

Regierungsratsbeschluss

vom 30. Juni 2009

Nr. 2009/1208

KR.Nr. ID 116/2009 (BJD)

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Bahnhof Solothurn-Kreisellösung (23.06.2009) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Die Verkehrssituation am Bahnhof Solothurn ist seit Jahren unbefriedigend. Bedingt durch Sanierungsarbeiten auf dem ganzen Bahnhofareal, hat sich die Bauleitung als Zwischenphase für die Verkehrsführung über einen provisorischen Kreisel und einen neuen Standort der Haltestelle des „Bipperlisis“ entschieden. In der Praxis zeigt sich, dass der Verkehr vor dem Bahnhof Solothurn seither wesentlich flüssiger rollt als mit der bisherigen Ampellösung, und dass die Verkehrsteilnehmer trotz den Behinderungen durch die Bauarbeiten praktisch keine Wartezeiten mehr in Kauf nehmen müssen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat zur Zeit den Verkehrsfluss beim Bahnhofplatz Solothurn?
2. Erachtet der Regierungsrat es als realistisch und möglich, die Verkehrsführung so neu zu planen, dass anstelle einer Ampelanlage ein Kreisel gebaut wird, ähnlich dem heutigen Provisorium?
3. Welche Projektänderungen wären nötig?
4. Hätte eine solche Projektänderung finanzielle Vorteile bezüglich den Baukosten sowie des Unterhalts?
5. Ist eine Lösung mit der provisorischen Haltestelle des „Bipperlisis“ auf Dauer so realisierbar, dass auch für Fussgänger ein sicherer Bahnhofzugang gewährleistet werden kann?
6. Hat die Regierung eine Lösung für das „Bipperlisis“ analog dem Baseltor-Kreisel geprüft? Wenn ja, zu welchem Schluss kam man?
7. Wie stellt sich die Bevölkerung zum neuen Projekt und zur heutigen Situation? Werden diesbezüglich Anfragen gemacht? Gibt es positive und/oder negative Reaktionen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Dringlichkeit

Der Kantonsrat hat am 23. Juni 2009 die Dringlichkeit beschlossen.

4. Stellungnahme des Regierungsrates

4.1 Allgemeines

Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts A5 Solothurn – Biel am 18. April 2002 hat sich die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz erheblich reduziert. Nach dem Bau der Entlastung West ist die Verkehrsbelastung nochmals zurückgegangen. Der Bahnhof Solothurn ist mit den Verknüpfungen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Aare Seeland mobil AG (ASm) und den Buslinien der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU) und Postautobetrieben einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Solothurn. Er bildet auch das Tor und die Visitenkarte zur Stadt. Heute wird der Platz auch der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und das Auffinden der Haltestellen ist für Ortsunkundige schwierig. Der Fussgängerzugang zum Stadtzentrum ist unattraktiv und in den Nachtstunden fühlen sich die Passanten insbesondere in der Personenunterführung subjektiv unsicher.

Es ist das Ziel, die Verkehrsentlastung zu nutzen und das gesamte Bahnhofgebiet den neuen Gegebenheiten anzupassen. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofgebiet soll im Rahmen einer Gesamterneuerung neu organisiert werden. Gleichzeitig soll die städtebauliche Situation mit baulichen und gestalterischen Massnahmen aufgewertet werden. Folgende Hauptpunkte werden dabei berücksichtigt:

- Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Umsteigeverbindungen zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln.
- Bildung eines regionalen Verkehrsknotens mit Vorbildcharakter, der alle Verkehrsträger partnerschaftlich zusammenführt und vor allem eine benutzerfreundliche Lösung darstellt.
- Attraktivierung der (oberirdischen) Fussgängerbeziehungen, insbesondere zum Stadtkern – der Bahnhof als Tor zur Stadt.
- Sicherung der Veloverbindungen zum und vom Bahnhof beziehungsweise zu einer neuen unterirdischen und bewachten Velostation.
- Substanzerhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Neugestaltung des Strassenareals inkl. den Lichtsignalanlagen gehört zum Gesamtprojekt „Flankierende Massnahmen zur A5“, welche ein fester Bestandteil des Autobahnneubaus Zuchwil bis Grenchen und bundesbeitragsberechtigt sind. Bund und Kanton Solothurn haben entsprechende Beschlüsse gefasst. Das Vorprojekt wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 28. März 2001 mit der Zusicherung des Bundesbeitrages bewilligt.

Die Bahnanlage der Aare Seeland mobil AG untersteht dem eidgenössischen Eisenbahngesetz (EBG) und der zugehörigen Eisenbahnverordnung (EBV). Das Projekt wurde vom Bundesamt für Verkehr am 27. Dezember 2005 genehmigt.

Massgebend für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind überdies der Erschliessungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 2005/164 vom 18. Januar 2005) und der Teilzonen- und Gestaltungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 2005/1533 vom 12. Juli 2005).

4.2 Zu Frage 1

Die Beurteilung des Verkehrsflusses bedarf einer differenzierten Betrachtung. Der Verkehr für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) hat sich in der Tat vorübergehend verflüssigt. Dieser Umstand konnte bereits in der ersten Bauphase festgestellt werden und hat sich nun in der zweiten Bauphase (Kreisel) fortgesetzt. Eine Baustelle mit Verkehrsbehinderung hat eine abschreckende Wirkung und löst per se eine Verkehrsverlagerung aus. Im vorliegenden Fall hat eine Verkehrszunahme auf der Baslerstrasse und der Entlastung West Solothurn stattgefunden. Dies bestätigen auch die verringerten Rückstaulängen der unverändert eingestellten Lichtsignalanlagen „Wengistrasse“ und „Luzernstrasse“ in Zuchwil. Auf der Entlastung West sind die Kapazitätsgrenzen insbesondere in Spitzenzeiten erreicht.

