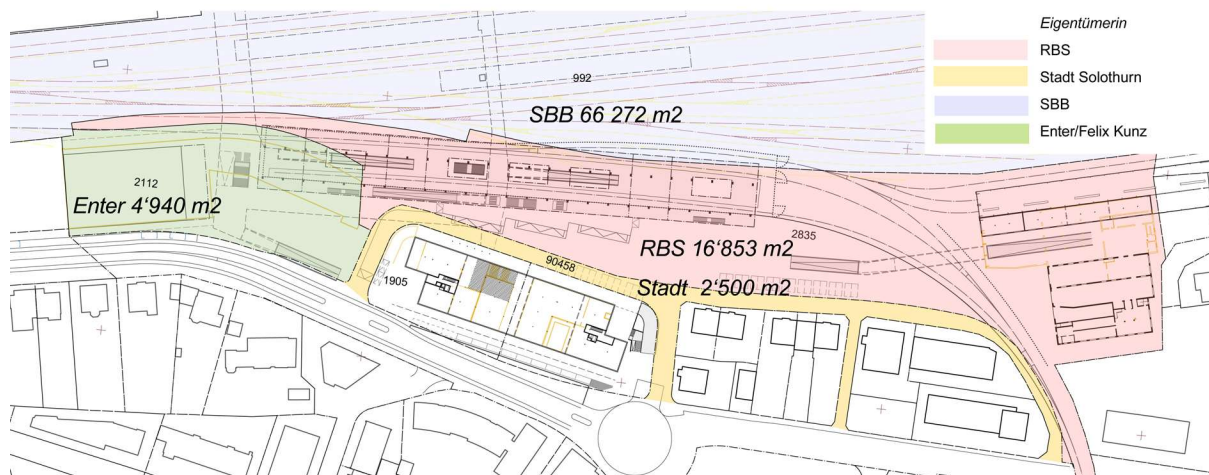


Abbildung 28: Grundeigentumsverhältnisse heute

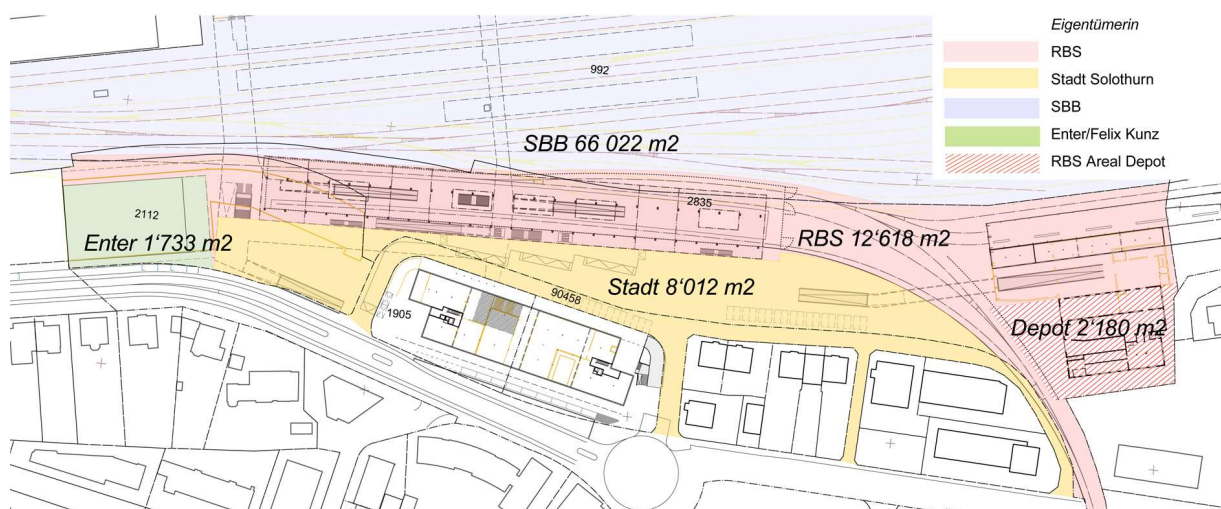


Abbildung 29: Grundeigentumsverhältnisse in Zukunft

Im Masterplanperimeter sind folgende Grundstücke betroffen:

Parzelle Nr.	Eigentümer	Fläche heute	Fläche neu	Veränderung
2112	Felix Kunz	4'940 m ²	1'733 m ²	-3'207 m ²
2835	RBS, inkl. Depot	16'853 m ²	14'798 m ²	-2'055 m ²
90458	Stadt Solothurn	2'500 m ²	8'012 m ²	+5'512 m ²
992	SBB	66'272 m ²	66'022 m ²	-250 m ²

