

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Amt für Raumplanung
Abteilung Öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

27. August 2007

Vernehmlassung zur Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals

Sehr geehrte Damen und Herren

Für den Synthesebericht zur Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals danken wir Ihnen. Gerne benützen wir die Gelegenheit, zu den uns betreffenden Fragen Stellung zu nehmen.

Die BLT-Linie 10 erschliesst die Solothurner Regionen Dornach und Leimental. Im Solothurner Teil des Leimentals stellt diese Tramanbindung die einzige ÖV-Verbindung, insbesondere zur Kernstadt Basel, dar und ist daher für uns von grosser Bedeutung.

Der Dornacher Ast der Linie 10 wurde im Rahmen des Projekts „Euroville“ mit der Neubaustrecke von der Münchensteinerbrücke via „Peter Merian“ direkt an den Bahnhof SBB angebunden. Eine Verbindung des Leimentals auf kurzem Weg zum Bahnhof SBB fehlt hingegen. Fahrgäste aus dem Leimental können den Bahnhof SBB zwar umsteigefrei erreichen, müssen jedoch einen zeitaufwändigen Umweg via Theaterbogen in Kauf nehmen. Wir sind daher an einer Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof SBB mit direkter Linienführung sehr interessiert.

Der vorliegende Bericht zeigt auf der Basis fundierter Analysen und Bewertungen auf, wie das Leimental besser an den Bahnhof SBB angebunden werden kann. Wir danken Ihnen für die geleistete Arbeit und beantworten gerne im Folgenden die in Ihrem Schreiben vom 23. April 2007 gestellten Fragen:

1. Können Sie sich den Empfehlungen der Studie grundsätzlich anschliessen?

Ja, wir können uns den Empfehlungen der Studie grundsätzlich anschliessen.

2. Würden Sie eine Realisierung der Variante „Margarethenstich“ in den nächsten 10 Jahren unterstützen?

Das Ergebnis der Bewertungen zeigt eindeutig, dass die Variante „Margarethenstich“ mit grossem Abstand das beste Nutzen/Kosten-Verhältnis aufweist. Nur mit dieser Variante erscheint uns, mit vertretbarem Aufwand und innert nützlicher Frist, eine wesentliche Verbesserung umsetzbar. Wir unterstützen daher eine Realisierung der Variante „Margarethenstich“ in den nächsten 10 Jahren.

3. Soll der Tunnel unter dem Bruderholz als langfristige Option weiterverfolgt werden?

Das Tram ist der einzige Schienenanschluss des Leimentals. Sollten zum Beispiel Kapazitätsengpässe der Infrastruktur beziehungsweise die künftige Siedlungsentwicklung in diesem Raum eine Aufwertung der heutigen Tram-Verbindung zu einer S-Bahn-ähnlichen Verbindung erfordern, so wäre der Tunnel unter dem Bruderholz eine – allerdings mit erheblichem Aufwand verbundene – Möglichkeit zu einer langfristigen Fortentwicklung der Infrastruktur.

Ein derartiges Vorhaben muss allerdings im Zusammenhang mit den anderen Grossprojekten im öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Basel gesehen werden.

4. Sind Ihres Erachtens in der Untersuchung wesentliche Aspekte nicht oder zu wenig berücksichtigt worden?

Unseres Erachtens sind die Grundlagen für die Varianten der Infrastruktur gut aufgearbeitet und alle Aspekte berücksichtigt worden.

Besonderes Augenmerk ist im Referenzfall, wenn sich die Realisierung des Margarethenstichs verzögern sollte, darauf zu legen, ob die Einspurstrecken beim Schmidlihof und der Heuwaage zu Problemen mit der Fahrplanstabilität führen.

Das im Bericht zugrundegelegte Betriebskonzept ist für die Bewertung der Infrastrukturmassnahmen zur besseren ÖV-Anbindung des Leimentals zielführend. Für weitergehende Planungen sollten allerdings auch weitere Betriebskonzepte in die Überlegungen einbezogen werden (siehe auch unsere Antwort auf Frage 5).

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie?

Der Studie liegt die Führung zweier Tramlinien ins Leimental zugrunde. Dabei wird nur eine der beiden Tramlinien bis Flüh – Rodersdorf geführt. Diese Lösung entspricht auch unseren Vorstellungen. Die Solothurner Gemeinden im Leimental sind damit allerdings nur an eine Linie angebunden. Bei der weiteren Planung ist daher Wert darauf zu legen, dass eine attraktive Umsteigeverbindung mit schlanken Anschlüssen zwischen den beiden Tramlinien entsteht, damit künftig nicht nur der Bahnhof SBB, sondern auch weiterhin die Innerstadt aus dem Leimental möglichst schnell erreicht werden kann.

Bezüglich des Betriebskonzepts der beiden Tramlinien im Leimental sind vertiefte Untersuchungen nötig. Uns erscheinen neben der Variante zweier gleichberechtigter Linien, die jeweils alle Haltestellen auf den parallel befahrenen Abschnitten bedienen, auch Varianten prüfenswert, bei denen diejenige Linie, welche das hintere Leimental erschliesst, im engeren Agglomerationsgürtel beschleunigt wird. Wir denken hierbei an ähnliche Lösungen, wie sie zum Beispiel beim Regionalverkehr Bern – Solothurn oder bei der Forchbahn erfolgreich angewendet werden.

Wir bitten Sie, die Abteilung Öffentlicher Verkehr unseres Amts für Verkehr und Tiefbau in die weiteren Planungen des Tram-Angebotes im Leimental einzubeziehen.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Peter Gomm
Landammann

sig.
Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber