

**Amt für Raumplanung**

Abteilung Nutzungsplanung

Werkhofstrasse 59  
4509 Solothurn  
Telefon 032 627 25 61  
arp@bd.so.ch  
arp.so.ch

**Anja Ruckstuhl**

Raumplanerin  
Telefon 032 627 25 63  
anja.ruckstuhl@bd.so.ch

Stadtbauamt Solothurn  
Herr Yves Gaudens  
Baselstrasse 7  
Postfach 460  
4502 Solothurn

24. Mai 2024 sts / AR

**Solothurn: Vorprüfung Teilzonenplanung, Gestaltungs- und Erschliessungsplan «Bahnhof Solothurn Süd» mit UVB**

Sehr geehrter Herr Gaudens,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Stadtbauamt Solothurn hat mit Begleitschreiben vom 21. Dezember 2023 in Vertretung der Einwohnergemeinde Solothurn den Gestaltungs- und Erschliessungsplan «Bahnhof Solothurn Süd» mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG; BGS 711.1), die Teilpläne Nutzungsplanung und die Umweltverträglichkeitsprüfung zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Die Planung besteht aus den folgenden Unterlagen:

Gestaltungs- und Erschliessungsplan mit gleichzeitiger Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG, bestehend aus:

- Situationsplan oberirdisch 1:500
- Situationsplan unterirdisch 1:500
- Schematischer Schnitt 1:500
- Sonderbauvorschriften mit Richtprojekt IG DAB+
- Dossier Bauprojekt.

Die Nutzungsplanung besteht aus (alle Teilpläne sind zusammen mit dem Gestaltungs- und Erschliessungsplan abgebildet):

- Teil-Zonenplan 1: Nutzung 1:1500
- Teil-Zonenplan 3: Lärmempfindlichkeitsstufen 1:1500
- Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan 1:1500
- Teil-Netzplan mit Strassenkategorien 1:1500.

Weitere Unterlagen (orientierend):

- Raumplanungsbericht
- Kurzbericht Störfallvorsorge, WAM Ingenieure und Partner
- Fachbericht Lärmschutz, NIS und Erschütterungen/Körperschall, Grolimund+Partner AG
- Umweltverträglichkeitsbericht Hauptuntersuchung, IC Infraconsult
- Weitere Unterlagen gemäss Beilage «Inhaltsverzeichnis Kommunale Nutzungs- und Sondernutzungsplanung mit Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG, kantonale Vorprüfung (31. Oktober 2023)» vom 10. November 2023
- Begleitschreiben vom 20. Dezember 2023.

Wir haben die Unterlagen gemeinsam mit weiteren Ämtern und Fachstellen geprüft. Das Resultat der Vorprüfung ist nachstehend dargelegt.

## 1. Ausgangslage

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) will sein Angebot auf der Strecke Bern-Solothurn erweitern. Seit Ende 2022 verkehrt der Regio Express (RE) tagsüber im Viertelstundentakt. Ab dem Zeithorizont 2029 sollen zudem auch längere Züge verkehren (neu 180 Meter, bisher 120 Meter). Damit sind diverse Bauprojekte verbunden wie der neue, sich im Bau befindliche RBS-Bahnhof Bern. Im Rahmen des Projekts soll auch der RBS-Bahnhof Solothurn einen notwendigen Ausbau und eine wichtige Aufwertung erhalten. Die bestehende Personenunterführung Mitte sowie die Perrons und ihre Zugänge werden laut Planung vergrössert. Auch soll mit einer neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (PU West) eine direkte Anbindung an die Innenstadt ermöglicht werden. Der Fuss- und Veloverkehr soll komfortabler und attraktiver werden, unter anderem mit einer unterirdischen Velostation Süd. Abschliessend soll auf dem Areal südlich der Gleise ein neuer städtischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

Das Planungsgebiet des Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» liegt auf der Südseite des Hauptbahnhofs Solothurn. Im Westen und Süden wird es bis zum Kreisverkehr (Güggelkreisel) von der Zuchwilerstrasse und im weiteren Verlauf vom Holunderweg begrenzt. Im Osten schliesst die Gemeindegrenze zu Zuchwil das Gebiet ab. Der geplante Bahnhofausbau kann nicht gänzlich auf dem Areal im Eigentum der Bahnunternehmung (Regionalverkehr Bern Solothurn) respektive der öffentlichen Hand (Stadt Solothurn) umgesetzt werden. Im westlichen Teil des Perimeters muss von privater Seite Land erworben werden. Folgende Grundstücke sind Teil des Gestaltungsplanperimeters: GB Solothurn Nrn. 1043, 2112, 90458, 16854 (Teilfläche), 1904, 1905, 2406 (Teilfläche) und 2316 (Teilfläche).