Tabelle 3: Übersicht über die Veränderungen der Grundeigentümergeverhältnisse gesamthaft (Abbildung 29)

Die Veränderungen der Grundeigentumsverhältnisse / Landabtäusche zwischen den Grundeigentümern sind nachfolgend planerisch und in der Tabelle dargestellt. Es wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Der RBS übernimmt von der Stiftung ENTER Landfläche für die Verlängerung der Perronanlage RBS, inklusive den Treppenzugang zur PU West. Alternativ dazu könnte der Anteil Treppenzugang zur PU West (422m² der 1'717m²) ins Eigentum der Stadt Solothurn übertragen werden. Dies ist zwischen den Parteien noch zu klären.
- Der RBS erwirbt von Enter die Fläche von 1'409m² für den Bahnhofplatz Süd als vorgezogener Landerwerb. Es wird geprüft, ob diese Fläche in einem nächsten Schritt an die Stadt Solothurn weiterverkauft werden soll.
- Die Stadt Solothurn übernimmt vom RBS den Bereich Bahnhofplatz Süd-Ost (4'022m²). Alternativ dazu behält der RBS die Fläche in seinem Eigentum. Dies ist zwischen den Parteien noch zu klären.
- Der Bereich RBS Depot bleibt vorderhand im Eigentum des RBS, kann aber zu einem späteren Zeitpunkt an eine Drittpartei abgetreten werden. Daher ist dieser in Tabelle 4 separat aufgeführt.

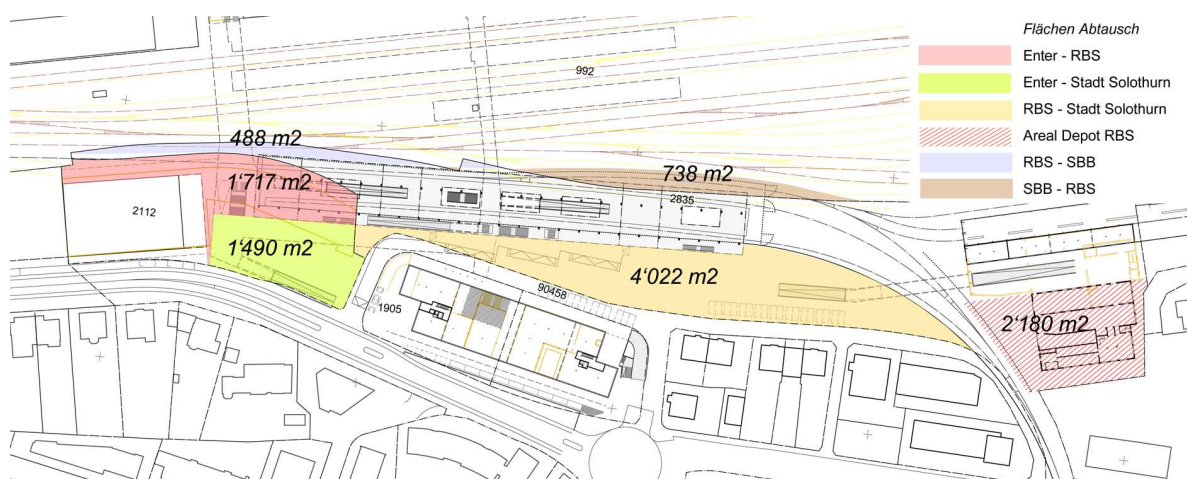


Abbildung 30: Veränderungen der Grundeigentümerverhältnisse

Eigentümerin (Parzelle)	Enter (2112)	RBS (2835 West)	RBS Depot (2835 Ost)	Stadt (90458)	SBB (992)
Bestand	4'940	16'853	0	2'500	66'272
Neu	1'733	12'618	2'180	8'012	66'022
Abtausch					
Enter		1'717		1'490 ⁴	
RBS	-1'717		2'180	4'022	-250
RBS Depot		-2'180			
Stadt	-1'490 ⁴	-4'022			
SBB		250			
Abgabe bzw Übernahme	-3'207	-4'235	2'180	5'512	-250

Tabelle 4: Veränderungen der Grundeigentümerverhältnisse (Abbildung 30)^{3 4}

³ Die 250m² SBB zu RBS berechnen sich aus dem Abtausch: 738m² tritt die SBB an die RBS ab, 488m² die RBS an die SBB

⁴ Vorgezogener Landerwerb durch RBS

Die weiteren Details für die Landabtäusche zwischen den betroffenen Grundeigentümern sind in der nächsten Projektphase zu klären.

5.2 Veränderungen aus der Ortsplanungsrevision (OPR)⁵

Mit der Ortsplanungsrevision erfahren die Grundstücke im Masterplanperimeter Veränderungen sowohl bezüglich Ausnützung und Höhe, als auch der zulässigen Nutzung. Da das Gebiet beim Hauptbahnhof zu den drei prioritären Entwicklungsgebieten in der Stadt Solothurn zählt, soll dieses grundsätzlich eine hohe Ausnützung und einen urbanen Nutzungsmix zulassen. Dafür wurde mit der OPR eine spezifische Mischzone Bahnhof geschaffen (Kapitel 2.1).

Signifikant ist, dass 8'060 m² der neuen Mischzone Bahnhof bis anhin in keinem Nutzungsplan einer kantonalen Zone nach PBG zugewiesen waren, auch nicht einer Erschliessungsfläche. Basierend auf dem Richtplanbeschluss S-1.1.10, handelt es sich um eine Einzonung von kantonalem Interesse. Diese ist mehrwertabgabepflichtig (Kapitel 2.2).

Die Abbildung 31 und Abbildung 32 zeigen den bisherigen und den zukünftigen Zonenplanausschnitt.

Die einzelnen Liegenschaften bzw. Teilbereiche erfahren mit der OPR folgende Veränderungen:

1: Parzelle ENTER:

- Umwandlung der Parzelle von einer Gewerbe- und Industriezone (14m) in eine Mischzone Bahnhof. Der zukünftige Bahnhofplatz Süd (1'548 m²) wird der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugeteilt. Dieser geht schlussendlich ins Eigentum der Stadt Solothurn über.
- Eine Umnutzung von einer Gewerbe- und Industriezone in eine Mischzone (Kernzone) ist mehrwertabgabepflichtig (Kapitel 2.2)

2: RBS Bahnhof mit Mantelnutzung

- Die Liegenschaft wird gesamthaft der Mischzone Bahnhof zugeteilt. Bei einem Teil handelt es sich um eine Umzonung von der Kg5, beim anderen um eine Einzonung (s. oben)

3: Bahnhofplatz südöstlicher Teil:

- Der Bereich, welcher bisher in einer Kg5 lag, wird neu der Mischzone Bahnhof zugeteilt, aber gemäss städtebaulichem Konzept als Freiraum genutzt. Die Zonengrenze wurde abgestimmt auf das Richtprojekt für die Gleisanlagen bereinigt.

4: Depot RBS (Reduktion und Umnutzung in Abhängigkeit der Entwicklung in Bätterkinden):

- Einzonung in die Mischzone Bahnhof (Kapitel 2.2)

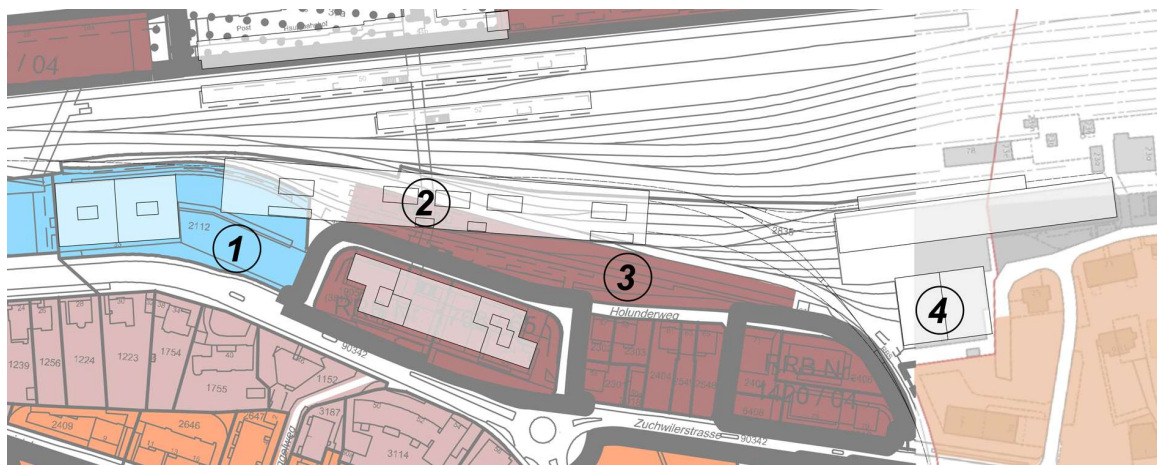


Abbildung 31: Verortung der Veränderungen gemäss bisherigem Zonenplan

⁵ Stand 21. April 2020: Beschluss Gemeinderat zur öffentlichen Auflage OPR

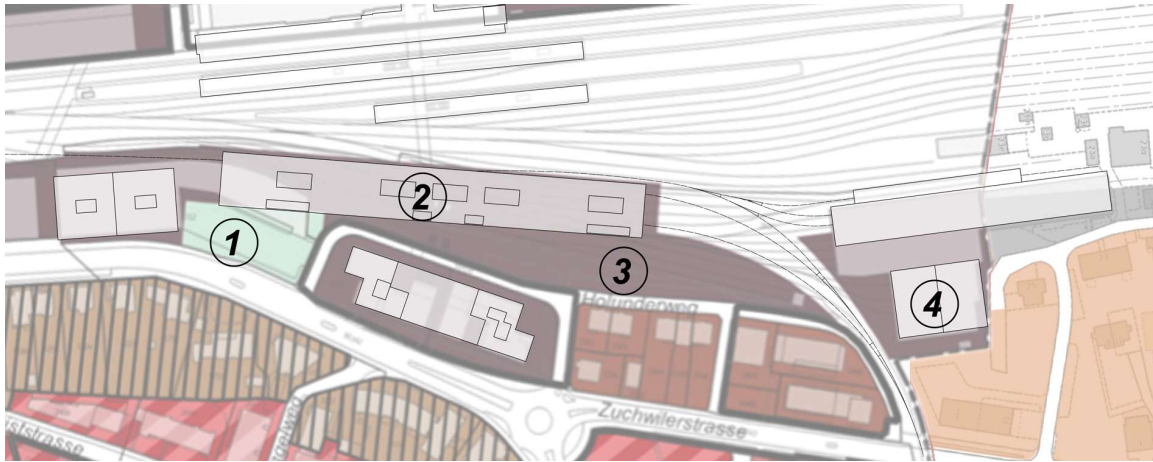


Abbildung 32: Verortung der Veränderungen gemäss Zonenplan OPR (Beschluss des Gemeinderats zur öffentlichen Auflage, 21. April 2020; Quelle: Stadt Solothurn)

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Ermittlung der Gesamtkosten

Auf der Grundlage des Masterplans wurden die Gesamtkosten wie folgt abgeschätzt (Angaben in CHF Mio.; inkl. MWST) Kostengenauigkeit +/- 30%):

	Modul	Kosten	Projektbeteiligte (ohne Finanzierung)						
			RBS	Stadt	Kanton (Mantel-nutzung)	Kanton (Ver-kehr)	SBB Infra-struktur	EN-TER	Zuch-wil
A1	RBS Perronanlage	59,4	x						
A2	RBS Mantelnutzung	53.8	(x)		x				
A3	Bahnhofplatz Süd-Ost	3.1	(x)	x		x			
B1	PU West	58.3	x	x		x	x ⁶		
B2	Bahnhofplatz Süd	2.3	(x)	x		x	x	x	
B3	Velo-Abstellung	7.1	(x)	x		x	(x)		
C1	Gleisanlage SBB ⁷ (Anpassungen RBS)	offen	x						
C2	Gleisanlage SBB (AS2035)	60.1					x		
D1	PU Velo nach Zuchwil	4.3				x			x
E	Neubau ENTER ⁸							x	
F	Neubau Depot ⁹		x						
Total Gesamtkosten		248.4							

Tabelle 5: Übersicht über die Gesamtkosten und Projektbeteiligte

In der Schätzung der Gesamtkosten sind folgende Elemente nicht enthalten:

- Grundstücks- bzw. Landerwerbskosten
- Altlastensanierung und Schadstoffe
- Kapitalkosten und Teuerung (Kostenstand März 2020)

⁶ Die Beteiligung der SBB (mit Mitteln BIF) erfolgt erst dann / kann erst erfolgen, wenn der geplante Bahnangebotsausbau eine Verbreiterung der Personenunterführung am Bahnhof Solothurn notwendig macht und die entsprechende Finanzierung über einen STEP Ausbauschnitt angemeldet ist. Kleinere Beteiligung sind im Rahmen der Vorteilsanrechnung möglich (noch vom BAV zu bestätigen).

⁷ Der Umfang der Anpassungen an der bestehenden SBB-Gleisanlagen sowie deren Finanzierung ist aktuell nicht bekannt und ist in der Vorprojektphase zu klären → Beauftragung SBB (durch RBS) pendent

⁸ Der Neubau des Museums ENTER wird durch Dritte finanziert.

