

Amt für Verkehr und Tiefbau

*Röthhof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn*



Solothurn Entlastung West

Bericht über die öffentliche Mitwirkung

12. September 2003

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	3
2	EINLEITUNG	4
3	GEGENSTAND UND ABLAUF DES MITWIRKUNGS- VERFAHRENS	5
4	METHODIK DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS	7
4.1	Zielsetzung	7
4.2	Fragebogen	7
4.3	Auswertung der Fragebogen	9
4.4	Weitere Umfragen	9
5	AUSWERTUNG DER BEURTEILUNGEN ZUM VORPROJEKT „LEPORELLO“ UND ZU DEN FLANKIERENDEN MASSNAHMEN	10
6	STELLUNGNAHMEN ZUM VORPROJEKT „LEPORELLO“	23
6.1	Die häufigsten Wünsche, Anregungen und Verbesserungen	23
6.2	Einzelne Wünsche, Anregungen und Verbesserungen mit grosser Bedeutung	23
7	MEINUNGSÄUSSERUNGEN ZUR EMPFEHLUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS	24
8	EINGABEN VON GEMEINDEN, VERBÄNDEN, PARTEIEN, KOMITEES ODER INSTITUTIONEN	27
9	ÄUSSERUNGEN ZUM VERFAHREN	31

1 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Gegenstand des durchgeführten Mitwirkungsverfahrens war das Vorprojekt „Leporello“, umfassend die Westtangente inkl. die neue Aarebrücke und die neue Fussgänger- und Velobrücke sowie die flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen. Die bereits mehrere Wochen vor dem Start des Mitwirkungsverfahrens in den Medien begonnene Kampagne bewirkte, dass darüber hinaus auch die beiden anderen Projekte der engeren Wahl in die Beantwortung der Fragebögen einflossen. Dennoch erteilten 56% aller vorgenommenen Beurteilungen dem Vorprojekt „Leporello“ eine sehr gute (5) und 23% eine gute (4) Note.

Die höchste Zustimmung erfahren die Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke und die Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen. Den grössten Anteil an ablehnenden Stellungnahmen erhalten die Aussagen zur zurückhaltenden Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung sowie zur Gestaltung der Strassenbrücke.

Die konkreten Verbesserungswünsche der Mitwirkenden betreffen in erster Linie die Quartierschliessungen, das Vermeiden von Schleichverkehr und die flankierenden Massnahmen auf Gemeindestrassen. In zweiter Linie möchte man eine Verbesserung der Massnahmen für den Langsamverkehr, der Verkehrssicherheit, der Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr und für die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erreichen. Wenig Bedarf erkennt man für die Verbesserung der Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke sowie für die Lärmschutzmassnahmen.

Die am häufigsten geäusserten Wünsche zur Verbesserung des Vorprojektes „Leporello“ betreffen:

- Die Gestaltung der Strassenbrücke in Bezug auf die Aarelandschaft resp. das Stadtbild
- Termin- und kostengerechte Realisierung der Entlastung West
- Es sind Kreisel anstelle von Lichtsignalanlagen vorzusehen
- Dem Schutz der Wasservögel ist Beachtung zu schenken
- Der Tunnel soll gegen Süden verlängert werden
- Die Fussgänger- und Fahrradbrücke ist nicht notwendig
- Es müssen geeignete Massnahmen gegen Sprayereien vorgesehen werden
- Keine neuen Denkmäler
- Auf Pfortneranlagen ist zu verzichten
- Tempo 30 in umliegenden Quartieren zur Vermeidung von Schleichverkehr

Die beiden polarisierenden Aspekte „Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung“ und „Gestaltung der Strassenbrücke“ sind in einem nächsten Bearbeitungsschritt zusammen mit dem Projektteam zu optimieren.

In einem weiteren Bearbeitungsschritt werden die übrigen Verbesserungswünsche analysiert und geprüft. Über die Berücksichtigung der Stellungnahmen wird stufengerecht im entsprechenden Projektierungsstadium entschieden.

2 Einleitung

Nachdem in der Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 die Änderung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern angenommen wurde, war der Weg frei, die Planungsarbeiten für das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ wieder aufzunehmen. Aufgrund des Beschlusses des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 waren für die weiteren Planungsarbeiten folgende Projektelemente vorgegeben:

- Der Tunnel im Bereich der Gibelinstrasse
- Eine neue Aarebrücke
- Flankierende Massnahmen auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz, insbesondere die Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr.

Der Kanton hat als Bauherr der Entlastungsstrasse in der Folge, für die Vergabe des entsprechenden Ingenieurmandates, ein zweistufiges, selektives Vergebungsverfahren durchgeführt. Resultat der 2. Stufe dieses Verfahrens waren drei Vorprojekte, aus welchen ein Beurteilungsgremium gemäss vorgängig festgelegten Zuschlagskriterien das Vorprojekt „Leporello“ zur Weiterbearbeitung empfohlen hat. Auf der Grundlage dieses Vorprojektes soll in einem nächsten Schritt ein Erschliessungsplan erarbeitet werden.

Zeitlich parallel zu diesem selektiven Verfahren hat die Stadt Solothurn als Bauherrin der „Flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen“ einen entsprechenden Erschliessungsplan erarbeitet.

Die raumplanerische und umweltpolitische Bedeutung dieses Grossprojektes und die formelle Tatsache, dass das Projekt zwei Nutzungspläne zum Gegenstand hat, rechtfertigen und erfordern aufgrund der massgebenden gesetzlichen Bestimmungen eine Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung, § 3 des Planungs- und Baugesetzes).

3 Gegenstand und Ablauf des Mitwirkungsverfahrens

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens waren:

- Das Vorprojekt „Leporello“, umfassend die Westtangente inkl. die neue Aarebrücke sowie die neue Fussgänger- und Velobrücke
- Die Flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen

Zur Mitwirkung wurden folgende Unterlagen aufgelegt:

- Modell des Vorprojektes „Leporello“, Massstab 1:500 (Westtangente von der Bürenstrasse bis zur Weissensteinstrasse inkl. neuer Fussgänger- und Velobrücke)
- Pläne zum Vorprojekt „Leporello“
- Bericht des Beurteilungsgremiums über das zweistufige Ausschreibungsverfahren
- Nutzungsplan der Flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen inkl. erläuternder Bericht

Zusätzlich lagen folgende allgemeine Informationen auf:

- Übersicht der in näherer Zukunft zu realisierenden Strassenbauprojekte im Raum der Stadt Solothurn (Poster)
- Verkehrsbelastung Solothurn vor und nach Eröffnung der Entlastung West (Poster)
- Angaben zum Ablauf des Nutzungsplanverfahrens (Poster)
- Angaben zur terminlichen Koordination der Bewilligungsverfahren der „Entlastung West“ und der Flankierenden Massnahmen zur A5 (Poster)

Im Vorfeld des Mitwirkungsverfahrens fand in der Öffentlichkeit und den Medien eine kontrovers geführte Diskussion bezüglich der Empfehlung des Beurteilungsgremiums (Weiterbearbeitung Vorprojekt „Leporello“) statt. Deshalb wurden während dem Mitwirkungsverfahren neben dem Vorprojekt „Leporello“ zur Information auch die Modelle und Pläne der beiden Vorprojekte „Key West“ und „homofaber“ ausgestellt.

Die Mitwirkung fand vom 12. August bis zum 31. August 2003 statt. Die Eröffnung erfolgte durch Herrn Regierungsrat W. Straumann (Bau- und Justizdirektor) und Vertretern des Kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) sowie des Stadtbauamtes. Sie wurde von rund 100 Personen besucht. Ziel war die Information über Inhalt und Ablauf des Mitwirkungsverfahrens. Zusätzlich wurde die Empfehlung des Beurteilungsgremiums diskutiert.

Am 21. August 2003 fand von 16:00 bis 19:00 Uhr ein Informationsabend statt. Ca. 50 Personen nahmen die Gelegenheit wahr, sich von Vertretern des AVT und des Stadtbauamtes Fragen zu den aufgelegten Unterlagen beantworten zu lassen.

Die Eingabefrist für die Mitwirkungsbeiträge war der 1. September 2003.

Klar unterschieden werden muss zwischen dem Vergabeverfahren, welches die Arbeitsvergabe an ein Projektteam zum Ziel hat und dem planungsrechtlichen Verfahren, welches die Mitwirkung regelt.

Das Submissionsverfahren wird durch die Submissionsgesetzgebung geregelt.

Die Mitwirkung ist nicht Teil des Submissionsverfahrens. Eine Mitwirkung der Bevölkerung bei der Wahl des Projektanten ist nicht möglich. Die Mitwirkung ist Teil des planungsrechtlichen Verfahrens mit dem Ziel, ein Vorprojekt oder einen Entwurf zu einem Nutzungsplan mit Blick auf das nachfolgende Planauflageverfahren zu optimieren.

4 Methodik des Mitwirkungsverfahrens

4.1 Zielsetzung

Die Bevölkerung wurde aufgerufen, ihre Meinung mittels den verteilten Fragebögen abzugeben. Darin wurden 11 gezielte Aussagen formuliert, welche die Bewertung und den allfälligen Verbesserungsbedarf des Vorprojektes „Leporello“ und der flankierenden Massnahmen eruieren sollen. Ferner wurde den Mitwirkenden Gelegenheit geboten, generell Wünsche, Anregungen und Verbesserungen anzubringen.

4.2 Fragebogen

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurde eine Informationsschrift zum Bau des Verkehrsentslastungsprojektes „Solothurn, Entlastung West“ herausgegeben. Nebst Informationen zum Projekt und zum Verfahren wurde die Bevölkerung darin aufgerufen, den beiliegenden Fragebogen mit Aussagen zur persönlichen Beurteilung des Vorprojektes „Leporello“ und zu den flankierenden Massnahmen einzureichen. Der Fragebogen beinhaltet 11 konkrete Aussagen, die mit Noten von 1 (ungenügend) bis 5 (sehr gut), bewertet werden konnten.

1. Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung
2. Gestaltung der Strassenbrücke
3. Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke
4. Quartiererschliessungen
5. Massnahmen für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer)
6. Verkehrssicherheit
7. Vermeiden von „Schleichverkehr“
8. Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr
9. Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen
10. Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
11. Flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen

Im Ganzen wurden ca. 26'500 Informationsschriften mit Fragebögen in Solothurn und Umgebung verteilt. Weitere ca. 1'500 Exemplare wurden in der Ausstellung aufgelegt. Die Fragebögen konnten an das AVT eingeschickt, in eine Urne im Ausstellungsraum geworfen oder mittels E-Mail eingereicht werden. Der Rücklauf der Antworten betrug total 1518 (5.4%) ausgefüllte Fragebögen. Insgesamt 337 Mitwirkende stammen aus der Stadt Solothurn. Die Beurteilungen einzelner anonymen Einsender wurden im Bericht ebenfalls ausgewertet.

Eine grosse Anzahl der Mitwirkenden benutzte die Gelegenheit, sich zusätzlich oder ausschliesslich zur Vergabeempfehlung und/oder zum Verfahren zu äussern.

Mitwirkungsbericht „Solothurn, Entlastung West“

Unabhängige, von der Presse durchgeführte Umfragen, wurden zur Kenntnis genommen und dokumentiert, jedoch für die Auswertung nicht beigezogen.

Ergänzend dazu sind verschiedene Stellungnahmen von Gemeinden, Verbänden, Vereinen usw. eingegangen.

4.3 Auswertung der Fragebögen

Die Auswertung der eingegangenen Fragebögen ist hauptsächlich unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte erfolgt:

In erster Linie wurden die zum Vorprojekt „Leporello“ und zu den flankierenden Massnahmen abgegebenen Beurteilungen ausgewertet (Kapitel 5).

In zweiter Linie wurden die eingereichten Wünsche, Anregungen und Verbesserungen, bezogen auf das Vorprojekt „Leporello“ und die flankierenden Massnahmen, ausgewertet (Kapitel 6).

Obwohl im Mitwirkungsverfahren nicht vorgesehen, benützten viele Einsender den Fragebogen zur Meinungsäusserung betreffend der Empfehlung des Beurteilungsgremiums. Auch diese Beiträge wurden ausgewertet (Kapitel 7).

Im Kapitel 8 werden die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens eingegangenen Eingaben von Verbänden, Parteien, Komitees oder Institutionen wiedergegeben.

Im Kapitel 9 werden schliesslich verschiedene Äusserungen zum Vergabeverfahren ausgewertet.

4.4 Weitere Umfragen

Unter Federführung des Solothurner Tagblattes wurde parallel zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren eine weitere Umfrage durchgeführt. Dabei wurde in verschiedenen Medien die Leserschaft aufgerufen, zum Antrag des Beurteilungsgremiums Stellung zu nehmen. Im Gegensatz zum offiziellen Verfahren wurde hier aber allein die Frage nach der Bevorzugung der beiden Projekte „Leporello“ und „Key West“ gestellt. Eine ähnliche Umfrage führte die Solothurner Zeitung durch.

Die Resultate der Umfragen sind im Kapitel 7 dokumentiert.

5 Auswertung der Beurteilungen zum Vorprojekt „Leporello“ und zu den flankierenden Massnahmen

An der Bewertung des Vorprojektes mittels Noten haben sich knapp zwei Drittel aller Mitwirkenden beteiligt. Von den Teilnehmern, welche die Beurteilungen 1-11 vorgenommen haben, wurde das Projekt überwiegend mit einer guten bis sehr guten Bewertung gewürdigt.

Ein Drittel aller Fragebögen ging leer ein, diese enthielten lediglich grundsätzliche Bemerkungen unter der Rubrik „Wünsche, Anregungen und Verbesserungen“.

