

# ***Solothurn / Feldbrunnen-St. Niklaus, Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse sowie Verlänge- rung Kreuzungsstelle St. Katharinen; Bewilli- gung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 11. Dezember 2023, RRB Nr. 2023/2053

## **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

## **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Kurzfassung .....   | 3  |
| 1. Ausgangslage .....   | 5  |
| 2. Zielsetzung .....  | 5  |
| 3. Projektbeschreibung .....                                  | 6  |
| 3.1 Übersicht.....  | 6  |
| 3.2 Infrastruktur .....                                       | 6  |
| 3.3 Verkehrsbetrieb .....                                     | 7  |
| 3.4 Erneuerung und Ausbau ÖV-Infrastruktur .....              | 7  |
| 4. Umsetzung .....  | 7  |
| 4.1 Planung und Mitwirkung .....                              | 7  |
| 4.2 Bewilligungsverfahren.....                                | 8  |
| 4.3 Ausführung .....  | 8  |
| 5. Kosten und Finanzierung .....                              | 8  |
| 5.1 Gesamtkosten.....   | 8  |
| 5.2 Bisherige Kredite.....                                    | 9  |
| 5.3 Kreditvorlage .....                                       | 10 |
| 5.4 Exkurs Bundesbeitrag Agglomerationsprojekte.....          | 10 |
| 5.4.1 Weshalb erhält der Kanton Subventionen des Bundes?..... | 10 |
| 5.4.2 Höhe und Stand der Sicherung .....                      | 10 |
| 6. Wirtschaftlichkeit.....                                    | 11 |
| 7. Nachhaltigkeit.....  | 11 |
| 8. Rechtliches.....   | 12 |
| 9. Antrag.....  | 12 |
| 10. Beschlussesentwurf .....                                  | 13 |

## Beilagen

- 1) Abschnittswiser Projektbescrieb
- 2) Übersichtsplan detailliert
- 3) Projekthistorie

## Kurzfassung

Die Baselstrasse ist eine wichtige Verkehrsachse in Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus. Täglich verkehren rund 12'000 Fahrzeuge auf der Strasse und rund 2'300 Passagiere reisen mit der Bahn, dem sogenannten «Bipperlisi». Im Abschnitt zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen hat die Baselstrasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss umfassend saniert werden. Gleichzeitig weist die Strassen- und Bahnanlage grosse verkehrliche Defizite auf. Dies bezeugen auch die häufigen Unfälle, rund ein Drittel davon mit Bahnbeteiligung. Das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und die Haltestellenanlagen sind noch nicht durchgehend hindernisfrei. Diese Defizite sollen mit dem Projekt 1 (P1) behoben werden.

Ergänzend erfolgt mit dem Projekt 2 (P2) im Abschnitt St. Katharinen bis Weissensteinweg der Ausbau der Kreuzungsstelle in St. Katharinen, die Realisierung eines Bahntechnikgebäudes und der Ausbau der Rad- und Fusswege.

Die Projekte P1 und P2 werden durch den Kanton Solothurn und die Aare Seeland Mobil AG (asm) gemeinsam realisiert. Die Gemeinden und Werke sind ebenfalls beteiligt, da auch Werkleuchtungsanlagen und die öffentliche Beleuchtung erneuert werden.

Die Gesamtkosten der beiden Projekte belaufen sich auf 85.2 Mio. Franken inkl. MWST. (Genauigkeit +/- 10 %, Preisbasis April 2023). Der Kanton Solothurn trägt brutto einen Kostenanteil von 34.5 Mio. Franken inkl. MWST. Der Kostenanteil der asm von 41.5 Mio. Franken wird über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert. Die Standortgemeinden Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus und die Werke übernehmen gesamthaft einen Anteil von 9.2 Mio. Franken. Des Weiteren finanziert der Bund über das Agglomerationsprogramm (AP) 10.1 Mio. Franken, welche vom Kostenanteil des Kantons in Abzug gebracht werden können.

Für die Realisierung der Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wird dem Kantonsrat mit dieser Vorlage ein Verpflichtungskredit von brutto 31.3 Mio. Franken inkl. MWST. unterbreitet.

Die Realisierung des Projekts wird frühestens ab 2026 starten und dauert knapp 3 Jahre.



Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» in Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus.

## **1. Ausgangslage**

Der rund ein Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor in Solothurn und der Haltestelle St. Katharinen (Projektperimeter P1) weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen ersetzt werden. Gleichzeitig bestehen erhebliche verkehrliche Defizite. Vor allem das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und es bestehen erhebliche Sicherheitsmängel. Deswegen wird die Strecke insbesondere von Velofahrerinnen und Velofahrern häufig gemieden. Des Weiteren sind die Haltestellen Baseltor, Sternen und St. Katharinen heute nicht hindernisfrei (Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle) und sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz anzupassen.

Auch ist die Voraussetzung nicht vorhanden, dass der heutige Halbstundentakt des «Bipperlisi» der asm auf einen Viertelstundentakt erhöht werden kann. Die aktuelle Nachfrageprognose zeigt, dass ein solcher spätestens ab 2035 nötig wird. Dazu werden ebenfalls Infrastrukturanpassungen (Projektperimeter P2) benötigt. Konkret wird eine Kreuzungsmöglichkeit im Bereich zwischen der Haltestelle St. Katharinen und der Sandmattstrasse in Feldbrunnen-St. Niklaus erforderlich. Der Doppelspurbereich wird so auf einem Abschnitt von rund 300 m nach Osten verlängert.

