



## **Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn**

Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 20. Juni bis 16. August 2019



Solothurn, Januar 2020



## Änderungsnachweis

Version	Datum	Bezeichnung der Änderungen	Verteiler
0.1	30.09.2019	Entwurf Mitwirkungsbericht	GPL
0.2	07.10.2019	Entwurf Mitwirkungsbericht – Inputs P. Kissling	GPL
0.3	08.10.2019	Textliche Anpassungen P. Kissling	GPL
0.4	17.10.2019	Inhaltliche und textliche Anpassungen H. Matter	GPL
0.5	11.11.2019	Inhaltliche und Layout Anpassungen	GPL
0.6	21.11.2019	Textliche und Layout Anpassungen	GPL
0.7	17.12.2019	Inhaltliche Anpassungen und Schlussredaktion	GPL
0.8	14.01.2020	Anpassungen gem. GPL, BHU	GPL

## Impressum

Projektleitung:

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Berichtverfasser:

Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau (Patrick Kissling Cotti)

Aare Seeland mobil (AG) (Heinrich Matter)

TBF + Partner AG (Mirjam Bieri, Michèle Müller, Paul Hürlimann)

Michael Hug

## Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Ausgangslage und Ziel	5
3. Eckpunkte der Mitwirkung	6
3.1 Durchführung	6
3.2 Eingaben	7
4. Schwerpunktthemen der Eingaben	8
5. Kritikpunkte	11
5.1 Grundsätzliche Ablehnung des Bahnbetriebs und des Viertelstundentaktes	11
5.2 Grundsätzliche Ablehnung des Mischverkehrs	11
5.3 Forderung nach Bus anstatt Bahn	13
5.4 Erschliessung der Einzelliegenschaften	14
5.5 Führung Velo- und Fussverkehr	14
5.6 Technische und gestalterische Inputs	15
5.7 Sicherheitskonflikt der Bahn mit weiteren Verkehrsmitteln	15
5.8 Zusätzliche Umweltbelastungen	17
5.9 Verkehrsfluss, Stau und Ausweichverkehr	17
5.10 Übertriebene Projektkosten	18
5.11 Belastungen während der Bauarbeiten	19

### **Anhang 1:**

Betriebs- und Gestaltungskonzept (Stand Mitwirkung Sommer 2019)

### **Anhang 2:**

Stellungnahmen, Stand 11.11.2019



## 1. Zusammenfassung

Zwischen dem 20. Juni bis 16. August 2019 hat die Mitwirkung zum Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn» stattgefunden. Grundlage für die Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Ziel der Mitwirkung zu diesem frühen Projektstand war es, über das Vorhaben zu informieren und die Überlegungen der Bauherrschaft aufzuzeigen. Im Rahmen der Mitwirkung sollen von den verschiedenen Anspruchsgruppen Hinweise und Bedürfnisse für die weitere Projektierung entgegengenommen werden.

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 löse die Probleme nicht, sondern schaffe neue Probleme. Insbesondere zeigt sich, dass der Vorschlag für einen Mischverkehr als stark «bahngetrieben» wahrgenommen wird. Etliche Mitwirkende stellen ihn sogar in Zusammenhang mit einer Fahrplanverdichtung der Bahn auf einen Viertelstundentakt. Hier liegt indessen ein Missverständnis vor: Die Führung von zwei Gleisen zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen erfolgt nicht aufgrund der Anforderungen an den Bahnverkehr. Dieser kann genauso mit einem einzigen Bahntrasse gewährleistet werden. Auch bei einer Erhöhung der Fahrplandichte auf einen Viertelstundentakt kreuzen sich die Züge zwischen St. Katharinen und Feldbrunnen Sandmatt und nicht im hier diskutierten Abschnitt. 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. Der Mischverkehr stellt, nach übereinstimmender Auffassung der Bauherrschaft sowie dreier unabhängiger Planungsbüros, die beste Lösung dar, den bestehenden Raum effizient zu nutzen. Insbesondere kann damit das grösste Defizit der bestehenden Anlage behoben werden, indem Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen wird. Zudem wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Das Problem kann nur zufriedenstellend gelöst werden, wenn sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) und die Bahn jeweils eine Fahrspur teilen. Dadurch wird im engen, durch denkmalgeschützte Bauten gesäumten Fahrbahnbereich genügend Platz für eine abgetrennte Veloverbindung und Trottoirs für die Fussgänger frei. Heute teilen sich Fahrräder und Autos die Fahrbahn, was den Verkehrsfluss hemmt und immer wieder zu gefährlichen Überholmanövern führt. Von vielen Velofahrern wird die Baselstrasse deswegen gemieden.

Viele Eingaben befürchten auch, dass durch die Zusammenlegung von Bahn- und Strassenstrasse vermehrt Stau und Behinderungen auftreten könnten. Die Bauherrschaft hat dieses Thema mit Verkehrsfluss-Simulationen eingehend abgeklärt. Dabei wurde der Nachweis erbracht, dass der Verkehr auf dem Streckenabschnitt Kreisel Baseltor bis St. Katharinen auch im Mischverkehr fliesst. Mittels Verkehrsmanagementmassnahmen wird der Abschnitt so bewirtschaftet, dass keine Staus entstehen und auch die Bahn ungehinderte Fahrt hat. Rückhaltebereiche werden vor der Einfahrt in den Abschnitt eingerichtet.



Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens konnten keine tauglichen Alternativen zum vorgeschlagenen Konzept aufgezeigt werden: Eine Einstellung des Bahnbetriebs oder eine Umstellung auf Bus, wie dies von verschiedenen Seiten gefordert wurde, steht nach den politischen Entscheidungen der letzten Jahre und den 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) (Bipperlisi)» im Kantonsrat erheblich erklärt. Seither wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Niederbipp und der Verlängerung 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. Einige Eingaben bringen auch die Idee einer unterirdischen Trassierung der Bahn ein. Eine solche würde ein Vielfaches des vorliegenden Projektes kosten und wäre im urbanen, überbauten Gebiet kaum zu realisieren.

Das Projekt ist überdies Teil des kantonalen Agglomerationsprogrammes; der Bund hat das Projekt anerkannt und seine Mitfinanzierung für die Verbesserung der Strasse zugesagt. Zudem übernimmt er via Bahnfinanzierung einen erheblichen Anteil der Kosten.

Aus den genannten Gründen hat die Bauherrschaft entschieden, die Sanierung der Baselstrasse weiterhin mit dem Konzept Mischverkehr zu planen. Hingegen wird sie diverse Eingaben zur Führung der Radwege und der Fussgängerverbindungen einer Überprüfung unterziehen. Zudem wird mit den Eigentümern nach Optimierungen für die Erschliessung mehrerer Einzelliegenschaften gesucht. Diverse Eingaben umfassen weitere Anliegen, wie z. B. die Frage der Minimierung der Belastungen in der Bauzeit. Zudem wird auch ein Ausweichverkehr auf Quartierstrassen befürchtet und es werden flankierende Massnahmen verlangt. Auch die gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr wurde in Frage gestellt. Diese Teile des Projektes werden im Rahmen des Vorprojektes vertieft geprüft und gegebenenfalls angepasst.

Nachfolgender Bericht dokumentiert im Detail die Eingaben und wie diese in der weiteren Projektierung berücksichtigt werden sollen.

## **2. Ausgangslage und Ziel**

Der rund 1 Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und der Haltestelle St. Katharinen weist einen grossen Sanierungsbedarf auf: Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen ersetzt werden. Gleichzeitig bestehen erhebliche verkehrliche Defizite. Vor allem das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und es bestehen Sicherheitsprobleme. Wegen der mangelnden Sicherheit und der Häufung von Unfällen wird die Strecke insbesondere von Radfahrerinnen und Radfahrern gemieden.

Mit dem Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» soll sich das ändern: Der gesamte Strassenabschnitt wird erneuert und der Strassenraum unter den Verkehrsteilnehmenden neu aufgeteilt und aufgewertet. Geplant sind Massnahmen, welche die Betriebssicherheit der Bahn sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich verbessern. Neu soll ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr mit behindertenkonformen Haltestellen geschaffen werden.

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Röthhof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

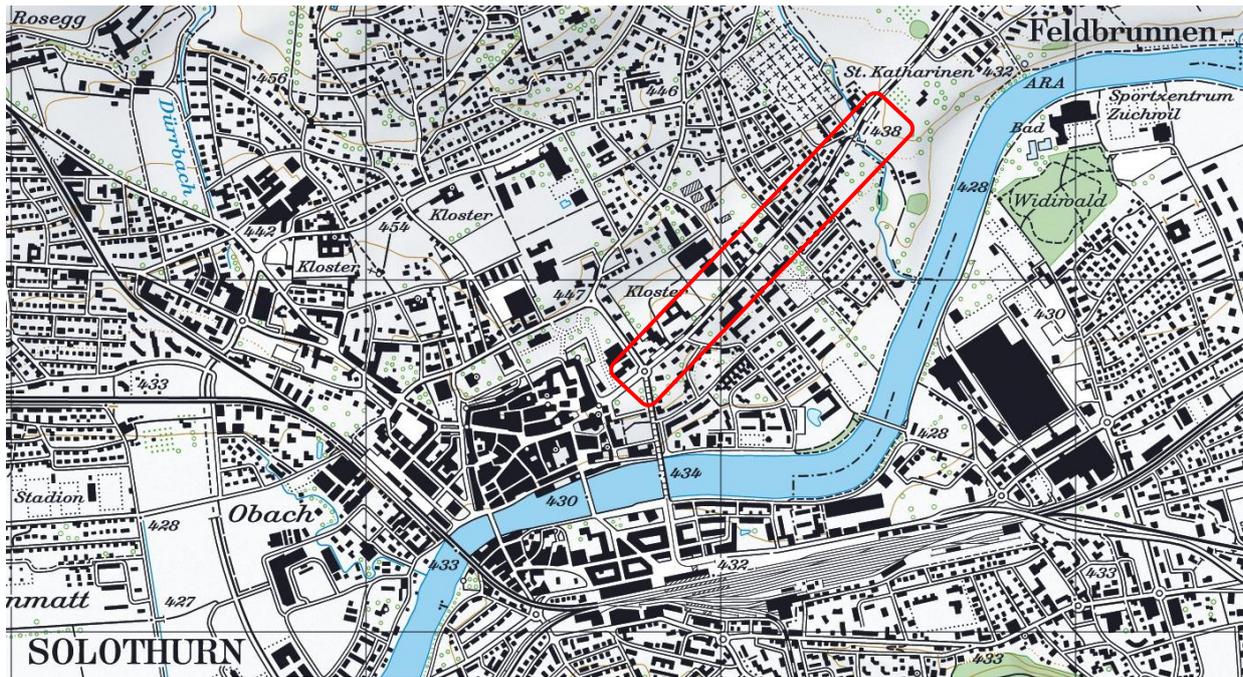


Abbildung 1: Landeskarte Swisstopo: Projektperimeter Sanierung Baselstrasse Solothurn

Die Sanierung ist dringlich: Die Infrastrukturen von Bahn und Strasse sind alt; damit steigen die jährlichen Kosten für den Betrieb. Die ohnehin kostspielige Sanierung soll dafür genutzt werden, bisherige Defizite zu beheben.

Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 3, Abs. 2 (PBG; BGS 711.1) ist die Bevölkerung bei Planungen frühzeitig über Ziele und Ablauf zu unterrichten und es ist dafür zu sorgen, dass sie in geeigneter Weise mitwirken kann.

Mit der Mitwirkung erhielt die Öffentlichkeit Gelegenheit, sich in einem frühen Projektstadium mit dem technischen Projekt auseinanderzusetzen und ihre Meinung zu äussern. Ziel der Mitwirkung war es, dass Anliegen frühzeitig erkannt und nach Möglichkeit im Projekt berücksichtigt werden können.

### 3. Eckpunkte der Mitwirkung

#### 3.1 Durchführung

Das Projekt Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse wurde vom 20. Juni bis 16. August 2019 zur öffentlichen Mitwirkung gebracht. Das Projektdossier lag in diesem Zeitraum beim Amt für Verkehr und Tiefbau des Kanton Solothurn am Röthhof zur Einsicht auf.