### Räumliches Leitbild der Stadt Solothurn

Die Ziele des STEK (Stadtentwicklungskonzept) 2030 wurden im räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn konkretisiert. Der Hauptbahnhof ist eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten und umfasst sowohl die an den Hauptbahnhof angrenzenden Gebiete auf der Nord- als auch der Südseite. Folgende drei Aspekte sind zum Hauptbahnhof als Übergang zwischen der Bahn und der Stadt im räumlichen Leitbild beschrieben: Die Zugangspunkte zum Bahnhof sind von grosser Bedeutung. Die Zugänglichkeit soll sowohl von Norden her als auch von Süden her so weit wie möglich gestärkt werden. Die Querung der angrenzenden Strassenräume gilt es zu verbessern. Das Gleisfeld soll durch eine angrenzende Bebauung räumlich gefasst werden, sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofes.

Weiter ist konkret zu der Südseite des Bahnhofs geschrieben, dass eine neue, prägnante, dichte und punktuell erhöhte Bebauung entlang des Gleisfelds sowie die bauliche Ergänzung beidseits des Holunderwegs einen starken inneren Stadtraum erzeugen. Der so neu entstehende Bahnhofplatz Süd würde den Bahnhof RBS direkt in den Stadtraum integrieren. Zudem können neue Bauten, ergänzende Dienstleistungsangebote sowie eine Aufwertung des Aussenraumes die Attraktivität dieses Ortes als Ankunfts- und Aufenthaltsort wesentlich steigern und einen positiven Einfluss auf das gesamte Stadtgebiet südlich der Bahnlinie ausüben.

### Schnittstellen zu weiteren Planungen

Das beschlossene Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation enthält in Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof Süd RBS eine Siedlungs- sowie eine Verkehrsmassnahme:

- Hauptbahnhof Süd Solothurn, Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S 403.8), Daueraufgabe
- Multimodale Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd – RBS mit Unterführung für den Langsamverkehr, Einzelmassnahme Verkehr (V-KM 401), Priorität A

Für das Bahnhofsgebiet «Solothurn Hauptbahnhof (Südseite)» legt der kantonale Richtplan folgende spezifische Handlungsanweisung fest:

- Verbesserung der Nutzungen auf der Südseite und der Umsteigesituation der Bahnhaltestelle RBS
- Berücksichtigung der ISOS-Schutzziele

Für den Regionalverkehr auf der Linie Solothurn – Bern legt der kantonale Richtplan fest:

- Bahnhöfe Solothurn, Biberist und Lohn-Lüterkofen: Perron an Zuglänge (180 m) anpassen.

#### *Ortsbauliche Aspekte und Siedlungsqualität*

Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens ging die Stadt Solothurn unter Beteiligung des Kantons Solothurn, des RBS sowie weiterer Grundeigentümer die Aufwertung und Adressbildung im Gebiet Hauptbahnhof Süd / RBS aktiv an. Das qualitätssichernde Verfahren wurde zwischen November 2016 und April 2017 in Form eines Studienauftrags mit drei interdisziplinären Planungsteams durchgeführt. Im Rahmen des Studienauftrags wurden unter Berücksichtigung verschiedener Planungshorizonte und «Flughöhen» der beteiligten Grundeigentümer verschiedene thematische Schwerpunkte bearbeitet:

- Gesamtperimeter (u. a. räumliche Aufwertung und Adressbildung, ganzheitlicher städtebaulicher und funktionaler Lösungsansatz),
- Teilgebiet «RBS» (u. a. Aufzeigen neue Perronanlage, Schaffung optimaler Zugangsanlagen),
- Teilgebiet «Espace Real Estate AG» (u. a. Aufwertung Liegenschaften, Überprüfen bestehender Bebauungsplan, Aufzeigen Nutzungspotenzial),
- Teilgebiet «Museum ENTER» (neu: Neubau West) (Aufzeigen Entwicklungsmöglichkeiten),
- Teilgebiet «Holunderweg» (Aufzeigen Entwicklungsmöglichkeiten).

Die Studie des Teams Feddersen & Klostermann aus Zürich ging als Siegerstudie aus dem Verfahren hervor. Der Schlussbericht vom 11. Mai 2017 bildete die Grundlage zur Weiterentwicklung der Gesamtkonzeption sowie der einzelnen Module.