⁹ Der Neubau des Depots wird zu einem späteren Zeitpunkt realisiert und wird deshalb in der Kostenzusammenstellung nicht aufgeführt.

6.2 Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm Solothurn

Folgende Massnahmen sind beitragsberechtigt für eine potenzielle Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm des Bundes:

Modul A3, Bahnhofplatz Süd-Ost:	CHF 3.1 Mio.
Modul B1, PU West	CHF 30 Mio. ¹⁰
Modul B2, Bahnhofplatz Süd:	CHF 2.3 Mio.
Modul B3, Veloabstellung:	CHF 7.1 Mio.
Modul D, PU Zuchwil:	CHF 4,3 Mio.
Total Agglomerationsmassnahmen:	CHF 46.8 Mio.

Möglicher Bundesbeitrag (Annahme: 35%) 16.38 Mio.

Betreffend die Finanzierung der PU West sind aktuell folgende drei Szenarien möglich:

- Szenario a:
SBB und RBS finanzieren (aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds BIF) den Bahnanteil an der Unterführung (Anteil Zugang zur Bahn). Dies ist aber nur möglich, wenn die bestehende Unterführung für das Angebot im Ausbauschritt 2025 (RBS) und 2035 (SBB) nicht ausreicht und die alle Perrons von der PU West erschlossen werden können. Dazu ist eine Korrektur bzw. Nachbesserung des Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 nötig - ausser das Vorhaben würde erst in 10 Jahren angepackt und könnte im nächsten STEP-Ausbaubeschluss 2040-45 untergebracht werden.
- Szenario b:
RBS und SBB können sich mit einem Betrag von unter 10 Mio. CHF (Total für beide TU) an den Kosten beteiligten. Die Haltung des BAV dazu (Auslegung der Bestimmungen KPFV Art.5 Abs.3) steht noch aus.
- Szenario c:
Es gibt keine Möglichkeit zur Mitfinanzierung durch die SBB, falls die im 2020 laufende Studie ergibt, dass die bestehende PU auch für die Nachfrage mit dem Zugsangebot 2035 ausreichend dimensioniert ist (Gesamtbetrachtung inkl. RBS).

Eine finanzielle Abtrennung der Veloverkehrsanlagen ist immer möglich und ist für die Szenarien a und b im Agglomerationsprogramm der 4. Generation anzumelden. Im Szenario c sind die Gesamtkosten der PU (ohne Bestandteile RBS) im Agglomerationsprogramm beitragsberechtigt.

6.3 Kosten Vorprojektphase und Gestaltungsplan

Die Kosten für die Vorprojektphase (Kapitel 7.1) belaufen sich über alle Module auf 2.7 Mio., die Kosten für den Gestaltungsplan (Kapitel 7.3) auf rund CHF 100'000.-.

¹⁰ Es wird vorliegend angenommen, dass die Hälfte der geschätzten Kosten für die PU von CHF 58.3 Mio. (Tabelle 5) für Massnahmen des Langsamverkehrs anfallen.

7 Weiteres Vorgehen und Terminplanung

Der Masterplan bildet die Grundlage für das Vorprojekt, sowie für die Plangenehmigungsverfahren und den Gestaltungsplan.

7.1 Vorprojektphase

Ziele

In der Vorprojektphase (SIA-Phase 31) sind generell folgende Ziele für die Module A1 (Perronanlage RBS), A3 (Bahnhofplatz Süd-Ost), B1 (PU West) B2 (Bahnhofplatz Süd), B3 (Velostation Süd) und D (PU Velo nach Zuchwil) zu erreichen:

- Das Gesamtvorhaben ist bezüglich Konzeption und Wirtschaftlichkeit optimiert.
- Die Vernehmlassungen und Vorabklärungen für die Bewilligungen und Genehmigungen sind erfolgt.
- Die Variantenentscheide bei den einzelnen Modulen sind gefällt.

Aufgaben

In der Vorprojektphase (SIA-Phase 31) sind folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Präzisierung der gegenseitigen Abhängigkeiten und Schnittstellen der Module
- Ausarbeiten Variantenfelder für die PU West, Festlegen und Bearbeiten der Bestvariante
- Erarbeitung der Bauablaufplanung und der Baustellenlogistik (inkl. Installationsflächen) auf der Grundlage einer provisorischen Perronanlage der RBS (Konstruktionslänge: 192m, aber nicht auf der ganzen Länge behindertengerecht)
- Klären der Schnittstellen zwischen der RBS-Perronanlage und der Mantelnutzung
- Vereinbarung zwischen dem RBS und dem potentiellen Investor der Mantelnutzung
- Klärung des vorzeitigen Landerwerbs bzw. -abtauschs
- Abschätzen der Mehrwertabgabe
- Anmelden des Gesamtvorhabens im Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation
- Klärung der Finanzierung der PU West mit BAV, RBS, Stadt, Kanton und SBB
- Klärung der Baubewilligungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens (Planungs- und Baugesetz, Eisenbahngesetz) inklusive Festlegen des Perimeters (Kap. 7.2)