Die Basis für die Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (vgl. Anhang 1).

Die Mitwirkung wurde im kantonalen Amtsblatt publiziert. Die direkt betroffenen Grundeigentümer wurden brieflich zum Informationsanlass und zur Mitwirkung eingeladen. Anwohnenden

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Röthhof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn



im erweiterten Projektperimeter wurde die Informationsbroschüre verteilt. Zusätzlich wurden diverse Informationsveranstaltungen angeboten:

- Informationsveranstaltung des Gemeinderats der Stadt Solothurn am 18. Juni 2019
- Mediencafé für interessierte Medien (Fernsehen, Radio etc.) am 19. Juni 2019
- Geschlossene Information für Verbände am 19. Juni 2019
- Informationsveranstaltung für Grundeigentümer am 19. Juni 2019
- Projektvorstellung beim Gemeinderat Feldbrunnen am 1. Juli 2019
- Öffentliche Infoveranstaltung (mit Infolyer, Plakaten, Visualisierungen und anwesenden Projektpersonen) an unterschiedlichen Tagen:
  - Montag, 24. Juni 2019
  - Donnerstag, 4. Juli 2019
  - Samstag, 13. Juli 2019
  - Freitag, 26. Juli 2019
  - Samstag, 10. August 2019
  - Dienstag, 13. August 2019

Für die Mitwirkung wurde eine eigene Internetseite (<http://www.baselstrasse-solothurn.ch>) eingerichtet. Alle relevanten Informationen werden dort der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Für die Informationsanlässe und die Mitwirkungsausstellung wurden Plakate mit den wichtigsten Fakten angefertigt. An den Anlässen wurde zusätzlich auch eine Verkehrssimulation gezeigt, in welcher der Zustand 2030 aufgezeigt wurde.

### **3.2 Eingaben**

Im Rahmen der Mitwirkung sind 63 schriftliche Eingaben eingegangen (gemäss Übersicht in Abbildung 2 unten ersichtlich). Die Detailsangaben sind im Anhang 2 enthalten.

*Nota: Im Verlauf vom November / Dezember 2019 ist eine weitere Eingabe sowie eine Ergänzung zu einer Eingabe eingegangen; diese sind zur Vollständigkeit im Anhang enthalten, in die Übersichtsgrafiken jedoch nicht mehr eingeflossen.*

Folgende Kreise haben eine Mitwirkungseingabe eingereicht:

- |                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| – Gemeinden:                          | 3  |
| – Politische Organisationen:          | 1  |
| – Verbände / Institutionen / Vereine: | 5  |
| – Unternehmen:                        | 1  |
| – Private und Anrainerliegenschaften: | 53 |



## Mitwirkende

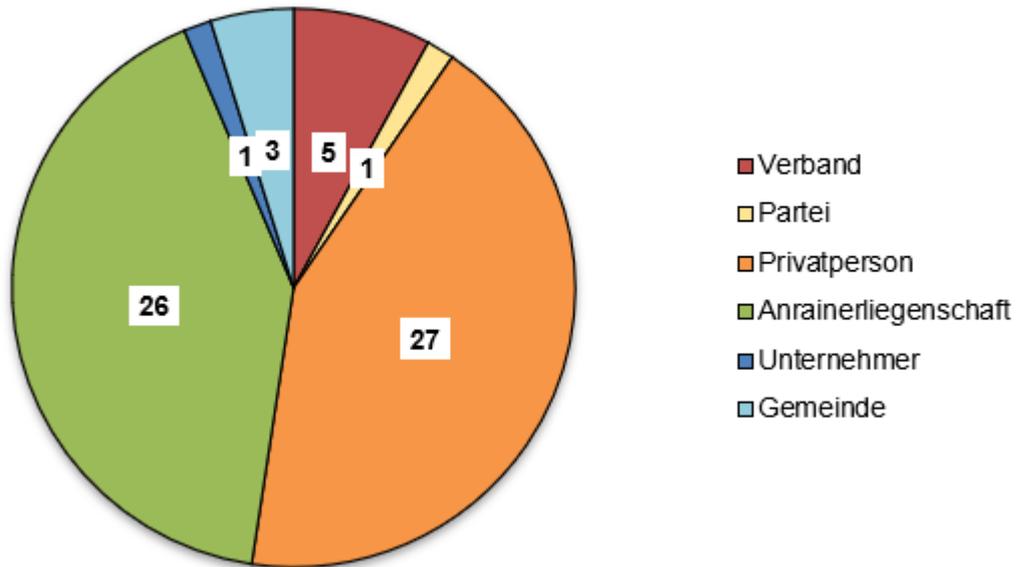


Abbildung 2: Verteilung der verschiedenen Mitwirkenden

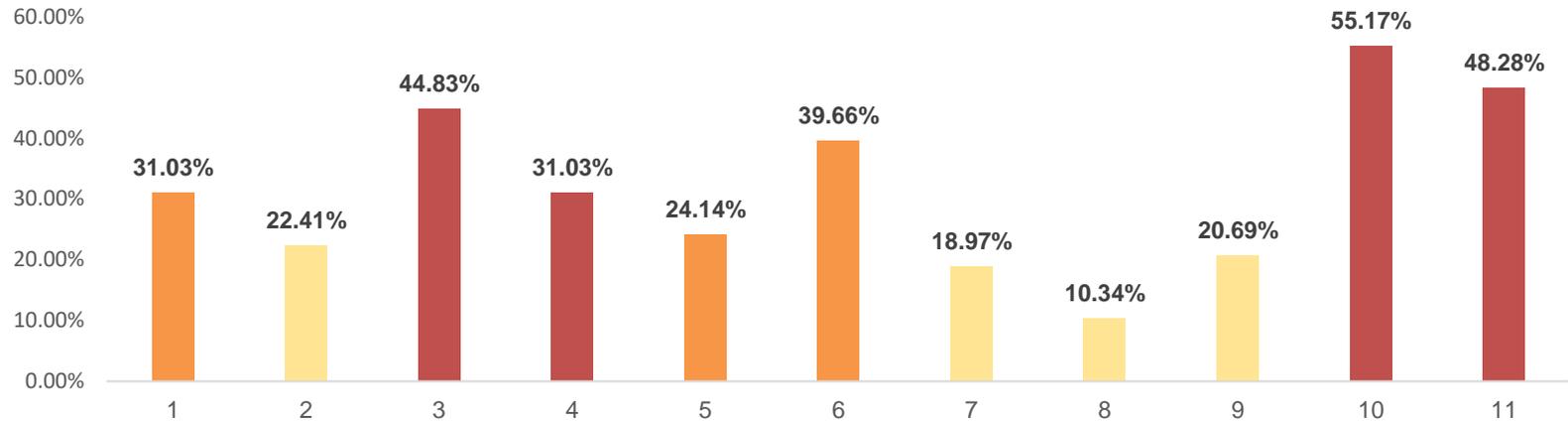
#### 4. Schwerpunktthemen der Eingaben

Aus Sicht der Bauherrschaft weist die Baselstrasse einen dringenden und unvermeidlichen Sanierungsbedarf auf. Gleichzeitig wird auch ein grosser Handlungsbedarf aufgrund diverser Defizite festgestellt. Die Auswertung der Mitwirkung zeigt, dass praktisch alle Eingaben diese Ansicht teilen und den Handlungsbedarf anerkennen (vgl. Abbildung 3).

Als wichtigste Probleme und Anliegen wurden die Konflikte mit der Bahn, Stau und Behinderungen und die Bauzeit genannt (in Abbildung 3 rot dargestellt). Der Sanierungsbedarf, das mangelhafte Velo- und Fussverkehrsangebot und die schlechte Übersichtlichkeit bei Ausfahrten wurden ebenfalls relativ oft genannt (orange). Die städtebauliche Situation, Konflikte in Engstellen und die behindertengerechte Ausgestaltung wurden am wenigsten genannt (gelb) (vgl. Abbildung 3).

Fazit: Die Notwendigkeit einer Sanierung ist in der Mitwirkung unbestritten. Ebenso gibt es einen Konsens darüber, dass die Strecke verkehrstechnische Mängel aufweist, die bei einer Sanierung behoben werden sollten. Gleichzeitig machte die Mitwirkung deutlich, dass gegenüber dem Bahnbetrieb ebenso wie gegenüber dem Konzept Mischverkehr grosse Vorbehalte bestehen.

**Frage 3: Was sind aus Ihrer Sicht heute die zentralen / dringlichsten Probleme, welche mit dem Projekt angegangen werden sollen? Was sind Ihre zentralen Anliegen?**



- |  |   |
|--|---|
| 1: Schlechter Zustand von Strassen und Gleisanlagen: Baulicher Zustand muss verbessert / erneuert werden.  | 7: Konflikte in Engstellen: normgerechte Fahrspurbreiten für den sicheren Bahn- und Autoverkehr.                            |
| 2: Unbefriedigende städtebauliche Situation: Strassenanlage soll aufgewertet und auf historische Gebäude Rücksicht nehmen.   | 8: Verkehrsorientierte Anlage, schlechte Aufenthaltsqualität: Aufwertung des Strassenraumes, Verringerung der Trennwirkung. |
| 3: Konflikte mit der Bahn, Bahn verkehrt auf der unerwarteten Seite: Reduktion der Unfälle / Verbessern der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Bahn-, Auto-, Velo- und Fussverkehr). | 9: Nicht behindertengerecht: Behindertengerechte Ausgestaltung von Haltestellenanlagen und Strassenquerungen.               |
| 4: Fehlende Velostreifen- und Wege: Verbessern des Veloangebotes.  | 10: Stau, Behinderungen: Aufrechterhaltung der Verkehrskapazität.   |
| 5: Fehlende Trottoirs, Engstellen und Querungen über Bahn und Strasse: Verbessern der Situation für FussgängerInnen (Trottoirs, Mittelinseln).   | 11: Bauzeit mit Verkehrsbehinderungen: Muss kurz und gering gehalten werden.  |
| 6: Schlechte Sicht bei Ausfahrten: Verbessern der Sichtweiten und der Bahnsicherungsanlage.  |   |

Abbildung 3: Dringlichste Probleme der heutigen Baselstrasse



Überdies ergab die Auswertung der Mitwirkungseingaben, dass in allen Abschnitten der Strecke Defizite lokalisiert werden. Häufig genannt wurde die Übersichtlichkeit bei den Einmündungen Grimmengasse/Fialastrasse. Ebenso wurde der Kreisel Baseltor mit den zweistreifigen Zufahrten oft als Problemstelle definiert. Am dritthäufigsten wurde die Engstelle St. Josef mit der Überlagerung von Gleisen und Fahrbahn für den MIV angegeben.

Bei der Haltestelle Sternen, der Engstelle St. Josef wie auch beim Kreisel Baseltor werden laut Eingaben viele Konflikte und Unfälle wahrgenommen.