## **2. Zielsetzung**

Mit den Projekten «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Bauliche Sanierung der Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Bahnanlage)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Beseitigung der Unfallhäufungsstellen
- Durchgängiges und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellung des Verkehrsflusses auf der gesamten Strecke und Integration in das regionale Verkehrsmanagement Solothurn
- Niveaufreie Haltestellenanlagen des öffentlichen Verkehrs, barrierefreier Zugang und Ausbau der Haltekanten
- Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen als Voraussetzung für den Viertelstundentakt
- Umwelttechnische Sanierung der Anlage, unter anderem durch Einbau von lärminderndem Belag
- Bauliche Sanierung von Werkleitungsanlagen
- Integration in die historische und teilweise denkmalgeschützte städtische Struktur.

### 3. Projektbeschreibung

#### 3.1 Übersicht

Eine grobe Übersicht über den Projektperimeter ist in Abbildung 1 dargestellt. Eine abschnittsweise Beschreibung mit Visualisierung befindet sich in der Beilage 1), ein detaillierter Übersichtsplan in der Beilage 2).

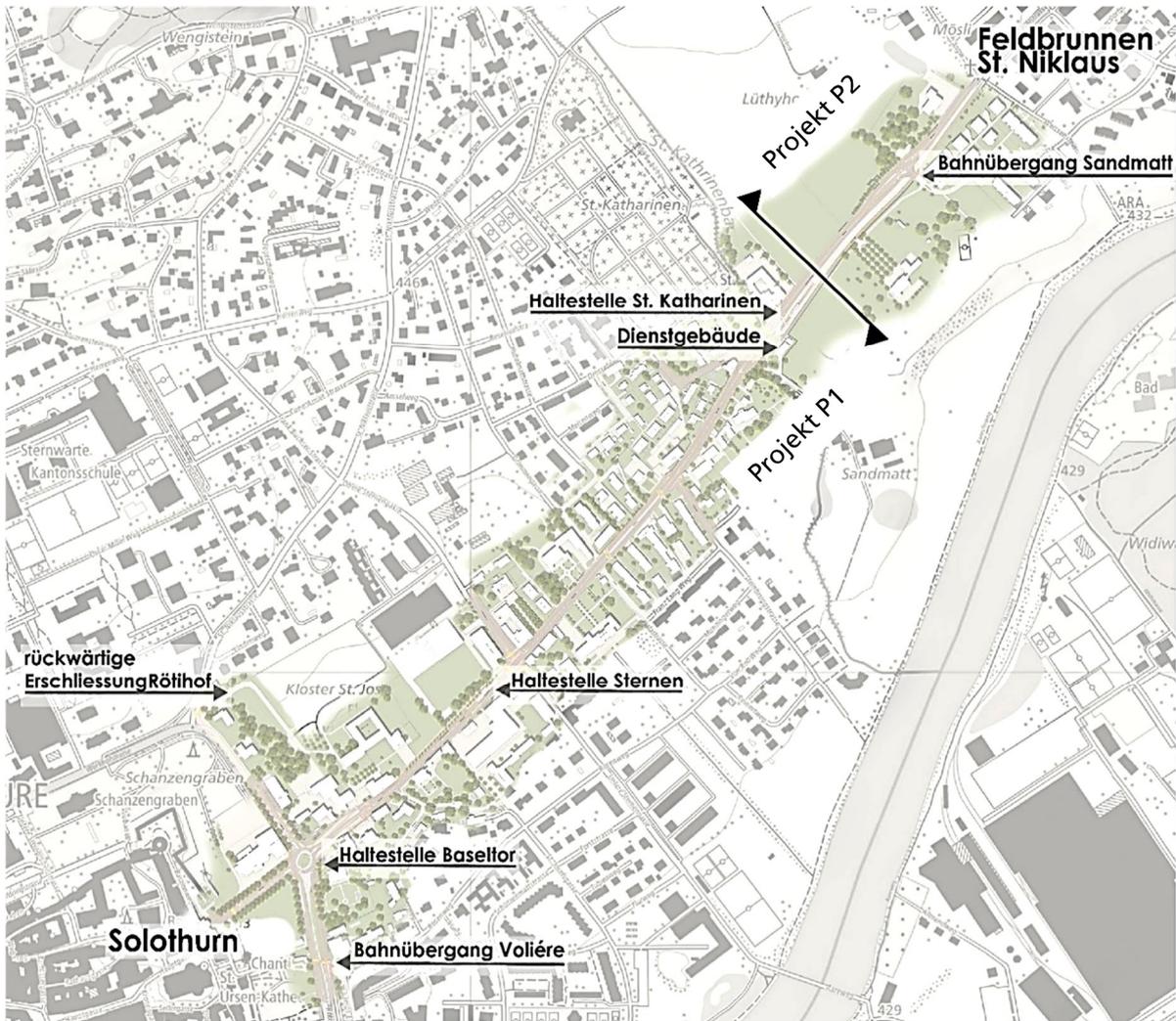


Abbildung: Übersichtsplan

#### 3.2 Infrastruktur

Die Baselstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse im Kantonsstrassennetz des Kantons Solothurn mit einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 12'000 Fahrzeugen. Auf dem Strassenabschnitt verkehrt auch die Meterspurbahn Solothurn-Niederbipp-Oensingen der asm (Linie 413), im Volksmund "Bipperlisi" genannt.

Der 1.5 Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und dem Weisensteinweg, Feldbrunnen - St. Niklaus, weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen inklusive der Foundation ersetzt werden. Die letzte Sanierung von Schienen und Strasse liegt über 50 Jahre zurück.

Die Sanierung ist dringend, zumal die Infrastrukturen von Bahn und Strasse ihre Lebensdauer erreicht haben und in naher Zukunft überschreiten werden. Somit steigen die jährlichen Kosten

für den Betrieb und Unterhalt. Mit der umfassenden Sanierung sollen auch die bisherigen verkehrlichen Defizite behoben werden.

Auch die Werkleitungsanlagen im Untergrund müssen teilweise umgelegt und saniert werden.

### 3.3 Verkehrsbetrieb

Die heutige Führung der Bahn in Seitenlage ist sehr konfliktrichtig und das Unfallgeschehen auf der Baselstrasse hoch. Die Sanierung wird als Gelegenheit wahrgenommen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies gelingt, indem der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt wird. Bahn- und Autofahrspuren werden zusammengelegt. Neu gibt es zwei Spuren mit gemischtem Verkehr statt wie bisher zwei Spuren für Autos und eine Spur für die Bahn. So entsteht Platz für separate Velostreifen und Trottoirs, was nicht nur die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, sondern auch den Autofahrenden zugutekommt. Das gewählte Konzept wird auch als «Mischverkehr» bezeichnet. Solche Mischverkehrslösungen haben sich anderswo in der Schweiz mehrfach bewährt. Durch das verbesserte Angebot für den Velo- und Fussverkehr kann die Verkehrssicherheit für alle verbessert werden. Auch die Sicherheit für in die Baselstrasse einbiegende Fahrzeuge wird durch die einheitliche Verkehrsführung von Bahn und Strasse nachhaltig erhöht. Anders als bisher kommt beim Einbiegen die Bahn immer von links - genauso wie der Strassenverkehr.

### 3.4 Erneuerung und Ausbau ÖV-Infrastruktur

Die Bus- und Bahnhofstellen Baseltor, Sternen und St. Katharinen werden gemäss den heutigen Anforderungen hindernisfrei umgebaut.

Ab der Haltestelle St. Katharinen bis zur Einmündung Weissensteinweg in Feldbrunnen wird die Kreuzungsstelle ausgebaut. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Takt der Bahn erhöht werden kann. Eine solche Takterhöhung ist aus heutiger Sicht spätestens per 2035 nötig. Dies ergibt sich aus Nachfrageprognosen, welche per Ende 2021 nochmals aktualisiert wurden. Die Kreuzungsstelle ist damit ein «Nadelöhr» im Regionalverkehr. So ist der Ausbau auch im strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) enthalten.

Die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wurden im Verlaufe der Projektierung zu einem Projekt. Hintergrund ist die damit geschaffene finanzielle Synergie. Gleichzeitig kann damit vermieden werden, zwei Baustellen in enger Folge zu generieren. Ausserdem kann aus Kantonssicht die wichtige Fuss- und Velowegverbindung zwischen Feldbrunnen - St. Niklaus und Solothurn ebenfalls zeitnah und in einem Schritt realisiert werden.

## 4. Umsetzung

### 4.1 Planung und Mitwirkung

Die Planungsphase inkl. einer Mitwirkung hat in den Jahren 2011 - 2023 stattgefunden. Eine Zusammenfassung der Projekthistorie ist in Beilage 3) ersichtlich.

Auf der Grundlage des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) wurde eine Mitwirkung durchgeführt. Diese ist in einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nicht zwingend, diente jedoch als freiwillige Partizipationsmassnahme. Im Rahmen der weiteren Projekterarbeitung zum Vor- und Bauprojekt wurden ausserdem diverse Fachverbände konsultiert sowie Lösungen an Einzelstellen mit Eigentümerschaften besprochen.

Per 2023 wurde die Projektierung auf Stufe Bauprojekt abgeschlossen. Auf diesem Projektierungsstand finden nun das Bewilligungsverfahren und die Beschaffung der Realisierungskredite statt.

#### 4.2 Bewilligungsverfahren

Das Projekt wird aufgrund des hohen finanziellen Anteils der Bahn im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens bewilligt. Das Dossier wurde dem Bundesamt für Verkehr (BAV) per Juni 2023 abgegeben. Das BAV führt eine Vorprüfung durch und eröffnet danach das Verfahren. Im Anschluss erfolgen die öffentliche Auflage sowie die Ämterkonsultation.

#### 4.3 Ausführung

Die Realisierung erfolgt - je nach Dauer des Bewilligungsverfahrens - frühestens ab 2026. Es wird mit einer Realisierungsdauer von 3 Jahren gerechnet.

### 5. Kosten und Finanzierung

#### 5.1 Gesamtkosten

Nachfolgender Kostenvoranschlag zeigt die Gesamtkosten des Projekts inklusive aller Studien und Projektierungsleistungen seit 2011 (Genauigkeit +/- 10 %, Preisbasis Juni 2022) auf:

|                                     | <b>Kosten exkl.<br/>MWST.</b><br>[Mio CHF] | <b>Kosten inkl.<br/>MWST.</b><br>[Mio CHF] |
|-------------------------------------|--|--|
| A Allgemeine Kosten                 | 24.0                                       | 25.9                                       |
| B Bauwerkskosten                    | 46.9                                       | 50.5                                       |
| C Risikokosten                      | 5.8  | 6.2  |
| Gesamtkosten (Preisbasis Juni 2022) | 76.7                                       | 82.6                                       |