Verschlechtert hat sich infolge der Baustelle natürlich die Situation für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere die Umsteigewege für die Passagiere des „Bipperlisi“ sind länger und nicht attraktiver geworden, zumal die Benutzer des „Bipperlisis“ die Unterführung benutzen müssen. Auch das Auffinden der einzelnen Bushaltestellen ist infolge der Baustelle für Ortsunkundige schwierig geworden. Auch die Velofahrer müssen längere Umsteigewege (Veloparkplätze) in Kauf nehmen und die Verkehrsführung ist unattraktiv. Dies alles sind übliche Begleiterscheinungen bei einer solchen Baustelle.

4.3 Zu Frage 2

Eine Änderung des bereits im Bau befindlichen Projekts ist unrealistisch. Sämtliche Plangenehmigungsverfahren auf Kantons- und Bundesebene müssten wiederholt werden und bereits zugesicherte Bundesbeiträge und andere Beiträge (z.B. SBB AG) wären ungewiss. Vereinbarungen innerhalb der Bauherrengemeinschaft „Neuer Bahnhofplatz Solothurn“ müssten neu verhandelt werden.

Die provisorische Verkehrsführung, wie sie sich heute präsentiert, wurde selbstverständlich im Rahmen des Wettbewerbs (als Definitivum) gründlich studiert, nachdem mehrere Wettbewerbsteilnehmer dies so vorgeschlagen hatten. Mit dieser Variante hätte eine wesentliche Zielsetzung nicht erreicht werden können, nämlich die kurzen und regengeschützten Umsteigewege für alle öV-Benutzer. Der Kreiserverkehr wäre (unabhängig vom „Bipperlisi“) aber auch durch die neu oberirdisch strassenquerenden Fussgänger stark gestört. Leistungsberechnungen haben ergeben, dass die Leistungsfähigkeit massiv reduziert würde. Aus diesen Gründen wurde die Kreisellösung schon frühzeitig verworfen.

4.4 Zu Frage 3

Das Projekt Bahnhofplatz müsste inkl. Zufahrten von Grund auf neu konzipiert werden. Diese Neukonzipierung würde nicht nur die Anpassung des eigentlichen Bahnhofplatzes (Randsteine, Beläge, Entwässerung, Werkleitungen für die Lichtsignalanlage, Fundamente für Beleuchtungsmasten und Perondächer, Signalisation etc.) sondern auch die bereits realisierten Zufahrten (Rötistrasse Süd und Luzernstrasse) betreffen. Im Weiteren müssten die bereits bestellten Materialien (z.B. Lichtsignalanlage) vergütet werden. Zudem würden infolge des Baustopps zusätzliche Kosten für die Bauteuerung, das Vorhalten der Baustelle verbunden mit Entschädigungen durch die einseitige und unzeitige Vertragsänderung mit der beauftragten Totalunternehmung anfallen.

4.5 Zu Frage 4

Eine solche Projektänderung in der heutigen Phase der Bauarbeiten hätte Kostenfolgen in Millionenhöhe, weil die Arbeiten für mindestens ein Jahr unterbrochen werden müssten (neue Plangenehmigungsverfahren) und bereits ausgeführte Arbeiten (siehe Antwort zu Frage 3) überholt wären. Dabei bestünde zusätzlich das Risiko, dass mögliche Einsprachen und Beschwerden das Projekt weiter verzögern, resp. sogar ganz verunmöglichen könnten, zumal rechtlich auch mit der fehlenden Planbeständigkeit argumentiert werden könnte.

Für den betrieblichen Unterhalt spielt die Kreiselform keine wesentliche Rolle, abgesehen davon, dass die Lichtsignalanlagen und die dazu notwendige Energie etwas Mehraufwand bedeuten.

4.6 Zu Frage 5

Die Sicherheit der Fussgänger würde insofern tangiert, weil neu zwei stark befahrene Strassen mit Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage überquert werden müssten. Bekanntlich passieren gerade an solchen Fussgängerstreifen relativ viele Unfälle. Die Möglichkeit, die Unterführung und damit einen Fussgängerstreifen weniger zu benutzen, ist zwar gegeben, widerspräche jedoch der Zielsetzung der oberirdischen Querung des Bahnhofplatzes.

4.7 Zu Frage 6

Selbstverständlich könnte das „Bipperlisi“ analog Baseltorkreisel über einen Kreisel Bahnhofplatz geführt werden. Damit ist jedoch eine oberirdische Fussgängerquerung nicht mehr möglich. Ein Kreisel mit nebenstehenden Fussgängerstreifen (mit Haltepflicht für den MIV) hätte nur eine reduzierte Leistungsfähigkeit.

4.8 Zu Frage 7

Das sich in Ausführung befindliche Projekt wurde im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens vom Bürger akzeptiert, im Rahmen des Erschliessungsplanverfahrens genehmigt und kann nicht kurzfristig und ohne weiteres angepasst werden. Einzelne Stimmen sind uns bekannt, welche über den (provisorischen) Verkehrsfluss erfreut sind und fragen, ob sich dieser nicht als definitive Lösung eigne. Wir gehen aber davon aus, dass die dargestellten Randbedingungen nicht bekannt sind und dass mit der neuen Anlage weit weniger Stau vorkommen wird als mit der alten, renovationsbedürftigen Lichtsignalanlage. Grundsätzlich ist eine positive Stimmung festzustellen. Die Bevölkerung freut sich auf den neuen Bahnhofplatz.



Andreas Eng
Staatschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (3)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat