

Regierungsratsbeschluss

vom 27. Januar 2020

Nr. 2020/142

Solothurn, Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse: Bericht über die öffentliche Mitwirkung

1. Feststellungen

Im Zeitraum vom 20. Juni 2019 bis 16. August 2019 haben das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) und die Aare Seeland mobil AG (asm) die öffentliche Mitwirkung zur Planung des Projektes «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» in Solothurn gemäss Artikel 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) sowie § 3 Absatz 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) durchgeführt.

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung war das Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Projekt. Das AVT und die Aare Seeland mobil AG haben dieses Konzept gemeinsam ausgearbeitet.

Die Bahn- und Strasseninfrastruktur im Abschnitt Baseltorkreisel bis St. Katharinen ist in einem sehr schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Gleichzeitig sollen auch verkehrliche Defizite behoben und die Strassenanlage umgestaltet werden.

Gegenstand, Ablauf und Resultate des Mitwirkungsverfahrens sind im Bericht «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn, Bericht über die öffentliche Mitwirkung» vom Januar 2020 dokumentiert.

Im Rahmen der Mitwirkung sind 63 schriftliche Stellungnahmen eingegangen; darunter von Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen.

Die Mitwirkung zeigt ein sehr heterogenes Bild: Unbestritten ist von allen Seiten, dass die Baselstrasse saniert werden muss. Gleichzeitig wird die vorgeschlagene Lösung mehrheitlich skeptisch bis ablehnend beurteilt: Das Projekt behebe die Defizite nicht, sondern schaffe neue Probleme. Insbesondere zeigt sich, dass der Vorschlag für einen Mischverkehr als stark «bahngetrieben» wahrgenommen wird. Etliche Mitwirkende stellen ihn in Zusammenhang mit einer Fahrplanverdichtung der Bahn auf Viertelstundentakt.

Tatsächlich erfolgt die Projektierung von zwei Gleisen zwischen Kreisel Baseltor und St. Katharinen nicht aufgrund der Anforderungen an den Bahnverkehr. Dieser kann auch mit einem einzigen Bahntrassee gewährleistet werden. Selbst bei einer Erhöhung der Fahrplandichte auf einen Viertelstundentakt kreuzen sich die Züge zwischen St. Katharinen und Feldbrunnen Sandmatt. Zwischen St. Katharinen und Bahnhof Solothurn ist nie mehr als ein Zug gleichzeitig unterwegs.

Grund für die Zweigleisigkeit sind die Anforderungen an die städtische Ausfallachse Baselstrasse und die beschränkenden räumlichen Gegebenheiten im innerstädtischen Bereich. Der Mischverkehr stellt nach Auffassung der Bauherrschaft und der Fachplaner die beste Lösung dar, den bestehenden Raum effizient zu nutzen. Insbesondere kann damit Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Heute teilen sich Fahrräder und Autos die Fahrbahn, was den Verkehrsfluss hemmt und

immer wieder zu gefährlichen Überholmanövern führt. Vom Veloverkehr wird die Baselstrasse deswegen gemieden.

Befürchtet wird im Rahmen der Mitwirkung auch, dass durch die Zusammenlegung von Bahn- und Strassentrassee vermehrt Stau und Behinderungen auftreten könnten. Das AVT hat diese Frage mit Verkehrsfluss-Simulationen eingehend untersucht. In der Variante Mischverkehr wurde durch die Trennung von Bahn/Individualverkehr und Fussgänger/Velo ein ausreichender Verkehrsdurchfluss auf dem Streckenabschnitt Kreisel Baseltor bis St. Katharinen nachgewiesen. Das Vorankommen der Bahn wird durch das Verkehrsmanagement über Lichtsignalanlagen gewährleistet. Die Reisezeit auf dem rund einen Kilometer langen Streckenabschnitt verändert sich für den motorisierten Individualverkehr gegenüber dem heutigen Verkehrsregime kaum.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens konnten keine tauglichen Alternativen zum vorgeschlagenen Konzept aufgezeigt werden: Eine Einstellung des Bahnbetriebs oder eine Umstellung auf Bus steht nach den politischen Entscheiden der letzten Jahre und den bereits getätigten Investitionen in die Bahnverbindung nicht mehr zur Disposition. So wurde als Grundsatzentscheid 2005 der Volksauftrag «Für eine sichere und attraktive Zukunft der Aare Seeland mobil (AG) (Bippertli)» im Kantonsrat erheblich erklärt. Seither wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Niederbipp und der Streckenverlängerung nach Oensingen, dem Bau der 1.7 km langen Doppelspur Flumenthal - Attiswil sowie der Sanierung der Rötibrücke und dem Umbau des Bahnhofplatzes Solothurn erhebliche Investitionen in das Streckennetz getätigt.