Für die Kreditvorlage wurde die Teuerung bis April 2023 aufgerechnet:

|  |      |      |
|--|------|------|
| Gesamtkosten (Preisbasis April 2023 gemäss BPI) <sup>1</sup> | 79.1 | 85.2 |
|--|------|------|

<sup>1</sup> Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kostenzuweisung der verschiedenen Beteiligten (Preisbasis Juni 2022). Der Kanton Solothurn finanziert dabei primär die Kosten für den Strassenbau (Fahrbahn, Rad- und Gehwege). Im Abschnitt Baseltorkreisel bis St. Katharinen wird das zweite Gleis dem Strassenbau angerechnet, da dieses der Gesamtverkehrslösung geschuldet ist und deshalb über das Agglomerationsprogramm durch den Bund mitfinanziert wird. Die Aare Seeland mobil AG trägt die Kosten für die übrige Bahninfrastruktur. Anteilsmässig werden auch die Kosten für Werkleitungsumlegungen, welche durch die neue Strassengeometrie und Gleislagen bedingt sind, dem Strassenbau und dem Bahnbau angelastet. Die Werke tragen beim Ausbau der Werkleitungsanlagen den Mehrwert der Umlegungen und Erweiterungen. Die Standortgemeinden sind primär mit Kosten für die Sanierung ihrer eigenen Werkleitungsanlagen sowie der Beleuchtung beteiligt.

|   | <b>Kanton<br/>Solothurn<br/>inkl. Bei-<br/>träge AP</b><br>[Mio CHF] | <b>Aare See-<br/>land<br/>mobil AG</b><br>[Mio CHF] | <b>Stadt<br/>Solothurn</b><br>[Mio CHF] | <b>Gemeinde<br/>Feldbrunnen<br/>St. Niklaus</b><br>[Mio CHF] | <b>Werke</b><br>[Mio CHF] | <b>Total</b><br>[Mio CHF] |
|---|--|---|---|--|---------------------------|---------------------------|
| Kostenanteil<br>exkl. MWST.<br>Preisbasis Juni 2022 | 31.1   | 37.4  | 3.3                                     | 0.7  | 4.3                       | 76.7                      |
| Kostenanteil<br>inkl. MWST.                         | 33.5   | 40.3  | 3.5                                     | 0.7  | 4.7                       | 82.6                      |
| Kostenanteil  | 40%  | 49%   | 4%                                      | 1%   | 6%                        |                           |

Aus den oben genannten Finanzierungsgrundlagen ergibt sich die nachfolgende Gesamtdarstellung. Das Projekt wird zu 61% der Gesamtkosten durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (Leistungsvereinbarung mit der asm) und über das Agglomerationsprogramm finanziert. Der Kanton trägt 28% der Kosten. Die Werke und Standortgemeinden beteiligen sich zusammen mit rund 11% der Gesamtkosten.

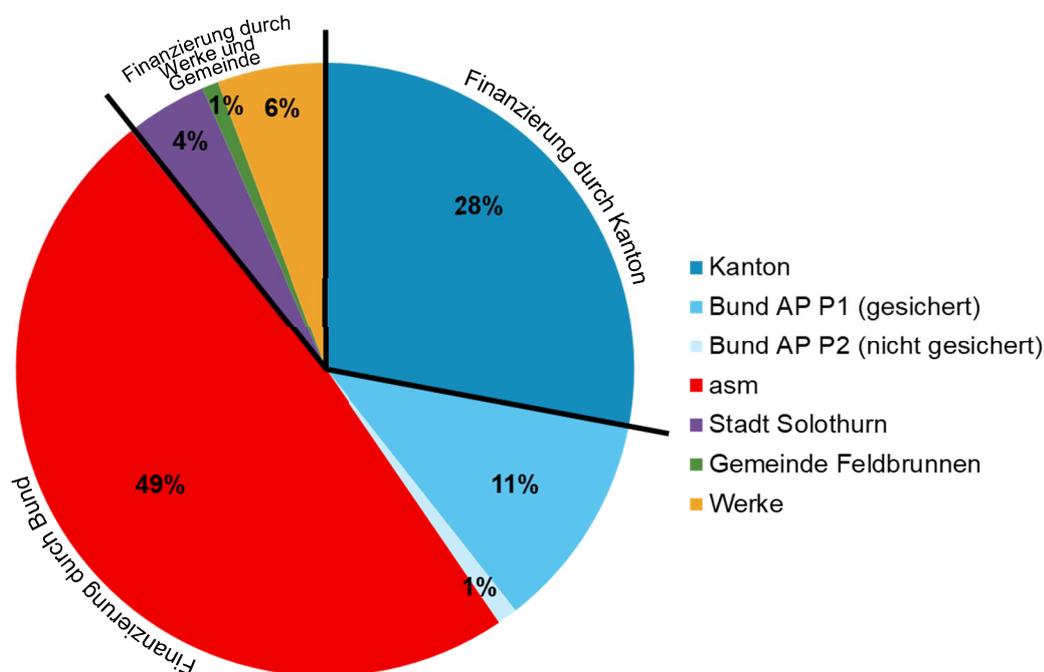


Abbildung 1: Kostenanteile je Partner und Finanzierung

## 5.2 Bisherige Kredite

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2010/2226 vom 30. November 2010 wurde der Sammelverpflichtungskredit 2011 für Kleinprojekte freigegeben. In diesem waren für den Strassenbauanteil für das Projekt Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse 4.7 Mio. Franken inkl. MWST. enthalten.

Die asm und der Kanton schlossen 2019 eine Planungsvereinbarung (Regierungsratsbeschlüsse Nr. 2019/971 von 18. Juni 2019 und Nr. 2021/1155 vom 17. August 2021) ab, in welcher vereinbart wurde, dass die Planungskosten (SIA Phasen 31-33) zu je 50% durch beide Partner getragen werden. Das Planungsbudget beträgt 4.96 Mio. Franken exkl. MWST. für die Projektierungsphasen. Der Kanton Solothurn trägt einen Anteil von 50% bzw. 2.5 Mio. Franken exkl. MWST.

Für vorangehende Planungen (SIA Phasen 21-22) hat der Kanton zusätzlich Aufwendungen von Fr. 500'000.00 vom Sammelverpflichtungskredit 2011 für Kleinprojekte beansprucht. Der beanspruchte Anteil des Kredites beläuft sich damit auf rund 3.0 Mio. Franken exkl. MWST. beziehungsweise 3.2 Mio. Franken inkl. MWST. Dieser ist in der nachfolgenden Kreditherleitung abgebildet.

### 5.3 Kreditvorlage

Die Herleitung der Netto-Investitionskosten des Kantons Solothurn (gerundet) ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Realisierung des Vorhabens steht unter dem Vorbehalt, dass die asm ihre Anteile ebenfalls sichert.

|   | <b>Kosten exkl.<br/>MWST.</b><br>[Mio. CHF] | <b>Kosten inkl.<br/>MWST.</b><br>[Mio. CHF] |
|---|---|---|
| Brutto-Investitionskosten (Preisbasis Juni 2022)                                  | 31.1  | 33.5  |
| <b>Brutto-Investitionskosten (Preisbasis April 2023<br/>gem. BPI)<sup>1</sup></b> | <b>32.0</b>                                 | <b>34.5</b>                                 |
| Davon zu Lasten Projektierungskredite   | -3.0  | -3.2  |
| <b>Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit</b>                                | <b>29.0</b>                                 | <b>31.3</b>                                 |
| Bundesbeitrag Agglomerationsprojekt (V-ÖV 4.1)                                    | -9.4  | -10.1                                       |
| <b>Netto-Investitionskosten Kanton Solothurn</b>                                  | <b>19.7</b>                                 | <b>21.2</b>                                 |

<sup>1</sup> Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

### 5.4 Exkurs Bundesbeitrag Agglomerationsprojekte

#### 5.4.1 Weshalb erhält der Kanton Subventionen des Bundes?

Die Agglomerationsprogramme «Siedlung und Verkehr» sind ein Instrument der nationalen Raumplanung. Das Ziel ist die koordinierte Planung von Siedlungen, der Landschaft und dem Verkehr in urbanen Räumen. Besonderes Gewicht hat dabei die Abstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Nachweis einer koordinierten Planung können sich die Agglomerationen für Bundesfinanzierungen bewerben.

#### 5.4.2 Höhe und Stand der Sicherung

Der Bund hat die Wirkung der Sanierung und Umgestaltung bereits anerkannt und Subventionen in Aussicht gestellt. Konkret werden Beiträge für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in Aussicht gestellt.

Die Massnahme «V-ÖV 4.1 Solothurn, Baselstrasse» (ARE-Code 2601.2.041) wird aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation mitfinanziert. Diese beinhaltet im Wesentlichen das Fuss- und Velowegangebot zwischen Baseltor und St. Katharinen. Die Mitfinanzierung durch den Bund wurde mit Beschluss der eidgenössischen Räte genehmigt.

Die Massnahme «V-LV 403.3 Solothurn, Feldbrunnen: Neue Veloführung entlang Kantonsstrasse» wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation zur Mitfinanzierung beantragt. Sie umfasst die Weiterführung des Velo- und Fusswegs ab St. Katharinen bis zum Dorfeingang Feldbrunnen - St. Niklaus. Die Mitfinanzierung durch den Bund wird in den eidgenössischen Räten besprochen, der Beschluss wird gegen Ende 2023 erwartet. Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung (ARP) empfiehlt die Massnahme zur Mitfinanzierung im A-Horizont. Da der Beschluss noch aussteht, können diese Beiträge nicht in der Vorlage berücksichtigt werden.

| Nr. AP     | Massnahme  | Bundesbeitrag<br>exkl. MWST.<br>[Mio CHF] | Bundesbeitrag<br>teuerungs-<br>bereinigt<br>exkl. MWST.<br>[Mio CHF] | Bundesbeitrag<br>teuerungs-<br>bereinigt<br>inkl. MWST.<br>[Mio CHF] | Mitfinanzie-<br>rung |
|------------|--|---|--|--|----------------------|
| V-ÖV 4.1   | Solothurn, Basel-<br>strasse   | 7.21<br>Preisstand<br>Oktober 2005        | 9.39 <sup>1</sup><br>Preisstand<br>April 2023                        | 10.11 <sup>1</sup><br>Preisstand<br>April 2023                       | gesichert            |
| V-LV 403.3 | Solothurn, Feldbrun-<br>nen: Neue Velofüh-<br>rung<br>entlang Kan-<br>tonstrasse | 0.76<br>Preisstand<br>Oktober 2022        | 0.83 <sup>1</sup><br>Preisstand<br>April 2023                        | 0.90 <sup>1</sup><br>Preisstand<br>April 2023                        | nicht gesi-<br>chert |

<sup>1</sup> Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

## 6. Wirtschaftlichkeit

Bei Ersatzinvestitionen im Baubereich, die hinsichtlich Investitionskosten und den daraus resultierenden Folgekosten keinen Handlungsspielraum aufweisen, kann grundsätzlich auf eine weitere Wirtschaftlichkeitsrechnung verzichtet werden (Weisung des Regierungsrates über die Erstellung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei wesentlichen Ausgaben vom 23. August 2016, RRB Nr. 2006/705 vom 4. April 2006).

Im Rahmen der Vorstudien und des BGK wurden insbesondere für die Querschnittsgestaltung verschiedene Varianten untersucht. Es zeigte sich, dass diesbezüglich mit den gegebenen Rahmenbedingungen (keine Verbreiterung, Erhaltung denkmalgeschützter Objekte) nur die Varianten Mischverkehr in Frage kommt.

Die Strasse wurde auf die prognostizierten Verkehrsmengen dimensioniert und die bekannten Siedlungsentwicklungen in den beiden Gemeinden wurden in die Überlegungen einbezogen. Dadurch entsteht eine Strasse, die auch in Zukunft ihren Dienst nachhaltig erfüllt.

Durch die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsteht nicht zuletzt auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

## 7. Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung kann aufgrund den umfassend durchgeführten Variantenstudien nachgewiesen werden. Zudem wurden auch die Umweltaspekte mittels Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) untersucht. Die gewählte Variante respektiert die Vorgaben von Denkmal- und Ortsbildschutz.

## **8. Rechtliches**

Seit der Aufhebung des Strassenbaufonds (KRB Nr. RG 0033/2020 vom 23. Juni 2020) erfolgt die kreditrechtliche Behandlung von Strassenbauvorhaben gemäss den Bestimmungen über das allgemeine Ausgabenrecht des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1) und der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1). Das spezialgesetzliche Finanzreferendum über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 25 Mio. Franken ist im Strassengesetz (§ 8<sup>ter</sup> Abs. 4; BGS 725.11) geregelt.

Für die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 31.3 Mio. Franken inkl. MWST. bewilligt werden.

Der nachfolgende Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum, da der Kantonsrat - gestützt auf § 8<sup>ter</sup> Absatz 4 Strassengesetz - Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten unter 25 Mio. Franken abschliessend bewilligt.

## **9. Antrag**

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

Im Namen des Regierungsrates

Brigit Wyss  
Frau Landammann

Andreas Eng  
Staatsschreiber

## 10. **Beschlussesentwurf**

### **Solothurn / Feldbrunnen-St. Niklaus, Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse sowie Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen; Bewilligung eines Verpflichtungskredites**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8<sup>ter</sup> Absatz 4 des Strassengesetzes<sup>1)</sup> sowie § 56 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G)<sup>2)</sup>, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 11. Dezember 2023 (RRB Nr. 2023/2053), beschliesst:

1. Für die Realisierung der Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wird ein Verpflichtungskredit von brutto Fr. 31'300'000.00 inkl. MWST. bewilligt (Basis Baupreisindex Espace Mittelland, Teilindex Tiefbau, Teuerungsindex April 2023). Davon in Abzug kommt der Bundesbeitrag Agglomerationsprojekt 2. Generation von Fr. 10'100'000.00 inkl. MWST. Der resultierende Netto-Verpflichtungskredit beträgt somit Fr. 21'200'000.00 inkl. MWST.
2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum.

---

#### **Verteiler KRB**

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

---

<sup>1)</sup> BGS 725.11.

<sup>2)</sup> BGS 115.1.



## Abschnittsweiser Projektbeschrieb

### Bereich Kreisel und Haltestelle Baseltor



Bestand



Visualisierung Projekt

Der Baseltorkreisel ist heute ein Unfallschwerpunkt. Mit dem Projekt soll die Situation verbessert werden. Neu wird die Spurführung im Kreisel klar definiert – von der Werkhofstrasse her mit zweispuriger Zufahrt. Die übrigen Zufahrten erfolgen einspurig. Die Haltestelle Baseltor des Bippelisi wird neu richtungsgetreunt auf beiden Strassenseiten erstellt. Die Haltestellen befinden sich ausserhalb der Fahrbahn. Sie werden behindertengerecht ausgebaut und für den Velo- und Fussgängerkehr optimiert. Die Ausfahrt Rötihof/Stadtbauamt wird aufgehoben und rückwärtig neu auf die St. Niklausstrasse angeschlossen. Die Decke der Personenunterführung muss wegen der neuen Gleislage aus statischen Gründen partiell verstärkt und ergänzt werden.

### Bereich St. Josef



Der Abschnitt zwischen den Haltestellen Baseltor und Sternen wird im Mischverkehr befahren. Neben den kombinierten Fahrbahnen für Autos und Bahn bleibt trotz des engen Strassenraumes neu beidseitig Platz für beidseitige Gehwege, welche durch Radfahrer mitbenutzt werden können. Die unübersichtlichen Arealausfahrten werden mit Ampeln ausgerüstet, welche bei Bahndurchfahrt Rot zeigen. St. Josef ist die engste Stelle auf der Baselstrasse. Sie kann wegen der historischen Gebäude auf beiden Seiten nicht verbreitert werden.

### Abschnitt St. Josef bis St. Katharinen



Die Haltestelle Sternen (Bahn und Bus) ist neu wegen den Platzverhältnisse auf der westlichen Seite der Kreuzung Sternengasse angeordnet. Die beidseitigen Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut, die Führung des Veloverkehrs optimiert. Die Kreuzung Sternengasse wird weiterhin mit einer Ampel gesteuert. Auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzung Sternengasse bis zur Haltestelle St. Katharinen benutzen Bahn und Auto dieselbe Fahrspur. Auf beiden Strassenseiten werden breite Gehwege angeordnet, welche von Velo mitbenutzt werden können. Fussgängerübergänge werden neu mit Schutzinseln ausgestattet, damit die Strasse besser überquert werden kann. Die Fussgängerübergänge sind bei Bahndurchfahren ampelgesteuert.