Die komplexe Ausgangslage erforderte nach Abschluss des Studienauftrags ein nachgelagertes Verfahren. Im Rahmen einer Masterplanung im Auftrag der Stadt Solothurn, des RBS und des Kantons Solothurn wurden die Gesamtkonzeption aus dem Studienauftrag sowie die einzelnen Teilgebiete bzw. -projekte weiterentwickelt. Die Ergebnisse aus der Masterplanung sind in einem Bericht (vom 10. Juli 2020) zusammengefasst. Der Masterplan bildete eine wichtige Grundlage für die Vorprojektphase des Infrastrukturprojekts, die Festlegung der zukünftigen Eigentumsverhältnisse, das Plangenehmigungsverfahren sowie die notwendigen Anpassungen an der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung.

## **2. Beurteilung**

### *Raumplanung*

#### *Bezug zur Ortsplanung*

Die rechtskräftige Ortsplanung der Stadt Solothurn stammt von 2002 (genehmigt mit RRB Nr. 573 vom 19. März 2002) und wird seit 2013 revidiert. Die Gesamtrevision der Ortsplanung wurde mit RRB Nr. 2024/260 vom 27. Februar 2024 genehmigt. Bis zur Publikation des Genehmigungsbeschlusses im Amtsblatt ist diese jedoch noch nicht rechtskräftig. Gemäss Beschluss ist die Ortsplanungsrevision vorbehältlich der verlangten Anpassungen gemäss Beschluss-Ziff. 5.3 (Behandlung der Beschwerden) zu genehmigen. Der Perimeter des vorliegenden Gestaltungs- und Erschliessungsplanes wurde in Teilen von der Ortsplanung ausgenommen und die Grundnutzung im Teilnutzungsplan (liegt dieser Vorprüfung vor) wird neu geregelt. Gegen die Zonierung der betroffenen Parzellen wurden zudem weder Einsprachen noch Beschwerden eingegeben. Daher ergibt sich aus der noch fehlenden Rechtskraft der Ortsplanung kein Vorbehalt zum Gestaltungs- und Erschliessungsplan «Bahnhof Solothurn Süd».

Mit dem vorliegenden «Teil-Zonenplan 1: Nutzung» wird die Zonierung des von der Genehmigung ausgenommenen Gebiets teilweise festgelegt. Der restliche Teil der Fläche wird im Teil-Erschliessungs- und Baulinienplan als «Bahnareal» im orientierenden Inhalt abgebildet, oder als

«Gemeindestrasse projektiert / Gemeindestrasse mit Trottoir projektiert» und «übrige Verkehrsfläche, befestigt» als Genehmigungsinhalt aufgenommen.

Für die Baufelder A1 und A2 (Neubau West) wurde im Rahmen der Ortsplanung die Grundnutzung Mischzone Bahnhof festgelegt. Für diesen Teil des Gestaltungsplanperimeters ist somit kein Teilzonenplan erforderlich. Selbes gilt für die Grundstücke GB Solothurn Nrn. 1904 und 1905, welche gemäss der Ortsplanung ebenfalls der Mischzone Bahnhof zugehören. Bedingung für die Umsetzung des Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» ist auf diesen Parzellen somit die Rechtskraft der Ortsplanung, da diese Grundstücke im rechtskräftigen Bauzonenplan (genehmigt mit RRB Nr. 2002/573 vom 19. März 2002) der «Kernzone, geschlossene Bauweise, 5-geschossig Kg5» zugeordnet sind.

Auf den beiden Grundstücken GB Solothurn Nrn. 1904 und 1905 liegt der rechtskräftige Bebauungsplan «Falkensamer» (genehmigt mit RRB Nr. 1965/1768 vom 30. März 1965). Dieser soll mit der Genehmigung des vorliegenden Gestaltungs- und Erschliessungsplans «Bahnhof Solothurn Süd» aufgehoben werden. Weiter überschneidet sich der vorliegende Gestaltungs- und Erschliessungsplan am östlichen Perimeterende (auf den Grundstücken GB Solothurn Nrn. 2406, 2316 und 90458) mit dem rechtskräftigen Gestaltungsplan «Holunderweg Ost» (genehmigt mit RRB Nr. 2004/1420 vom 06. Juli 2004). Laut § 2 Abs. 2 SBV geht in diesen Bereichen der vorliegende Gestaltungsplan vor.