Das Projekt «Baselstrasse» ist Bestandteil des Agglomerationsprogrammes des Kantons Solothurn. Der Bund hat die Wirkung anerkannt und seine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt. Damit ist ein weiterer zentraler politischer Beschluss gefällt.

Während am Bahnverkehr und am Mischverkehrskonzept festgehalten wird, sollen im Rahmen der weiteren Projektierung zahlreiche Detailfragen einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Insbesondere sind bei der Führung der Radwege und der Fussgängerverbindungen weitere Verbesserungen nötig. Zudem wird mit den Anstössern nach Optimierungen für die Erschliessung mehrerer Einzelliegenschaften gesucht. Überdies wird untersucht, ob die Dosierungsanlage für den stadteinwärts zirkulierenden Verkehr am östlichen Ortseingang Feldbrunnen statt erst in St. Katharinen erstellt werden kann.

Da das Projekt erst als Betriebs- und Gestaltungskonzept vorliegt, können nur grobe Kostenschätzungen von 30 - 40 Mio. Franken abgegeben werden. Die Höhe der Kosten stiess in der Mitwirkung auf breite Kritik. Tatsache ist, dass sich der Streckenabschnitt in einem so schlechten Zustand befindet, dass eine Totalsanierung unumgänglich ist. Dabei muss eine Strassenanlage und eine Bahnstrecke zugleich saniert werden. Eine 1:1 Wiederherstellung des heutigen Zustandes ist dabei nicht bewilligungsfähig. Eine Umgestaltung auf eine Seitenlage nach aktuellen Bahnnormen würde trotzdem 75 % der Kosten der geplanten Umgestaltung kosten - dabei jedoch die Defizite der heutigen Anlage (insbesondere Sicherheit, Fuss- und Veloverkehr) nicht lösen.

Die Bauarbeiten werden erst nach Fertigstellung des Vorprojektes geplant. Die in der Mitwirkung geäusserten Anliegen für die Bauphase sollen dabei so weit als möglich berücksichtigt werden.

2. Erwägungen

Das Bau- und Justizdepartement (BJD) unterbreitet dem Regierungsrat den Bericht über die öffentliche Mitwirkung zum Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn» zur Kenntnisnahme. Das BJD soll nun mit der Prüfung der Eingaben gemäss dem Bericht über die öffentliche Mitwirkung und deren entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des Vor- und Bauprojektes und der Durchführung des Auflageverfahrens beauftragt werden.

3. Beschluss

- 3.1 Vom Bericht über die öffentliche Mitwirkung zur Planung des Projektes «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn» vom Januar 2020 wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird für ihre Mitwirkung gedankt.
- 3.3 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, die Eingaben gemäss der Auswertung im Bericht stufengerecht zu prüfen und im Rahmen der nachfolgenden Planungs- und Projektierungsarbeiten gegebenenfalls entsprechend zu berücksichtigen.
- 3.4 Der Bericht über die öffentliche Mitwirkung wird veröffentlicht (www.baselstrasse-solothurn.ch).
- 3.5 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Aare Seeland mobil AG das Vor- und Bauprojekt auszuarbeiten und das Auflageverfahren durchzuführen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Bericht über die öffentliche Mitwirkung zum Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse in Solothurn» vom Januar 2020

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (kip/rom)
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Medien