### Bereich Haltestelle St. Katharinen und Kreuzungsstelle



Die Haltestelle St. Katharinen verbleibt an ihrem heutigen Standort. Neu wird ein Mittelperron zwischen den beiden Gleisen erstellt. Von diesem aus kann auf beide Seiten in die Züge ein- und ausgestiegen werden. Der Perron wird mit einem Perrondach ausgestattet und behindertengerecht ausgebaut. Auf dem Areal südwestlich der Haltestelle wird zudem ein neues Technikgebäude für den Bahnbetrieb errichtet. Zwischen der neuen Haltestelle St. Katharinen und Feldbrunnen Dorf wird das Bahntrasse auf Doppelspur erweitert. Diese Kreuzungsstelle wird nötig im Hinblick auf einen Viertelstundentakt auf dem Bahnabschnitt Flumenthal bis Solothurn.



- Zur Information**
- Fahrtleitung und Masten neu / Abbruch
  - Bahntechnik
  - Strassenbeleuchtung
  - Lichtsignalanlage
  - Strassenmarkierung gelb
  - Strassenmarkierung weiss
  - Strassenmarkierung weiss
  - Abbruch / Rötung
- Umgebung**
- Gebäude
  - Mauern
  - Hartbeläge (Hauptachsen / Nebenflächen)
  - Pflasterung
  - Überfahrbare Flächen (Hartbelag)
  - Fahrbahn Beton
  - Rasen und Wiesenflächen
  - Grünstreifen mit Wildstauden
  - Hecken bestehend und neu
  - Bäume bestehend
  - Bäume neu
  - Sträucher bestehend
  - Sträucher neu



Sanierung und Umgestaltung  
**Baselstrasse Solothurn**  
 Beilage 162

Kanton Solothurn  
 Gemeinden Solothurn, Feldbrunnen - St. Niklaus

Stages / Bahn  
**Baselstrasse**  
 Linie W Solothurn - Oensingen

Abchnitt  
 Kreisell Baselstorf - St. Katharinen - Weissensteinweg  
 km 0.644 - km 2.153  
 km 0.131 - km 3.521  
 Aufhebung Bahnübergang  
 km 1.884

Projekt  
**P1: Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse**  
**P2: Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen**

Projektphase Bauprojekt  
 Inhalt **Gestaltungskonzept**  
 Übersicht **Situation 1:500**



W+L Landschaftsarchitekten AG

|                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| Dok.-Nr.            | 2006_BF_010            |
| Titel               | Gestaltungskonzept     |
| Projekt             | Baselstrasse Solothurn |
| Stand               | 1.0                    |
| Gepl. Ausfert.      | 1.0                    |
| Gepl. Datum         | 11.03.2010             |
| Gepl. Blatt         | 1/1                    |
| Gepl. Blattzahl     | 1                      |
| Gepl. Blattformat   | A3                     |
| Gepl. Blattgröße    | 297 x 420 mm           |
| Gepl. Blattgewicht  | 100 g                  |
| Gepl. Blattstärke   | 0,3 mm                 |
| Gepl. Blattfarbe    | weiss                  |
| Gepl. Blattmaterial | Druck                  |
| Gepl. Blatttyp      | Druck                  |
| Gepl. Blattformat   | A3                     |
| Gepl. Blattgröße    | 297 x 420 mm           |
| Gepl. Blattgewicht  | 100 g                  |
| Gepl. Blattstärke   | 0,3 mm                 |
| Gepl. Blattfarbe    | weiss                  |
| Gepl. Blattmaterial | Druck                  |
| Gepl. Blatttyp      | Druck                  |

solothurn

Rückwärtige Erschliessung Rötthof / Stadtbauamt      Gestaltungskonzept Baselstrasse



## Projekthistorie

Die Eckpunkte aus des Erarbeitungsprozesses des Projekts Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn sind nachfolgend in der Tabelle chronologisch dargestellt. Dargestellt ist insbesondere auch, dass ursprünglich zwei Projekte zusammengefügt wurden zu einem koordinierten Gesamtvorhaben.

|  |  |
|--|--|
| 1971   | <b>Studie Mittellage</b>   |
| 2006   | <p><b>Auftrag Regierungsrat «Verkehrssicherheit Bipperlisi» und Variantenstudie «Erhöhung Verkehrssicherheit»</b></p> <p>Fokus der Untersuchung war die Prämisse einer umfassenden Sanierung sowie Umgestaltung zur Behebung der Defizite. Breites Variantenstudium von vier Varianten (u. A. Seitenlage, Doppelspur und Mittellage). Empfehlung: Mischverkehr mit Doppelspurgleis, insb. zur Reduktion der Unfallstellen sowie um Platz für den Langsamverkehr zu schaffen.</p> |
| 2011 / 2012  | <p><b>Planungsstudie zur Bahn- und Strassensanierung (Projekt 1)</b></p> <p>Das Projekt wurde in der Mehrjahresplanung Strassenbau aufgenommen und mit dem Sammelverpflichtungskredit 2011 für Kleinprojekte wurde die Projektierung für den Abschnitt vom Baseltorkreisel bis St. Katharinen ausgelöst.</p> <p>Neue ergebnisoffene Variantenuntersuchung (sechs Varianten inkl. Seitenlage, Platz schaffen und Mischverkehr).</p>   |
| <p>Das Diagramm zeigt vier Varianten in einer 4x6-Matrix-Struktur. Die Spalten sind durch Symbole repräsentiert: ein Haus, ein Auto, ein weiteres Auto, ein Bahnsteig, ein Fußgänger mit Kind und ein weiteres Haus. <br/> <b>Status quo:</b> Zeigt die bestehende Situation mit einem Haus, zwei Autos, einem Bahnsteig, einem Fußgänger mit Kind und einem Haus. <br/> <b>Seitenlage:</b> Zeigt eine Verschiebung der Bahntrasse nach rechts, markiert durch eine orangefarbene vertikale Linie. <br/> <b>Platz schaffen (Landerwerb, Gebäudeabbruch):</b> Zeigt die Freigabe von Flächen durch rote Gebäudeabrisse und die Einführung von Fahrrad- und Fußgängerwegen. <br/> <b>Mischverkehr (virtuelles Eigenstrassengebiet durch VM):</b> Zeigt die Integration von Fußgängerwegen und Radwegen zwischen den bestehenden Gleisen.</p> |  |
| <p>Empfehlung: Mischverkehr mit zwei Gleisen. Im Anschluss wurden 2013 mittels Verkehrssimulationen Nachweise für die Verkehrsstabilität erbracht: Die Simulationen zeigten, dass auch im Mischverkehr ein stabiler Bahnbetrieb sowie ein stabiler Autoverkehr gewährleistet ist. Die technische Empfehlung aus der Studie und die Dringlichkeit der Sanierung waren Grundlage für die Anmeldung des Projekts im Agglomerationsprogramm. Der Bund hatte 2014 das Projekt als A-Massnahme eingestuft und seine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt.</p>  |  |
| 2015 / 2016  | <b>Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)</b>  |



|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>Für die Erarbeitung des BGK wurden nochmals verschiedene Varianten verglichen. Auch hier war die Schlussfolgerung, dass die Variante «Mischverkehr» fachlich die Bestlösung darstellt. Die Bestvariante wurde anschliessend vertieft und zu einem BGK aufgearbeitet.</p>   |
| 2014–<br>2019 | <p><b>Bahn-Ausbauschritt 2035 (Projekt 2)</b></p> <p>Im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur wurde der Bedarf für die Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Solothurn und Flumenthal festgestellt und mit dem Bundesbeschluss vom 11. Juni 2019 zur Umsetzung beschlossen. Für die notwendigen Infrastrukturelemente wurde die Machbarkeit nachgewiesen; zentrales Element für die Taktverdichtung ist der Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen.</p>  |
| 2019          | <p><b>Öffentliche Mitwirkung zur Vorstudie Projekt 1</b></p> <p>Im Rahmen einer Mitwirkung wurde die Öffentlichkeit in das Projekt miteinbezogen. Die Mitwirkung zeigte ein heterogenes Bild: Unbestritten war von allen Seiten, dass die Baselstrasse saniert werden muss. Gleichzeitig zeigte sich, dass der Vorschlag für einen Mischverkehr als stark «bahngetrieben» wahrgenommen wird und es wurde befürchtet, dass durch die Zusammenlegung von Bahn- und Strassentrassee vermehrt Stau und Behinderungen auftreten könnten. Diese Befürchtung konnte mit den Resultaten aus den Verkehrssimulationen widerlegt werden. Weitere konkrete Vorschläge wurden ins Projekt aufgenommen, vgl. nächster Punkt.</p>   |
| 2020–<br>2021 | <p><b>Erstellung Vorprojekt inkl. Bearbeiten der Pendenzen aus Mitwirkung, Koordinierte Bearbeitung Projekt 2</b></p> <p>Mit der Erstellung des technischen Vorprojekts wurde die Machbarkeit der Lösung auch mit den aktualisierten Verkehrszahlen bestätigt. Im Rahmen des Vorprojekts wurden nun, unter Berücksichtigung der Eingaben der Mitwirkung, die Detaillösungen für Strassen, Haltestellen sowie auch für private Vorbereiche erarbeitet. Absprachen mit Fachstellen und Grundeigentümer:innen wurden gesucht und die Ergebnisse in die Pläne integriert. Auch die Umweltplanung sowie die Fachplanungen (z.B. Fahrleitungen, Sicherungsanlagen, Gestaltung, Wartehallen) waren auf Stufe Vorprojekt erfolgt. Das Projekt wurde ausserdem mit den Verbänden besprochen und optimiert.</p> <p>Damit das Projekt 1 auch mit dem Folgeprojekt 2 zusammenpasst, wurden ab Vorprojekt beide Projekte koordiniert bearbeitet.</p> |
| 2021–<br>2023 | <p><b>Erstellung Bau- und Auflageprojekt für Projekte 1 und 2</b></p> <p>Im Bauprojekts wurden die Unterlagen aus dem Vorprojekt ausgearbeitet und auch die Werkleitungen integriert. Ausserdem wurden die Kreditprozesse für die Realisierung vorbereitet.</p> <p>Das Projekt wurde gegenüber dem Vorprojekt in folgenden Punkten erweitert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Statische Verstärkung PU Kreisel Baseltor</li><li>– Optimierung der Strassenentwässerung und Kanalisation</li><li>– Rückwärtige Erschliessung Rötihof/Stadtbauamt</li><li>– Fussgänger- Bahnübergang Voliere mit Schrankenanlagen gesichert</li></ul>   |