### *Mitwirkung*

Die öffentliche Mitwirkung hat gem. Raumplanungsbericht vom 09. Januar 2024 bis 07. Februar 2024 stattgefunden. Wir gehen davon aus, dass die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsverfahren zu gegebener Zeit im Raumplanungsbericht festgehalten werden.

### *Ortsbild und Richtprojekt*

Das Gebiet rund um den südlichen Bahnhof in Solothurn (und dessen Unterführung) bietet nur wenige Anhaltspunkte in Form von Bestandesbauten, die unter dem Titel «Heimatschutz» behandelt werden können. Das ISOS gibt entsprechend wenige Hinweise zu diesem Gebiet. Nachfolgend wird auf drei Projektinhalte eingegangen, die aus Sicht der Fachstelle Heimatschutz für eine positive Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs von zentraler Bedeutung sind: Die Gestaltung des Freiraums Bahnhofplatz Süd, der Personenunterführungen sowie der Perronüberdachung.

#### *Freiraum Bahnhofplatz Süd*

(Dokument «01.02\_BSS\_32\_PL\_DI\_00\_3443\_R00\_Richtprojekt\_Situation Erdgeschoss»)

Dass die Prinzipien der Schwammstadt mit vielen Bäumen, unversiegelten Flächen und Stauden angewendet werden, ist zu begrüssen. Derlei Konzepte sind zukunftsfähig und flexibel in der Umsetzung (breites Spektrum an Artenwahl, Materialwahl, Geometrien etc.). Dem Ziel nach einer klimafreundlichen Gestaltung wird damit sinnvollerweise ein hohes Gewicht gegeben.

Mit der Neugestaltung können zwei weitere wichtige Ziele erreicht werden: (1) Der Platz wird zu einem unverwechselbaren Ort für Solothurn. Es entsteht eine Art Torsituation für die ÖV-Nutzer, die auch durch die gezielte Gestaltung des Freiraums einzigartig ist. (2) Der Raum funktioniert als koexistenter Ort, an dem die Fussgänger oberste Priorität haben. Der Bahnhofplatz Süd ist ein grosszügiger Begegnungsort, an dem die Aussenflächen einen Raum zwischen Fassaden und Perronanlagen aufspannen. Die Gestaltung ist entsprechend ganzheitlich und die Übergänge zwischen den verschiedenen Funktionen sind fliessend, d.h. befahrbare Bereiche ordnen sich gestalterisch ins Gesamtbild ein.

Aktuell wird den Fahrgeometrien in Form von abgerundeten Ecken oder Kurvenradien, sowie der strikten Trennung der Verkehrsteilnehmenden mittels umfangreichen Einsatzes von Randsteinen, unseres Erachtens eine zu hohe Wichtigkeit gegeben. Die Grüninseln resultieren aus den Verkehrsbeziehungen des MIV und der Busse (siehe auch Abbildung 18,

01.03\_BSS\_32\_BE\_DI\_00\_---\_R00\_Raumplanungsbericht), wodurch der Bahnhofplatz Süd als Verkehrsplatz wirkt, bei dem der motorisierte Verkehr Priorität hat. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, sollte den Aufenthaltsbereichen eine eigenständige Geometrie zugeordnet werden, wodurch das Auto weniger Wichtigkeit erhält. Zudem könnte die Materialisierung von (nicht) überfahrbaren Bereichen einander optisch angeglichen werden (z.B. eingefärbter Asphalt mit

farblicher Angleichung an den Kiesbelag). Schliesslich sollten Randsteine wann immer möglich weggelassen und durch unscheinbare Elemente, wie Stahlrandabschlüsse etc., ersetzt werden. Mit durchgehenden Buskanten, sowie der konzentrierten Anordnung von Nutzungen wie (Velo-)Parkplätzen, Motorradabstellplätzen und Entsorgungsstellen würde der Platz schliesslich einheitlicher wirken und mehr Kraft entfalten.

(Dokument «17.06\_BSS\_32\_PL\_AL\_B2\_0003\_R00\_Platzgestaltung Grünelemente»)

Ein starkes Baumkonzept kann einem Ort eine eigene Identität generieren, respektive zu einem hohen Wiedererkennungswert verhelfen. Grundlage dafür sind oft natürlich vorkommende Pflanzengesellschaften. Je umfangreicher und komplexer ein Baumkonzept ist, desto mehr Raum muss zur Entfaltung zur Verfügung stehen (genügend Artenwiederholungen, Gruppenbildungen, setzen von Artenschwerpunkten etc.). Auch die überarbeitete Auswahl von Baumarten vermag aus unterschiedlichen Gründen noch nicht zu überzeugen. Die Arten weisen nur geringfügige (gestalterische) Verwandtschaft miteinander auf. Einige der Arten weisen keinen ökologischen Wert auf und/oder wirken im Kontext sehr fremd. Der Perimeter vermag mit seiner begrenzten Grösse ein Konzept mit dieser Komplexität nicht zu tragen. Entsprechend empfehlen wir, das Baumkonzept zu überarbeiten.