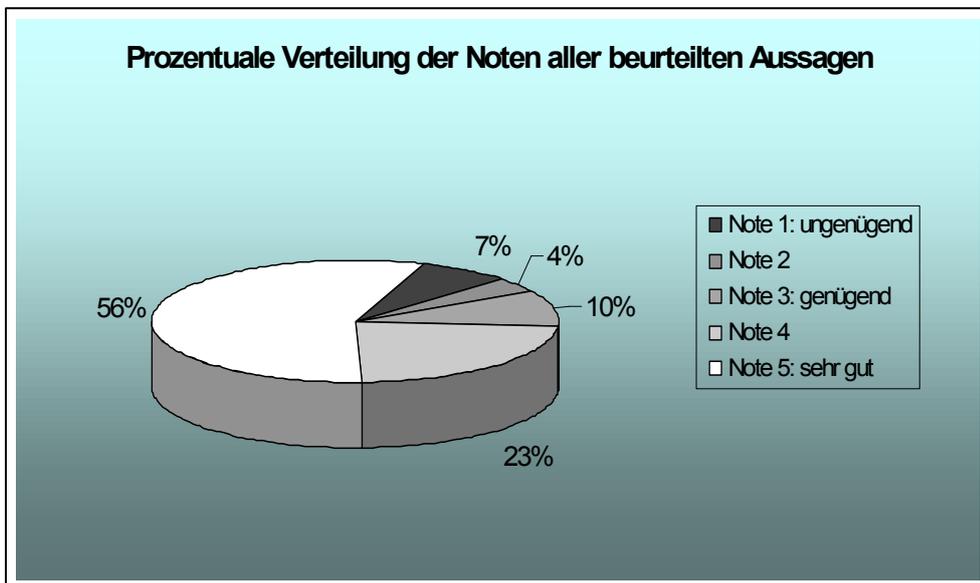
In der folgenden Tabelle sind die Bewertungen getrennt nach den einzelnen Aussagen wiedergegeben. Das Total der abgegebenen Bewertungen zu den einzelnen Aussagen zeigt, dass sich mehrere Teilnehmer nicht zu allen Aussagen

Aussage Nr.	Beurteilung					Total
	1 ungenügend	2	3 genügend	4	5 sehr gut	
1	125	45	70	175	500	915
2	172	41	54	139	523	929
3	55	22	52	149	636	914
4	37	36	116	260	413	862
5	38	38	89	208	493	866
6	39	24	77	213	500	853
7	43	37	119	251	394	844
8	32	28	82	221	487	850
9	44	33	65	135	596	873
10	40	46	110	206	433	835
11	55	35	107	234	417	848
Total	680	385	941	2191	5392	9589

geäussert haben.

Tabelle 1: Numerisches Resultat der Bewertung

Es kann festgehalten werden, dass die Aussagen 1 bis 3 (Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung, Gestaltung der Strassenbrücke, Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke) am häufigsten bewertet wurden (914 bis 929 Stellungnahmen). Die übrigen Aussagen wurden 835 bis 873 mal beurteilt, wobei die Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen am meisten und die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen am wenigsten Interesse



weckten.

Abbildung 1: Prozentuale Verteilung der Noten aller bewerteten Aussagen (Gesamtbeurteilung)

Unter Einbezug aller Aussagen wird das Vorprojekt „Leporello“ und die flankierenden Massnahmen von 56% der Beurteilenden als „sehr gut“ bewertet, 23% geben dem Bauvorhaben die Note „gut“ und 10% beurteilen es als genügend. Lediglich 11% der mittels Fragebogen Mitwirkenden befinden das Vorprojekt als ungenügend. Der Durchschnitt aller eingereichten Bewertungen erreicht die Note 4.17.

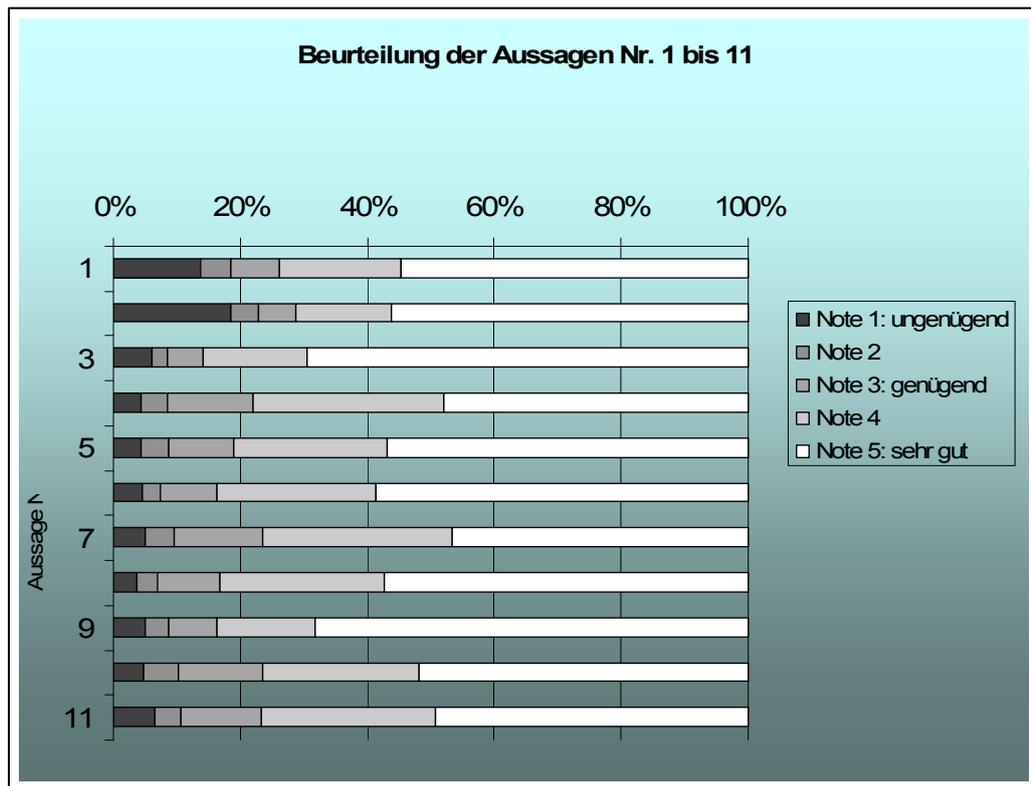


Abbildung 2: Prozentuale Verteilung der Noten bezogen auf die einzelnen Aussagen (Aussagen 1 bis 11)

Die Aussagen betreffend Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke (3) und der Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen (9) erfahren deutlich die höchste Zustimmung. Den grössten Anteil an ablehnenden Stellungnahmen erhalten die Aussagen zur zurückhaltenden Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung (1) sowie zur Gestaltung der Strassenbrücke (2).

Bei der Analyse der einzelnen Beurteilungen können generell folgende Aussagen gemacht werden:

Eine Verteilung mit deutlichen Konzentrationen bei Best- und Tiefstnote und wenigen Stellungnahmen im mittleren Bereich weist auf eine starke Polarisierung der Bevölkerungsmeinung hin.

Wenige tiefe, und viele hohe Noten weisen auf eine gute Zustimmung hin, wobei eine lineare Verteilung von der Tiefst- zur Bestnote auf eine grosse Anzahl von Verbesserungswünschen, eine progressiv von der Tiefst- zur Bestnote steigende Kurve auf eine annähernd vorbehaltlose Zustimmung hindeutet.

Mitwirkungsbericht „Solithurn, Entlastung West“

Eine ausschliessliche Erteilung der Tiefstnote in allen Beurteilungen wurde vorwiegend von „Key-West“-Befürwortern gewählt.

Ausgesprochene Verfechter des Vorprojektes „Leporello“ haben vielfach in allen Beurteilungen die Höchstnote erteilt.

Aussage Nr. 1: Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung

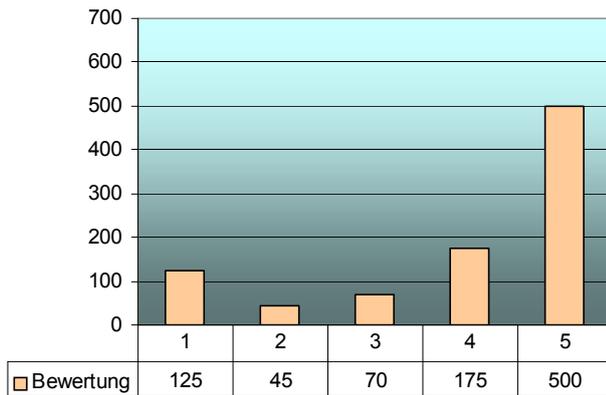


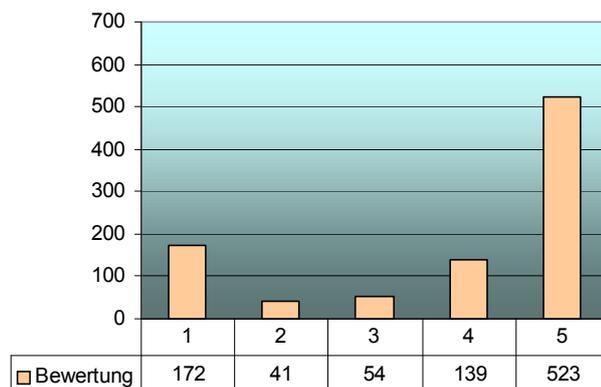
Abbildung 3: Beurteilung der Aussage 1

Total abgegebene Bewertungen: 915

Durchschnitt der Bewertung 4.0

Es ist eine Polarisierung der Meinungen festzustellen, wobei der Anteil der Zustimmung gegenüber dem Anteil der Ablehnung deutlich überwiegt. Eine Optimierung wird gewünscht (Verbesserung der Noten 2 bis 4). Infolge der starken Polarisierung muss befürchtet werden, dass, bei massiven Veränderungen am

Aussage Nr. 2: Gestaltung der Strassenbrücke



Projekt, „Befürworter“ zu „Gegner“ werden könnten.

Abbildung 4: Beurteilung der Aussage 2

Total abgegebene Bewertungen: 929

Durchschnitt der Bewertung 3.9 (tiefster Bewertungsdurchschnitt)

Die Polarisierung zwischen Befürworter und Gegner ist bei dieser Frage am ausgeprägtesten. Der Anteil der Zustimmung überwiegt den Anteil der Ablehnung

immer noch deutlich. Eine Optimierung wird gewünscht (Verbesserung der Noten 2 bis 4). Infolge der starken Polarisierung muss befürchtet werden, dass, bei massiven Veränderungen am Projekt, „Befürworter“ zu „Gegner“ werden könnten.

Aussage Nr. 3: Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke

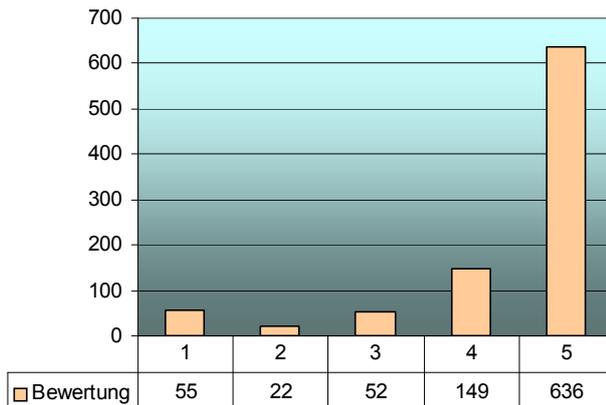


Abbildung 5: Beurteilung der Aussage 3

Total abgegebene Bewertungen: 914

Durchschnitt der Bewertung 4.4 (höchster Bewertungsdurchschnitt)

Es ist eine sehr schwache Polarisierung der Meinungen zwischen Befürworter und Gegner festzustellen. Die Beurteilung fällt vorwiegend positiv aus. In wenigen Fällen werden Verbesserungen gewünscht.

Aussage Nr. 4: Quartierschliessungen

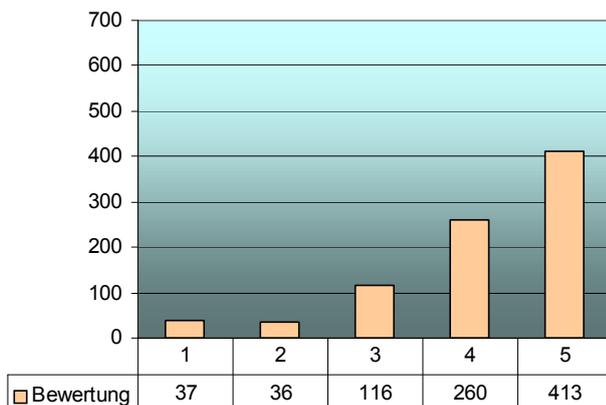


Abbildung 6: Beurteilung der Aussage 4

Total abgegebene Bewertungen: 862

Durchschnitt der Bewertung 4.1

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des hohen Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine grosse Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

**Aussage Nr. 5: Massnahmen für den
Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer)**

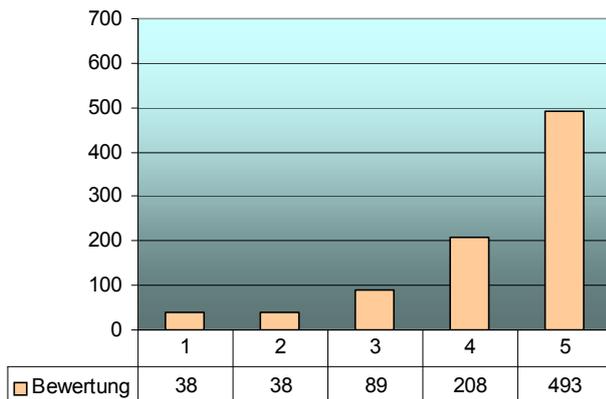


Abbildung 7: Beurteilung der Aussage 5

Total abgegebene Bewertungen: 866

Durchschnitt der Bewertung 4.2

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des mittleren Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine mittlere Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 6: Verkehrssicherheit

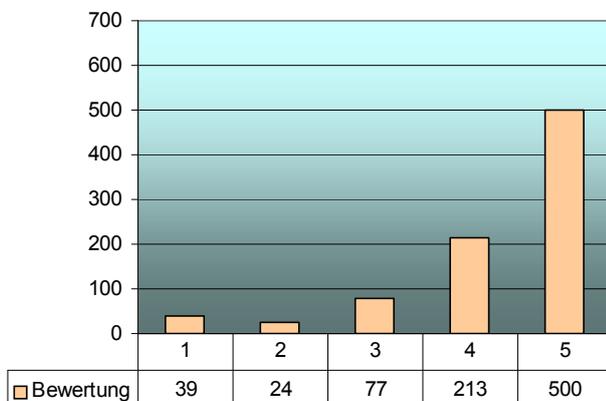


Abbildung 8: Beurteilung der Aussage 6

Total abgegebene Bewertungen: 853

Durchschnitt der Bewertung 4.3

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des mittleren Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine mittlere Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 7: Vermeiden von "Schleichverkehr"

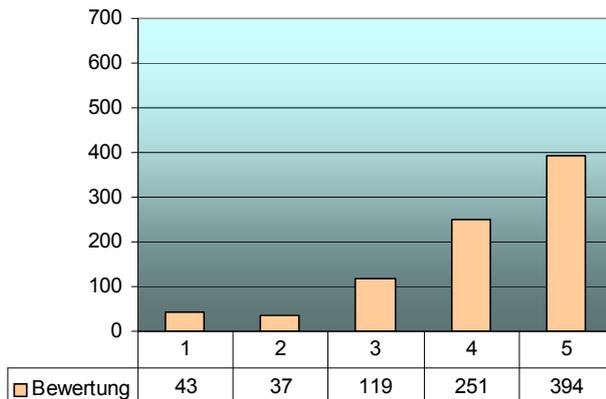


Abbildung 9: Beurteilung der Aussage 7

Total abgegebene Bewertungen: 844

Durchschnitt der Bewertung 4.1

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des hohen Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine grosse Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 8: Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr

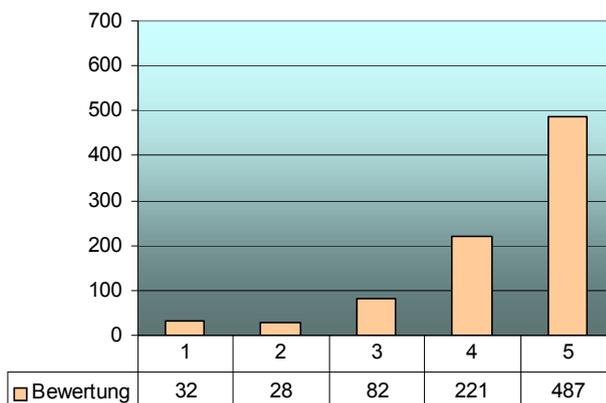


Abbildung 10: Beurteilung der Aussage 8

Total abgegebene Bewertungen: 850

Durchschnitt der Bewertung 4.3

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des mittleren Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine mittlere Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 9: Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen

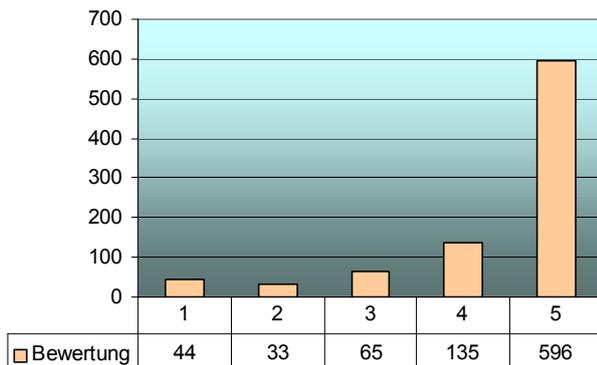


Abbildung 11: Beurteilung der Aussage 9

Total abgegebene Bewertungen: 873

Durchschnitt der Bewertung 4.4 (höchster Bewertungsdurchschnitt)

Es ist eine sehr hohe Zustimmung feststellbar. Anhand des kleinen Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine kleine Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 10: Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

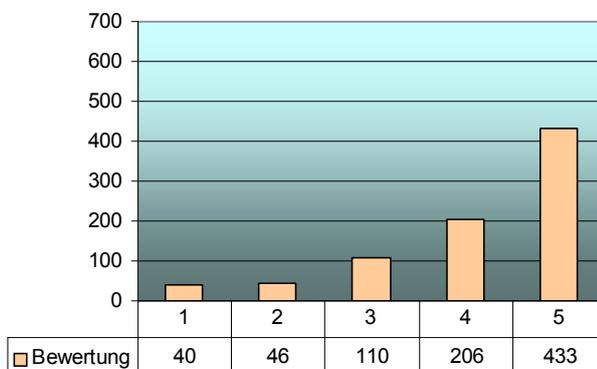


Abbildung 12: Beurteilung der Aussage 10

Total abgegebene Bewertungen: 835

Durchschnitt der Bewertung 4.1

Es ist eine generelle Zustimmung festzustellen. Anhand des kleinen Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine mittlere Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Aussage Nr. 11: Flankierende Massnahmen auf den Gemeindestrassen

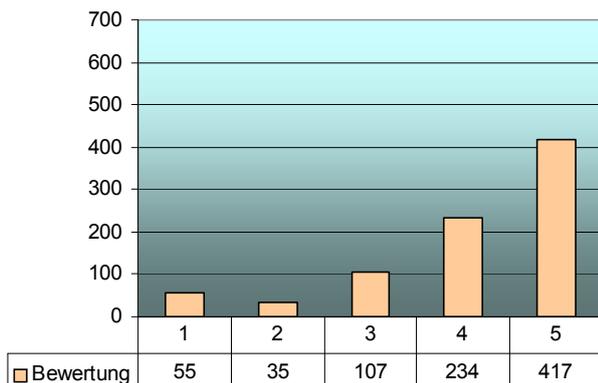


Abbildung Nr. 13: Beurteilung der Aussage 11

Total abgegebene Bewertungen: 848

Durchschnitt der Bewertung 4.1

Es ist eine sehr schwache Polarisierung der Meinungen zwischen Befürworter und Gegner festzustellen. Anhand des grossen Anteils von genügenden und guten Beurteilungen kann auf eine grosse Anzahl von Verbesserungswünschen geschlossen werden.

Die Lösung für den Lärmschutz und die Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke werden für das Vorprojekt „Leporello“ sehr positiv bewertet.

Die Gestaltung der Strassenbrücke und die Integration in die Landschaft werden als Schwachpunkte des Vorprojekts „Leporello“ bewertet.

	Aussage	Verbesserungsbedarf			Polarisierend
		tief	mittel	hoch	
1	Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung				x
2	Gestaltung der Strassenbrücke				x
3	Gestaltung der Fussgänger- und Velobrücke	x			
4	Quartierschliessungen			x	
5	Massnahmen für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer)		x		
6	Verkehrssicherheit		x		
7	Vermeiden von „Schleichverkehr“			x	
8	Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr		x		
9	Zweckmässigkeit der Lärmschutzmassnahmen	x			
10	Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen		x		
11	Flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen			x	

Tabelle 2: Verbesserungsbedarf aus Sicht der Mitwirkenden bezogen auf die einzelnen Aussagen

Die beiden polarisierenden Aspekte „Zurückhaltende Integration der Anlage in Landschaft und Siedlung“ (1) und „Gestaltung der Strassenbrücke“ (2) werden in einem nächsten Bearbeitungsschritt zusammen mit dem Projektteam optimiert.

In einem weiteren Bearbeitungsschritt werden die übrigen Verbesserungswünsche analysiert und geprüft. Über die Berücksichtigung der Stellungnahmen wird stufengerecht im entsprechenden Projektierungsstadium entschieden.

6 Stellungnahmen zum Vorprojekt „Leporello“

6.1 Die häufigsten Wünsche, Anregungen und Verbesserungen

In diesem Kapitel werden Stellungnahmen wiedergegeben, die von verschiedenen Beteiligten unter der Rubrik „Wünsche, Anregungen und Verbesserungen“ mehrfach genannt wurden.

Stellungnahme	Anzahl Äusserungen	in Prozent der Mitwirkenden (1518)
Das Gesamtkonzept ist überzeugend	78	5.1 %
Die Gestaltung der Strassenbrücke ist zu grob für die Aarelandschaft resp. das Stadtbild	54	3.6 %
Die Entlastung West muss termin- und kostengerecht realisiert werden	19	1.3 %
Es sind Kreisel anstelle von Lichtsignalanlagen vorzusehen	19	1.3 %
Der Lärmschutz ist gut gelöst	15	1.0 %
Dem Schutz der Wasservögel ist Beachtung zu schenken	14	0.9 %
Der Tunnel soll im Süden verlängert werden	11	0.7 %
Die Fussgänger- und Fahrradbrücke ist nicht notwendig	11	0.7 %
Es müssen geeignete Massnahmen gegen Sprayereien vorgesehen werden	10	0.7 %
Keine neuen Denkmäler	8	0.6 %
Auf Pfortneranlagen ist zu verzichten	5	0.3 %
Tempo 30 in umliegenden Quartieren zur Vermeidung von Schleichverkehr	3	0.2 %

Tabelle 3: Mehrfach genannte Stellungnahmen zum Vorprojekt „Leporello“

6.2 Einzelne Wünsche, Anregungen und Verbesserungen mit grosser Bedeutung

In einem weiteren Bearbeitungsschritt werden die Beiträge analysiert und geprüft. Über die Berücksichtigung der Stellungnahmen wird stufengerecht im entsprechenden Projektierungsstadium entschieden.

7 Meinungsäusserungen zur Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Obwohl Stellungnahmen zum Antrag des Beurteilungsgremiums im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nicht im Zentrum stehen, haben zahlreiche Einsender die Gelegenheit benutzt, sich zur Projektwahl zu äussern. Das Ergebnis dieser Eingaben wird nachfolgend kurz zusammengefasst.

Generell kann festgestellt werden, dass sich die Gegner des Vorprojektes „Leporello“ an der Bewertung mittels Noten kaum beteiligt haben. Die Befürworter von „Leporello“ hingegen bewerteten das Projekt zumeist mit der Bestnote. Zusammenfassend kann folgender Schluss gezogen werden:

Ein Fünftel der Mitwirkenden stellt sich hinter das Vorprojekt „Leporello“.

Zwei Fünftel geben keine ausdrückliche Stellungnahme „pro Leporello“ ab oder sprechen sich für Kombinationen aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Mehrzahl der Mitwirkenden ohne ausdrückliche Stellungnahme „pro Leporello“ den Bewertungsbogen ausgefüllt und dem Vorprojekt „Leporello“ mehrheitlich gute Noten erteilt haben.

43.6% der Mitwirkenden beurteilten die Gestaltung der Strassenbrücke des Vorprojektes „Leporello“ als „gut“ oder „sehr gut“ (Diagramm 2).

Zwei Fünftel der Mitwirkenden befürworteten ausdrücklich das Vorprojekt „Key West“.

Anzahl und Art der Äusserungen zur Projektwahl:

Stellungnahme	Anzahl Mitwirkende	Prozent aller Mitwirkenden (Total 1518)
Pro „Leporello“	304	20.0 %
Pro „Key West“ als Gesamtprojekt	617	40.6 %
Pro „homofaber“	9	0.6 %
Pro Variante Gemeinderat	50	3.3 %
Pro „Leporello“ mit Fussgänger- und Velobrücke „Key West“	4	0.3%
keine eindeutige Stellungnahme	534	35.2 %
Total	1518	100.0 %

Tabelle 4: Äusserungen zur Projektwahl

Zu dem zahlenmässigen Unterschied zwischen den Befürwortern von „Key West“ (617) und den ausdrücklichen Befürwortern von „Leporello“ (303) ist zu bedenken, dass die Befürworter von „Leporello“ nicht das Bedürfnis hatten, ihre Zustimmung zu „Leporello“ ausdrücklich zu bestätigen, da „ihr“ Projekt bereits gewählt ist.

Die ausdrücklichen Befürworter des Vorprojektes „Leporello“ argumentieren denn auch hauptsächlich mit Hinweisen zum Vergabeverfahren:

Stellungnahme	Anzahl Mitwirkender	Prozent der Befürworter
Dem Antrag des Beurteilungsgremiums ist zu folgen	81	26.4 %
Submissionsregeln einhalten	20	6.5 %

Tabelle 5: Hinweise zum Verfahren

Aufgrund vertiefter Analysen lassen sich ungefähr 660 Gegner des Vorprojektes „Leporello“ ermitteln. Die häufigsten Argumente sind (Mehrfachnennungen möglich):

Stellungnahme	Anzahl Mitwirkender	in Prozent aller Gegner
ohne nähere Begründung	329	50 %
Ästhetische Aspekte	90	14 %
Bestnoten für Städtebau, Verkehr für „Key West“, Projektorganisation und Projektmanagement überbewertet	95	14 %
Bevorzugung der lokalen Ingenieurunternehmungen	51	8 %
Dem „Volkswillen“ ist zu folgen	21	3 %

Tabelle 6: Argumente gegen das gewählte Vorprojekt „Leporello“

Unabhängige vom Solothurner Tagblatt und von der Solothurner Zeitung durchgeführte Umfragen mit der Frage nach der Bevorzugung der beiden Vorprojekte „Leporello“ und „Key West“ ergaben gemäss deren Angaben folgende Resultate:

Abstimmungsart	Total Antworten	Pro „Leporello“	Pro „Key West“
Internet-Abstimmung	1'474 (100%)	433 (29.4%)	1'041 (70.6%)
Schriftliche Eingaben	390 (100%)	70 (17.9%)	308 (79.0%)

Tabelle 7: Abstimmung Solothurner Tagblatt

Abstimmungsart	Total Antworten	Pro „Leporello“	Pro „Key West“
----------------	-----------------	-----------------	----------------

Internet-Abstimmung	749 (100%)	260 (34.7%)	489 (65.3%)
---------------------	------------	-------------	-------------

Tabelle 8: Abstimmung Solothurner Zeitung

Infolge der abgeänderten Fragestellung und anderer offener Fragen kann das Resultat der Umfrage für die Auswertung des Mitwirkungsverfahrens nicht berücksichtigt werden.

8 Eingaben von Gemeinden, Verbänden, Parteien, Komitees oder Institutionen

Nachstehend werden die Eingaben in zusammengefasster Form wiedergegeben. Die Originaltexte sind beim AVT archiviert.

Einwohnergemeinde Stadt Solothurn; Brief vom 28. August 2003

Die Projektierung und Ausführung der Westtangente soll entsprechend der Empfehlung des Beurteilungsgremiums, aber mit Vorbehalt der nachfolgenden Abweichung, den Verfassern des Projektes „Leporello“ übertragen werden.

Die Ausführung des aarequerenden Bereichs vom Anschluss Bürenstrasse bis nördlich der Hans Huber-Strasse inklusive Fussgängerbrücke (Aarebrückenbereich) ist den Verfassern des Projektes „Key West“ zu übertragen.

Die gestalterische und verkehrstechnische Optimierung des Gesamtprojektes soll im Sinne und nach Möglichkeit unter Beizug der verantwortlichen Verfasser von „Key West“ erfolgen.

Einwohnergemeinde Biberist; Protokollauszug vom 28. August 2003

Zur Frage des Brückenprojektes verzichtet die Gemeindebehörde auf eine Stellungnahme.

Bezüglich Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist die Realisierung eines Verkehrskreisels beim Knoten Bürenstrasse ausdrücklich erwünscht.

Bürgergemeinden und Waldeigentümer Verband Kanton Solothurn und Pro Holz Solothurn; Brief vom 20. August 2003

BWSo und Pro Holz Solothurn wünschen eine Überprüfung des Projektes für die Fussgänger- und Velobrücke bezüglich einer Ausführung in Holz.

Begründung:

- Die Solothurner Regierung hat sich zur Agenda 21 verpflichtet
- Holz ist ein regionaler, hochwertiger und ökologisch sinnvoller Werkstoff
- Ein Bauwerk aus Holz fügt sich hervorragend in die Landschaft ein
- Unzählige beachtliche Holzbrücken wurden in den letzten Jahren in allen Regionen der Schweiz realisiert
- Bei richtiger Verwendung ist Holz ein sehr dauerhafter Baustoff
- Bezüglich Unterhalt schneiden sorgfältig konstruierte Holzbrücken gegenüber Stahl- oder Betonkonstruktionen nicht schlechter ab
- Die vielen bereits realisierten Holzbrücken belegen, dass selbstverständlich auch mit Holz für sämtliche Benützer sichere Bauwerke realisiert werden können

Arbeitsgruppe FussgängerInnen und VelofahrerInnen; Brief vom 31. August 2003

Im Interesse der Zuteilung der Schulkinder auf die verschiedenen Schulhäuser (Schliessung der Wengibrücke erst nach der Realisierung der Umfahrung) soll die Velo- und Fussgängerbrücke, wenn irgendwie möglich, vorzeitig realisiert werden.

Die Velo- und Fussgängerbrücke sollte auf beiden Seiten der Aare jeweils von zwei Seiten her Zufahrtsrampen aufweisen, damit dem Veloverkehr keine Umwege aufgezwungen werden.

Die Verlängerung der Veloroute Richtung Norden (zur Segetzstrasse) muss auch Bestandteil des Projektes sein (vgl. Projekt „homo faber“). Im Bereich der Unterquerung der SBB-Linie muss sie mit der Umfahrung zusammen oder parallel geführt werden (hohe „Velosicherheit“).

Bei der Querung der Umfahrung durch den Langsamverkehr in Ost-West-Richtung sind sämtliche Vorschläge der drei Projekte zu beachten und aus Sicht des Langsamverkehrs zu optimieren.

Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare; Brief vom 31. August 2003

„Key West“ wird aus ästhetischen und aus praktisch-technischen Gründen abgelehnt (beeinträchtigt Blick auf Stadtbild, keine transparente Vorlandbrücke auf der Südseite, zerstört die historische „Kottmann-Villa“, ungenügende Lärmdämmung, hohe Unterhaltskosten).

„Leporello“ als „light-Version“ mit weniger schwerfälligem, hellerem Material der Seitenbrüstungen, ev. gestaltet durch eine ornamentale Gliederung, wird befürwortet. Für Velos und Fussgänger wäre eine gut in die Landschaft passende Holzkonstruktion zu empfehlen.

Das drittplatzierte Projekt „homofaber“ besticht durch Eleganz und Effizienz. Mit einigen Anpassungen an der Nordseite sollte dieses Projekt realisiert werden.

visarte.solothurn; Berufsverband visuelle Kunst; Mail vom 31. August 2003

Keines der drei Projekte bietet in ästhetischer Hinsicht eine wirklich überzeugende Lösung für den Umgang mit der sensiblen Aarelandschaft.

ACS Sektion Solothurn; Brief vom 27. August 2003

1. Aus städtebaulichen und aus verkehrstechnischen Überlegungen muss das Projekt „Key West“ realisiert werden. Das Projekt „Leporello“ vermag weder aus ästhetischer Sicht noch bezüglich den vorgeschlagenen verkehrstechnischen Lösungen im Anschlussbereich Nord zu überzeugen.
2. Es sollte eine einvernehmliche Lösung gesucht werden, worin die Brücken durch das Team „Key West“ realisiert und die übrigen Teile an das Team „Leporello“ vergeben werden sollten. Allerdings wäre es sinnvoll, das ganze Projekt bezüglich Verkehrstechnik mit Elementen aus „Key West“ zu optimieren, da die Jury diesen Teil höher bewertet hat.

3. Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen müssen vordringlich mit den Massnahmen zur A5 koordiniert werden. Deren Ausmass muss bezüglich Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit überprüft werden. Der lokale Verkehr, der nicht primär von den Neubauten (A5, Entlastung West) tangiert wird, darf nicht unnötigerweise behindert werden.

TCS Sektion Solothurn; Brief vom 20. August 2003

1. Die ursprünglich nicht vorgesehene Fussgängerbrücke wird nicht abgelehnt; der Stimmbürger könnte sich diesbezüglich jedoch übergangen vorkommen.
2. Die Brücke sollte möglichst rasch realisiert werden, Verzögerungen sind nicht zuzulassen, Rechtsstreite sind möglichst zu vermeiden.
3. Unter der Voraussetzung, dass die Verfahrensregeln eingehalten worden sind (davon wird ausgegangen), ist das Ergebnis der Jury zu akzeptieren.
7. Fachleute warnen davor, eine Schrägseilbrücke an diesem Ort nicht zu realisieren. Die Jury hatte gute Gründe, von dieser Lösung abzuraten.
8. Der TCS bittet die Verantwortlichen, zur Tat zu schreiten, und die lächerlich anmutenden Heimatschutz-Argumente, die nicht einmal der Heimat dienen, nicht überzugewichten.

Armenverein der Stadt Solothurn; Brief vom .25. August 2003

Bei der Bearbeitung der Entlastung West ist die Verfügung vom 30.01.95 des Baudepartementes des Kantons Solothurn zu berücksichtigen, so dass die Erschliessung der Liegenschaft Weissensteinstrasse 33 auch nach der Erstellung der Entlastung West gewährleistet ist.

Zwecks Koordination von Planung und Ausführung ist rechtzeitig mit der Vertretung des Armenvereins Kontakt aufzunehmen.

Solothurner Ruderclub; Brief vom 18.August 2003

Die durchgehende Erschliessung des Bootshauses mit dem Anhänger ist für den Club von absolut vitaler Bedeutung.

Eine eventuelle Nutzung des Widerlagers der neuen Brücke als Unterstand für Bootsanhänger oder als Lagerraum ist zu prüfen.

9 Äusserungen zum Verfahren

Private:

Zum Vergabeverfahren sind verschiedene Äusserungen eingegangen. Interessant ist die hohe Anzahl von Warnungen vor Verfahrensfehlern durch Vertreter der Berufsstände der Architekten, Ingenieure und Juristen. Eine grössere Anzahl von Einsendern äusserten sich dahingehend, dass die Entscheidung des Beurteilungsgremiums nicht durch politisch motivierte Beweggründe umgestossen werden soll. Andernfalls müsse mit langen und teuren Rechtsstreitigkeiten gerechnet werden.

Weitere Stellungnahmen bemängeln insbesondere das Ausschliessen der Bevölkerung vom Entscheid über die Projektwahl.

Mehrere Einsendungen unterstellen eine Voreingenommenheit der durchführenden Stellen und des Beurteilungsgremiums. Sie wünschten eine neutrale, unabhängige Stelle für die Durchführung derartiger Verfahren.

sia Sektion Solothurn; Brief vom 14. August 2003

Der sia begrüsst, dass für die Entlastung West mit dem zweistufigen Projektwettbewerb ein Qualitätsverfahren gewählt wurde, anstelle eines Honorarangebotsverfahrens.

Er schätzt die Anstrengungen, ein qualitätsvolles, nachhaltiges Gesamtprojekt realisieren zu können. [...] Das Verfahren ist aus Sicht des sia korrekt durchgeführt worden.

Der sia Sektion Solothurn stützt den Entscheid (des Beurteilungsgremiums) vorbehaltlos. Die Kompetenz des Beurteilungsgremiums ist überregional fundiert und unbestritten. Der Entscheid ist transparent und fachlich nachvollziehbar und als Ergebnis richtig.

Ein politisch motivierter Vorschlag der Stadt Solothurn, die beiden Projekte zu verschmelzen, kann aus fachlicher Sicht und aus Gründen der Verfahrenssicherheit nicht unterstützt werden. Der sia verurteilt grundsätzlich alle Aktivitäten zum Sturz des Juryentscheides, sowohl von Seiten der beteiligten Teams und von Mitgliedern des Beurteilungsgremiums wie auch auf politischer Ebene. Er wehrt sich mit allem Nachdruck gegen die Untergrabung der Wettbewerbskultur.

Der sia empfiehlt dem Regierungsrat des Kantons Solothurn, den Entscheid des Beurteilungsgremiums umzusetzen, das erstrangierte Projekt „Leporello“ zu realisieren und dessen Verfassersteam den Auftrag zu erteilen. Anderslautende Anträge und Empfehlungen sollen nicht berücksichtigt werden, aus Gründen der Verfahrenssicherheit und damit die Zukunftsfähigkeit des Wettbewerbsverfahren erhalten bleibt und dadurch die Qualität der Projekte gesichert werden kann.

visarte.solothurn; Berufsverband visuelle Kunst; Mail vom 31. August 2003

Die Bevorzugung einheimischer Angebote war kein Beurteilungskriterium. Bei dessen Berücksichtigung würde man den ausgeschriebenen Wettbewerb für null und nichtig erklären.

Der Regierungsrat sollte sich bei seiner Entscheidung der Gefahr bewusst sein, dass er die Wettbewerbskultur im Kanton in Verruf bringen könnte. Die Künstlerinnen und Architekten wissen aus Ihrer täglichen Erfahrung heraus nur zu gut, dass der Entscheid einer Jury aus Fachleuten unanfechtbar ist. Unter diesen Bedingungen lassen sie sich auf einen Wettbewerb ein. Deswegen sollte der Entscheid des Regierungsrates auf Grundlage desjenigen der Jury erfolgen, und sich nicht durch das Eingehen auf eine selbstdeklarierte Volksmehrheit disqualifizieren, was zudem erhebliche Folgekosten nach sich ziehen könnte.

Der Kanton hat für die folgenden Jahre verschiedene Wettbewerbe zu einschneidenden Gestaltungen des öffentlichen Raums vorgesehen. Wenn er jetzt ein falsches Signal setzt, untergräbt er auch die Qualität dieser zukünftigen Ausschreibungen.

TCS Sektion Solothurn; Brief vom 20. August 2003

4. Es geht nicht darum, irgendwelche Ingenieuraufgaben im Raum Solothurn zu plazieren, sondern darum, den fachlich richtigen Juryentscheid umzusetzen.
5. Fragen der Wettbewerbsbedingungen können nicht via Leserbrief beantwortet werden. Wenn eine Jury eingesetzt wird, ist deren Entscheid zu akzeptieren.
6. Unverständlich scheint die Auffassung der Stadt Solothurn, die zwei Projekte vermischen will. Dies ist bei in sich geschlossenen Projekten nicht möglich.

Weitere Argumente betreffen Eingaben zum Projekt, sie sind in Kapitel 8 des Mitwirkungsberichtes wiedergegeben.