Vorgehenskonzept

Das in der Sitzung des Lenkungsausschusses vom 31. März 2020 diskutierte Vorgehenskonzept und der weitere Projektablauf sehen folgendes vor:

- Die Projekte „Mantelnutzung“ und „Infrastrukturmassnahmen“ werden unabhängig, aber koordiniert weiter bearbeitet.
- Der RBS führt zusammen mit einem Investor bzw. mehreren Investoren ein qualitätssicherndes Verfahren (QS-Verfahren) durch. In diesem Verfahren ist aufzuzeigen, wie das Bahnhofsgebäude RBS in Etappen/Stufen realisiert werden kann (Abbildung 33).
 - Stufe 1: Nur Perronhalle. Die Perronanlage und das dazugehörige Untergeschoss sind so zu konzipieren, dass ein späterer Mantelnutzungsaufbau zulässig ist.
 - Stufe 2: Perronhalle mit Mantelnutzung

Ein wesentliches Thema wird sein, zu prüfen, ob für die Realisierung der Stufe 2 die Hochbauten für die Stufe 1 (Perronhalle) erhalten bleiben oder zurückgebaut werden müssen.

- Die Stadt Solothurn lässt den Projektkredit für den Bahnhofplatz, die Veloabstellanlage und allenfalls der PU West an einer Volksabstimmung auf Grundlage eines Bauprojekts bewilligen.

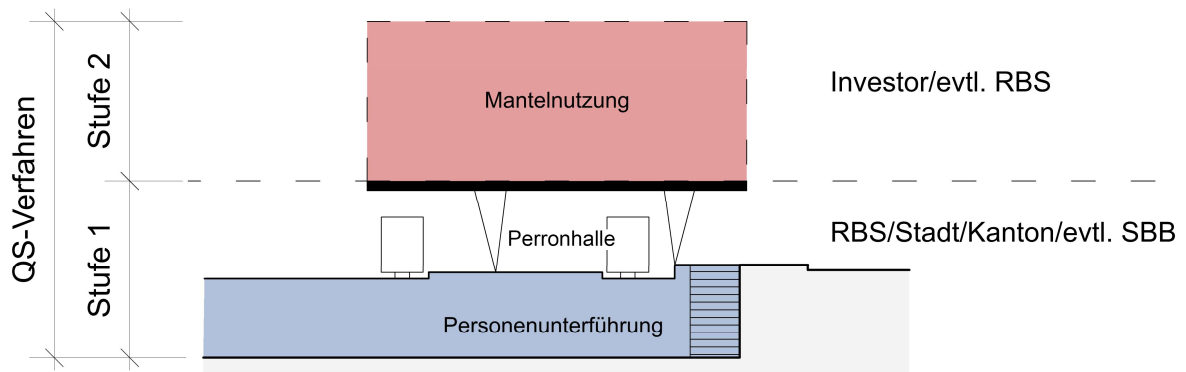


Abbildung 33: Stufenkonzept für die Realisierung des Bahnhofs RBS mit potentieller Mantelnutzung

7.2 Verfahren und planungsrechtlicher Abgleich

Die Entwicklung im Gebiet des Hauptbahnhofs Süd ist planungsrechtlich in verschiedene Verfahren eingebunden. Es gilt diese Verfahren sinnvoll und effizient zu organisieren. Die Herausforderungen sind die unterschiedlichen Verfahrensvorgänge, Realisierungszeitfenster und die Finanzierung.

Wesentlich sind die Bedürfnisse für den öffentlichen Verkehr: Die neue Perronanlage muss Ende 2027 gleichzeitig mit dem neuen RBS-Bahnhof in Bern in Betrieb genommen werden.

Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz bzw. -verordnung (EBG/EBV)

Die Bauten im Masterplangebiet dienen dem Bahnverkehr und dem Strassenverkehr. Es handelt sich um eine gemischte Anlage, welche jedoch in weiten Teilen dem Bahnbetrieb dient. Der genaue Perimeter für das PGV nach Eisenbahngesetz ist mit dem BAV abzustimmen und im Vorprojekt zu definieren.

Im Plangenehmigungsverfahren sind kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgabe nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 EBG).

Die Perronüberbauung bzw. die Mantelnutzung muss den kommunalen Bauvorschriften (Mischzone Bahnhof und den Gestaltungsplanvorschriften) entsprechen. Die Stadt Solothurn hat im Plangenehmigungsverfahren die entsprechenden Begehren zu stellen. Es ist zu prüfen, ob die Mantelnutzung auch nach Eisenbahngesetz bewilligt werden muss oder ob ein kantonales oder kommunales Gesetz angewendet werden kann. In jedem Fall ist die eisenbahnrechtliche Zustimmung der SBB nach (Art. 18m EBG) rechtzeitig einzuholen.

Ein weiteres Modul im Masterplan stellt der Neubau Museum ENTER dar. Dieser Neubau ist nicht Bestandteil der Bahnhofsüberbauung und dient in keiner Weise dem Bahnbetrieb. Die Baute ist funktionell unabhängig und ist im ordentlichen Baubewilligungsverfahren zu bewilligen.

7.3 Kommunalen Gestaltungsplan

Der Masterplan bildet die Grundlage für die Ausarbeitung des kommunalen Gestaltungsplans. Folgende Aspekte des Masterplans werden mit dem Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich festgeschrieben:

- ober- und unterirdische Baubereiche, inkl. Maximalhöhen
- Lage und Ausgestaltung der Freiräume und Erschliessungsflächen für den Langsamverkehr, insbesondere auch der beiden neuen PUs
- Setzung von Baumreihen
- Lage und Anzahl der Abstellplätze für Kurzzeitparkierer und Velos, sowie Parkierung UG Liegenschaft Espace Real Estate AG.
- Lage der Bushaltekanten inkl. Bahnersatz und Fernbusse
- Identitäts- und Qualitätsmerkmale des Bahnhofgebäudes (z.B. Materialisierung, Beleuchtung der Perrons)

- Identitäts- und Qualitätsmerkmale des Neubaus Museum ENTER (z.B. Fassadengestaltung)
- Festlegung der zulässigen Nutzungen in den einzelnen Baubereichen
- Energetische Ziele und Massnahmen

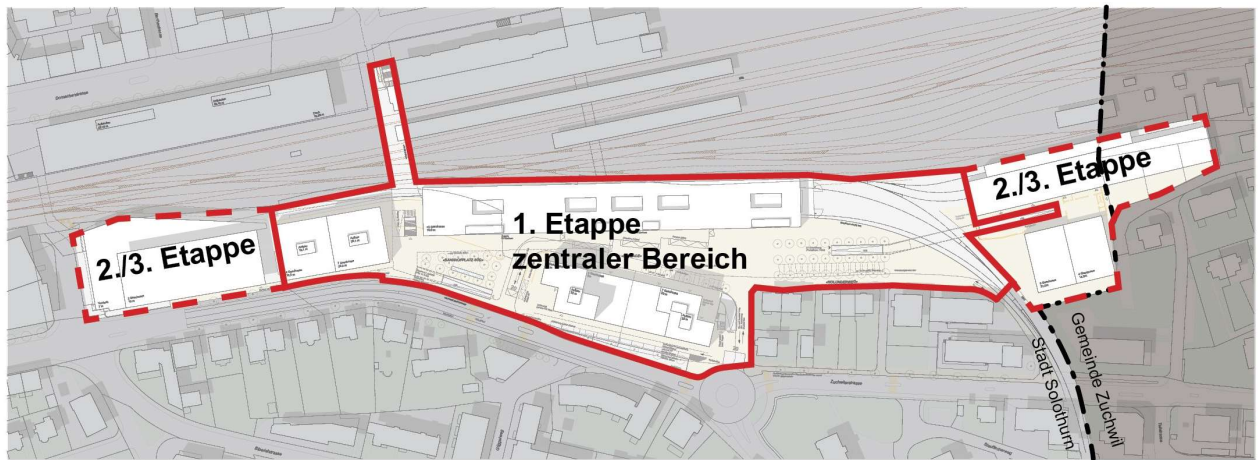


Abbildung 34: Zentraler Gestaltungsplanperimeter und zu prüfende Erweiterungsetappen.

Am 27. April 2020 hat die Kommission für Planung und Umwelt der Stadt Solothurn (KPU) den Bericht zur Masterplanung Solothurn Hauptbahnhof Süd – RBS, Stand 26. März 2020, mit positiven Voten zur Kenntnis genommen. Zusätzlich hat die KPU beschlossen, dass das städtebauliche Konzept und die Richtprojekte der Module (Kapitel 4) als Grundlage für die Erarbeitung des Gestaltungsplans dienen können.

Das Verfahren für den Gestaltungsplan (insbes. Zeitpunkte öffentliche Auflage und Genehmigung) ist abhängig von der Rechtskraft der Gesamtrevision der Ortsplanung in der Stadt Solothurn (Kap. 2.1).

7.4 Terminplan Projektablauf und Nutzungsplanung

Abbildung 35 zeigt die koordinierte Projektablaufplanung auf. Gemäss dieser kann die neue Perronanlage des RBS Ende 2027 in Betrieb genommen werden.

Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb dieses Zeitraums alle Teilmodule der Infrastrukturmassnahmen (u.a. PU West, Anpassungen PU Mitte, PU nach Zuchwil) realisiert werden.

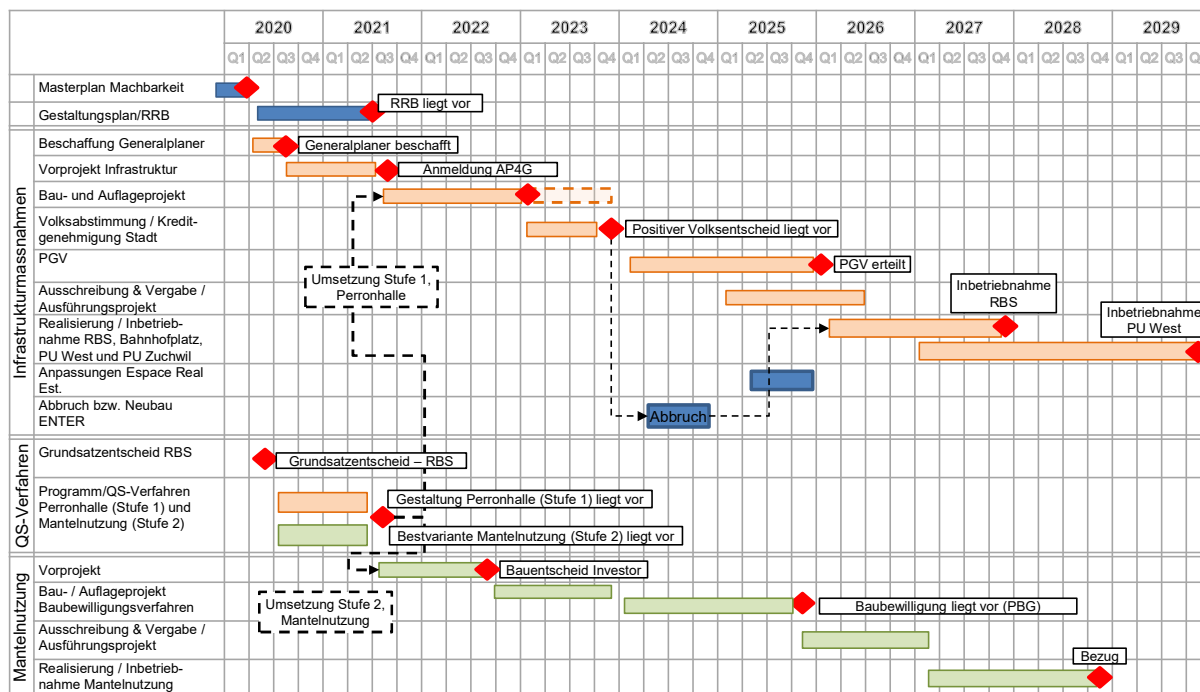


Abbildung 35: Gesamtterminplanung der Infrastrukturmassnahmen RBS Solothurn Hauptbahnhof Süd mit Perronhalle (Schritt 1) bzw. Mantelnutzung (Schritt 2) ¹¹

¹¹ Vorbehalten bleibt die Verfügbarkeit der Ressourcen der SBB (Personal und Intervalle) für notwendige Anpassungen an den Anlagen der SBB Infrastruktur

8 Beilagen

8.1 Städtebauliches Projekt, Pläne

- a) Niveau Erdgeschoss
- b) Situation, Dachaufsicht
- c) Untergeschoss, Phase 2 PU West
- d) Gesamtansicht Museum Enter - Mantelnutzung RBS - Neubau Depot
- e) Schnitt PU West

8.2 Rahmenplan SBB (21.2.2019)

8.3 Machbarkeitsstudie Kantonale Verwaltung RBS-Perrongebäude (14.2.2020)

- a) Bericht
- b) Plansatz

8.4 Personenhydraulik SBB (21.12.2017)

8.5 Personenunterführung West, Bahnhof Solothurn. Potentialanalyse (30.4.2020)