#### Personenunterführung und Perronüberdachung

(Dokument 02.09\_BSS\_32\_BE\_Ue\_00----\_R00\_Materialkonzept)

Reisenden vermittelt ein Bahnhof die erste Impression eines Ortes. Die Chance, die sich für eine Stadt durch die «attraktive» Gestaltung eines Bahnhofs eröffnet, ist entsprechend gross. Im Richtplaneintrag S-3.2 «Bahnhofsgebiete» wird dieser Wichtigkeit u.A. durch folgende Aussagen Ausdruck verliehen:

- «Die Verkehrswege sind so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen.»
- «Sie [die Bahnhofsgebiete] sind zu attraktiven Umsteigeplattformen auszubauen.»

Dem Bahnhof Solothurn wird im gleichen Richtplaneintrag eine kantonale Bedeutung zugeschrieben, dabei wird die Südseite namentlich hervorgehoben. Mit dem vorliegenden Materialkonzept wird die Bedeutung des Bahnhofs Solothurn unseres Erachtens noch nicht gewürdigt. Im Richtprojekt setzt sich die Materialisierung der Personenunterführung aus Elementen in grau zusammen. Um dem Bahnhof Solothurn einen Wiedererkennungswert zu geben, ist ein individueller Farb- und Materialeinsatz zielführend. Farben ausserhalb des Grauspektrums könnten positive Emotionen in den Reisenden auslösen. Zudem sind gezielte Farbinterventionen notwendig, um die Orientierung im Untergrund zu ermöglichen.

Zur Umsetzung eines Farb- und Materialkonzepts, das Identität, Emotionen und Orientierung schafft, stehen viele Möglichkeiten offen. Denkbar wäre zum Beispiel der Einbezug von lokalen Kunstschaaffenden mittels eines eingeladenen Wettbewerbsverfahrens. Mit dem ortstypischen Farbeinsatz im (Alt)stadtkörper, der Stuktur des Solothurner Marmors und der vielseitigen Industrielandschaft bietet Solothurn einige Anhaltspunkte für eine solche Aufgabenstellung.

Die Perronüberdachung sollte ebenfalls durchdacht gestaltet werden. Auch hier würde der Einsatz von Farben und Materialien eine grosse Chance bieten, den Solothurner (Süd)Bahnhof zu einem wirkungsvollen Ort zu machen. Die auf Seiten 43 illustrierte Idee mit den Metallblättchen lässt erkennen, dass in diese Richtung bereits Gedanken gemacht wurden. Es wird Solothurns Bahnhof positiv auszeichnen, wenn solche Überlegungen nun weiterentwickelt werden.

#### Natur und Landschaft

Aus Sicht Natur und Landschaft ist die sorgfältige und weitsichtige Planung zu würdigen. Aspekte des Klimawandels wie Hitze- oder Starkregenereignisse werden berücksichtigt und gleichzeitig sollen neue, wertvolle Grünflächen im Siedlungsraum geschaffen werden.

#### Umwelt

##### Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben untersteht gestützt auf Anhang 80.4 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) der Prüfpflicht. Das Resultat der Prüfung ist im beiliegenden Be-

richt der Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt) vom 15. April 2024 dargelegt. Der Bericht inklusive der darin enthaltenen Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage ist integrierter Bestandteil dieser Vorprüfung. Entsprechende Hinweise und/oder Vorgaben und Anträge sind diesem direkt zu entnehmen und werden in diesem Bericht nicht erneut aufgegriffen.

In seiner Gesamtbeurteilung kommt das Amt für Umwelt zum Schluss, dass das Vorhaben auf der Basis des heutigen Kenntnisstands, unter der Berücksichtigung der im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) aufgeführten Massnahmen sowie der in der Beurteilung der Umweltschutzfachstelle festgehaltenen Anträge, in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert und als umweltverträglich bezeichnet werden kann.

#### *Feuerwehreinsatz, Elementarschadenprävention und Brandschutz*

Das Vorhaben wurde von der Solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV) geprüft. Zu den drei Themen Feuerwehreinsatz, Elementarschadenprävention und Brandschutz wurde von der SGV in je einem Brief Stellung genommen. Die darin beschriebenen Hinweise und Auflagen werden in diesem Vorprüfungsbericht nicht erneut aufgelistet. Entsprechend sind die Feststellungen aus den drei genannten Briefen der Vernehmlassung für die Weiterbearbeitung verbindlich.

#### *Verkehr und Tiefbau*

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) ist in der Bauherrengemeinschaft dieses Projekts vertreten. Die Nutzungsplanung betrifft jedoch mehrheitlich Bereiche, welche durch die Stadt Solothurn beplant werden. Die nachfolgenden Äusserungen sind daher als Aussagen der Eigentümerin der angrenzenden Kantonsstrasse zu interpretieren. Weiter sind die Bemerkungen im Interesse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs auf dem neuen Bahnhofplatz zu berücksichtigen.

#### *Erschliessung*

Die Sichtzonen auf die Kantonsstrasse sind gemäss kantonaler Bauverordnung (KBV; BGS 711.61) § 50 für sämtliche Ausfahrten im Genehmigungsinhalt des Gestaltungsplan einzuzeichnen. Wir weisen darauf hin, dass sich zwischen 0,5 m und 3 m ab Boden keine Hindernisse befinden dürfen. Weiter ist sicherzustellen, dass sich keine Bäume in den Sichtzonen befinden. Falls dies dennoch der Fall sein sollte, ist in den Sonderbauvorschriften festzuhalten, dass es sich dabei um Hochstammbäume handeln muss. Auch die Sichtzone aus der Tiefgarage des Baubereichs A auf das Trottoir ist nachzuweisen. Diese Ausfahrt ist gemäss KBV § 53\* «Verkehrserschliessung» und Figur 19 im Anhang I zu gestalten.

Aktuell sind im Gestaltungsplan zwei verschiedene Varianten für die Anlieferung im Baubereich A (dient der Realisierung des Neubaus West) dargestellt. Die östliche Variante lehnt das AVT ab – die Fahrzeuge würden direkt über den Wartebereich eines Fussgängerstreifens fahren. Der Baubereich A ist über die im westlichen Bereich eingezeichnete Anlieferung zu beliefern. Der Pfeil im östlichen Bereich ist deshalb aus dem Plan zu löschen.

Weiter ist im Gestaltungsplan nicht ersichtlich, welche Flächen nur durch den Fuss- und Radverkehr, welche nur durch den ÖV und welche durch den MIV benutzbar sind. Wir empfehlen, dies anhand verschiedener Signaturen zu unterscheiden. Zudem ist die direkte Buseinfahrt vom östlichen Ast des Kreisels in den Unterlagen zu ergänzen.

#### *Lärmschutz*

Die Fahrbahnoberfläche des Güggelkreisels wird neu in Beton ausgeführt. Die lärmtechnischen Auswirkungen sind aufzuzeigen. Insbesondere ist zu beurteilen, ob es sich lärmrechtlich um eine wesentliche Änderung gemäss Art. 8 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) handelt. Bei Überschreitungen der Grenzwerte sind entsprechende Massnahmen vorzusehen.

#### *Fuss- und Veloverkehr*

Wir empfehlen die Verlegung der K + R Parkplätze (Drop-off Parkplätze, gegenüber der östlichen Bushaltekante) auf die Ostseite der Entsorgungsstelle (im Gestaltungsplan E<sub>priv</sub>). Dadurch kann die Sicherheit von Velofahrenden erhöht werden, welche gemäss Signalisations- und Markierungsplan nach dem Bahnübergang am östlichen Perimeterende von der Zuchwilerstrasse in

den Holunderweg einbiegen und auf der Höhe der K + R Parkplätze auf die MIV- und ÖV-Fahrbahn einspuren. Falls dies nicht möglich ist, ist zumindest das Einbahnregime für den MIV umzudrehen (Einfahrt im Westen der K + R Parkplätze – Ausfahrt im Osten). Dies ist zwingend notwendig, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten. (Dokument «11.43\_BSS\_32\_PL\_SB\_H----R00\_Bhfplatz Süd, Zuchwilerstr Signalis- und Markierung»)

Der geplante Fussweg zwischen Baubereich B / C und der Zuchwilerstrasse ist entlang des Gebäudes unter dem Baubereich für Erdgeschossüberdachung vorgesehen, und nicht entlang der Senkrechtparkierung. Wir bitten, dies im Gestaltungsplan entsprechend festzuhalten. Auch ist aus unserer Sicht eine direkte Fussgängerverbindung ab dem Guggelkreisel entlang des Holunderwegs zum Perron resp. den Bushaltekanten zwingend notwendig. Beim Holunderweg handelt es sich um einen Hauptzugang ab der Zuchwilerstrasse. Gemäss aktueller Planung hört die Verbindung für zu Fuss Gehende aber bei der Busfahrbahn / Zufahrt Kiss & Ride auf. Die Fortsetzung ist zu planen und in den relevanten Unterlagen darzustellen. (Dokument «01.01\_BSS\_32\_PL\_DI\_00----R00\_Gestaltungs\_Erschliessungsplan\_TNP» / Dokument «11.43\_BSS\_32\_PL\_SB\_H----R00\_Bhfplatz Süd, Zuchwilerstr Signalis- und Markierung»)

Um die Verträglichkeit im Mischverkehr Fuss / Velo auf dem Bahnweg zu gewährleisten, ist dort das Führungsprinzip «Fussweg – Velo gestattet» anzuwenden.

Hinweise für die weitere Projektierung:

- Das Entwässerungskonzept Schwammstadt sieht vor, die Belagsflächen in die Grünflächen zu entwässern. Im Bereich der Velorampe muss dies zwingend so geplant werden, so dass kein Wasser auf die Rampe und in die Unterführung fliesst.
- Im Schnitt Espace (Modul G) ist der Fussgängerbereich vom MIV mit einem Doppelschalenstein getrennt. Dieser entspricht nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3).
- Es ist uns nicht klar, wieso beim Holunderweg ein doppelter Bundstein als Randabschluss eingeplant ist.
- Damit der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse weniger beeinträchtigt wird, soll die neue Mischabwasserleitung (Teil Bahnhof Nord) etwas näher zum Bahnhofgebäude verlegt werden.

#### *Denkmalpflege und Archäologie*

Die Belange der Archäologie sind sowohl in der Nutzungsplanung (Raumplanungsbericht und Sonderbauvorschriften) sowie in der UVB-Hauptuntersuchung korrekt und vollständig aufgeführt. Es gibt keine weiteren Anmerkungen von Seiten Denkmalpflege.

### **3. Anmerkungen zu den Unterlagen**

#### *Allgemeine Rückmeldungen*

- Dem kommunalen Nutzungsplan soll gestützt auf § 39 Abs. 4 PBG die Wirkung der Baubewilligung zukommen. Die Unterlagen sind bezüglich der Frage, welcher Teil durch den Regierungsrat zu genehmigen ist, und welcher Teil bloss orientierend beiliegt, nicht präzise. Wir regen an, dies im Inhaltsverzeichnis über das ganze Dossier zu dokumentieren und uns das ergänzte Inhaltsverzeichnis vor der öffentlichen Auflage zur Prüfung zukommen zu lassen.
- Formeller Hinweis: Bei den Beschluss- und Genehmigungsvermerken ist «Stadtpräsident» durch «Stadtpräsidentin» zu ersetzen.
- Publikation im Amtsblatt: Bitte die Nummer weglassen (das E-Amtsblatt sieht keine Publicationsnummer mehr vor).
- Um Verwirrung vorzubeugen, empfehlen wir im Zusammenhang mit den SBV von Paragraphen, nicht von Ziffern zu sprechen.

#### *Bauprojekt Platzgestaltung Grünelemente*

Der Plan «Platzgestaltung Grünelemente 1:500», dem gleichzeitig die Baubewilligung zukommt,

zeigt detailliert auf, wo welche Pflanzenarten vorgesehen sind. Auch auf anderen Plänen zur Platzgestaltung ist dies der Fall. Dabei wurden die nicht einheimischen Baumarten gem. Empfehlung Tabelle 36 im UVB übernommen. Die nicht einheimischen Baumarten sollten durch einheimische (Empfehlung dazu s. Beurteilung UVB) Arten ersetzt und im Plan entsprechend angepasst werden.

#### *Teilpläne Nutzungsplanung und Gestaltungs- und Erschliessungsplan*

Wir haben die Gebäude- und Grenzabstände für die 2. und 3. Etappe nicht im Einzelnen geprüft. Dies wird beim Vorliegen der Resultate des qualitätssichernden Verfahrens nachzuholen sein.

#### *Sonderbauvorschriften*

- Allgemein: Absätze sind auch dann zu nummerieren, wenn es in einem Paragrafen nur einen Absatz gibt.
- § 9: wir weisen auf § 21<sup>ter\*</sup> Abs. 4 KBV hin. Vorspringende Gebäudeteile ragen höchstens 1,2 m in der Tiefe über die Fassadenflucht. Sind solche Gebäudeteile tiefer als das vorgegebene Mass, so verschiebt sich die Fassadenflucht auf die Vorderkante ebendieses Gebäudeteiles. Dies hat Einfluss auf den Grenzabstand.
- § 10 Abs. 1: erster Abschnitt, § 28 Ab. 1<sup>bis</sup> hochstellen
- § 14 Abs. 3 Qualität der Bebauung und § 40 2./3. Etappe: Dass unter den §§ 14 und 40 ein qualitätssicherndes Verfahren für die Hochbauten festgelegt wird, ist zu begrüßen.
- § 16: Es ist zu ergänzen, dass Flachdächer extensiv zu begrünen sind (gemäss SIA-Norm 312 (Begrünung von Dächern, SN 564 312, Ziffer 2.7.1 und Tabelle 2))
- § 17, Abs. 3: dieser Absatz ist umzuformulieren. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Arten zu verwenden (Begründung dazu in der Beurteilung UVB).
- Unter § 17 wird u. A. eine sorgfältige Gestaltung sämtlicher Außenräume gefordert, was zu begrüßen ist. Entsprechend ist eine Überarbeitung des vorliegenden Richtprojekts anzustreben, siehe dazu die Bemerkungen unter dem Abschnitt *Ortsbild und Richtprojekt*.
- § 19 Abs. 2: Gemäss dem Paragrafen sind die unversiegelten Flächen von Verkehr freizuhalten. Dennoch sind diverse Parkierungsanlagen auf diesen Flächen eingeplant. Dieser Widerspruch ist zu bereinigen.
- § 23: Es ist sehr zu begrüßen, dass in den Sonderbauvorschriften auch die Thematik der unnötigen Lichtemissionen berücksichtigt wird. Es ist wissenschaftlich belegt, dass Licht mit einem hohen Blaulichtanteil mehr Insekten anzieht. Es wird empfohlen die Bestimmung so zu ergänzen, dass keine Außenleuchten mit einer Farbtemperatur über 3000 Kelvin installiert werden dürfen.
- §§ 29, 30 Oberirdische Parkplätze sollen nach Möglichkeit mit sicherfähigem Belag gestaltet werden, gemäss §17 Abs. 4. Bei den Bestimmungen zu oberirdischen Parkplätzen ist zu ergänzen, dass die Parkfelder mit sicherfähigem Belag zu gestalten sind.
- § 36, Abs. 3: «[...] Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen sind anlageabgewandt [...]»

## **4. Fazit und weiteres Vorgehen**

Insgesamt stellen wir fest, dass eine gute Grundlage für die Weiterbearbeitung besteht. Wir weisen darauf hin, dass wir nicht das gesamte Bauprojekt abschliessend auf seine Rechtmässigkeit geprüft haben. Die Unterlagen sind nach unseren Bemerkungen zu überarbeiten. Die angepasste Nutzungsplanung ist dem AVT und das angepasste Inhaltsverzeichnis des Dossiers dem ARP zu einer zweiten Vorprüfung vorzulegen. Wir weisen darauf hin, dass bei der Publikation (erstmals bei der öffentlichen Auflage) erwähnt werden muss, dass dem Gestaltungs- und Erschliessungsplan gleichzeitig die Baubewilligung nach § 39 Abs. 4 PBG zukommt.

Bei Fragen zu unserem Bericht rufen Sie uns an.

Freundliche Grüsse



Stephan Schader  
Co-Leiter Nutzungsplanung

Kopie an: - Elektronisch mit interner Meldung an die an der Vernehmlassung beteiligten  
(per Mail) Dienststellen (Dossier #102'085)  
- IG DAB+, c/o dsp Ingenieure + Planer AG, Zürichstrasse 4, 8610 Uster

Beilagen: - «Hauptbahnhof Süd Solothurn», Beurteilung durch die Umweltschutzfach-  
stelle vom 15. April 2024 (Amt für Umwelt Kanton Solothurn)  
- «Baugesuch – Stellungnahme zum Brandschutz» (Solothurnische Gebäudever-  
sicherung)  
- «Hinweise zur Elementarschadprävention» (Solothurnische Gebäudeversiche-  
rung)  
- «Hinweise zum Feuerwehreinsatz» (Solothurnische Gebäudeversicherung)