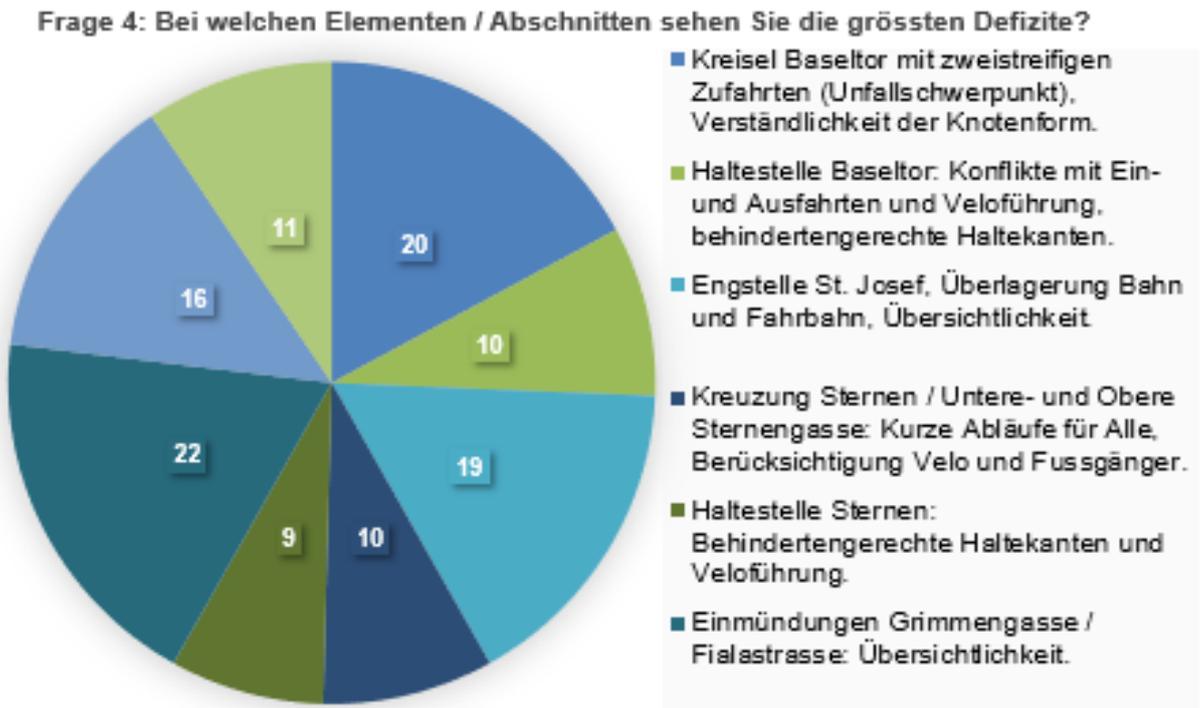


Abbildung 4: Verteilung der Defizitelemente entlang des Projektperimeters

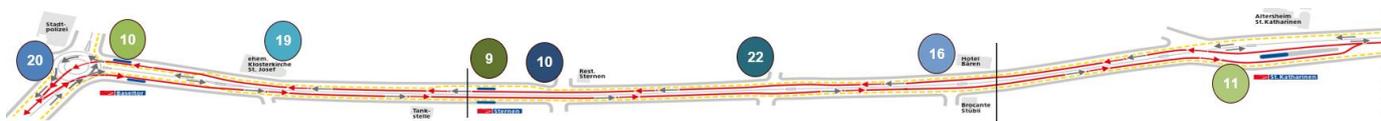


Abbildung 5: Defizite räumlich verortet, Anzahl Nennungen bei den Befragten.



## **5. Kritikpunkte**

Die Ergebnisse der Mitwirkung wurden von der Bauherrschaft ausgewertet und zu 11 Themenfeldern zusammengefasst, auf die in diesem Kapitel vertieft eingegangen wird. Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Anhang 3 detailliert in einer Tabelle aufgeführt. Die Ziffern in der letzten Spalte verweisen auf die Sammelantworten in diesem Kapitel.

### **5.1 Grundsätzliche Ablehnung des Bahnbetriebs und des Viertelstundentaktes**

#### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Der Bahnbetrieb wird in einigen Stellungnahmen grundsätzlich in Frage gestellt. Er sei einzustellen. Etliche Eingaben kritisieren das Projekt als Bahnausbau, der abgelehnt wird. Auf grundsätzliche Ablehnung stösst auch die frühestens ab 2027 geplante Verdichtung des Fahrplans auf einen Viertelstundentakt.

#### Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Bahnverbindung Solothurn–Niederbipp–Langenthal und Solothurn–Oensingen stand in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder in der politischen Diskussion. Mit dem Angebotsbeschluss des Kantons und dem Agglomerationsprogramm wurden mehrfach Bekenntnisse zu einem Bahnangebot abgegeben, die weiterhin gültig sind. Das gilt für den Kanton Bern ebenso wie für den Kanton Solothurn. Im Jahr 2005 hat sich der Solothurner Kantonsrat bei der Behandlung eines Volksauftrages «Umstellung der asm-Linie Solothurn–Niederbipp (Bipperlisi) von Bahn- auf Busbetrieb» deutlich mit 64 zu 19 Stimmen für die Weiterführung der Bahnlinie ausgesprochen. Gestützt darauf wurden auch entlang der Linie diverse Investitionen getätigt, etwa auf der Rötibrücke aber auch auf dem Kantonsgebiet Bern (ca. 60 % der Strecke liegen auf Kantonsgebiet Bern). Eine Umstellung des Bahnbetriebs würde nicht in erster Linie die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Solothurn betreffen, sondern die Bevölkerung am Jurasüdfuss zwischen Solothurn und Oensingen. Der Bahnbetrieb ist einem Busverkehr in Bezug auf die Transportkapazitäten und der Unabhängigkeit von Staulagen auf der Strasse deutlich überlegen und deshalb in einem Einzugsgebiet dieser Grösse verkehrspolitisch durch klare Mehrheiten gestützt. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der Bautätigkeit am Jurasüdfuss wird der Verkehr weiter zunehmen und eine Verdichtung des Fahrplans nötig machen (siehe auch 5.3). Überdies ist die Bahn Bestandteil der vom Bundesrat geförderten Agglomerationsprogramme zur Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastrukturen.

Fazit: Der Bahnbetrieb im Dreieck Oensingen–Langenthal–Solothurn steht nicht zur Disposition. Auf die Vorschläge zur Einstellung des Bahnbetriebs oder für den Verzicht auf Fahrplanverdichtungen wird nicht eingetreten.

### **5.2 Grundsätzliche Ablehnung des Mischverkehrs**

#### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Das Sanierungskonzept mit der Variante «Mischverkehr» und dem dafür notwendigen Bau von zwei Gleisen wird abgelehnt. Zahlreiche Mitwirkende befürchten, dass der Mischverkehr zu neuen Problemen mit Stau, Unfällen und Behinderungen führt.



### Stellungnahme der Bauherrschaft

Etlichen Eingaben liegt die Annahme zu Grunde, dass das Projekt in erster Linie ein «Bahnausbauprojekt» sei. Diese Annahme ist nicht korrekt. Mit dem Viertelstundentakt hat das Projekt «Baselstrasse» nichts zu tun; im Abschnitt zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen werden auch mit einem Viertelstundentakt keine Züge kreuzen. Die Kreuzungsstelle bei einem Viertelstundentakt liegt zwischen der Haltestelle St. Katharinen und dem Bahnübergang Sandmatt (die Verlängerung des zweigleisigen Bereiches bis Sandmatt wird erst in einem späteren Schritt realisiert). Der Viertelstundentakt soll – wenn überhaupt – frühestens ab 2027 umgesetzt werden. Die Umsetzung ist sowohl mit einem wie auch zwei Gleisen auf der Baselstrasse gewährleistet.

Der Grund für das Doppelgleis zwischen St. Katharinen und der Baseltor-Kreuzung ist der Platzbedarf für die Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr sowie die erhöhte Sicherheitsanforderung bei den Mindestabständen zum Zugverkehr. Der benötigte Raum für eine durchgehende separate Veloverbindung kann nur gewonnen werden, wenn die bestehenden drei Fahrbahnen für Bahn und motorisierten Individualverkehr (MIV) auf zwei Fahrbahnen reduziert werden. Werden Bahn und MIV auf der selben Fahrbahn geführt, setzt dies voraus, dass auch die Bahn richtungsgetreunt verkehrt (Bahngleis kann im Mischverkehr nicht in Gegenrichtung befahren werden).

Sollen die denkmalgeschützten Objekte entlang der Baselstrasse nicht tangiert und möglichst wenige Enteignungen durchgeführt werden, können die Defizite der Baselstrasse ohne Mischverkehr nicht beseitigt werden. Aktuell werden in Schlieren (ZH) und in Binningen (BL) vergleichbare Streckenabschnitte mit einem separaten Bahngleis projektiert. Aus der Bevölkerung wurde als Alternative ein Mischverkehrskonzept gefordert. In Schlieren versuchte die SVP auf politischer Ebene vergeblich, mit einem Mischverkehrskonzept den Abbruch von Liegenschaften zu verhindern.

Ein zeitgemässer Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs ist auf der Baselstrasse in Solothurn die Voraussetzung für eine Verminderung der Unfallgefahr. Hierzu besteht seit 2006 ein unerledigter politischer Auftrag des Solothurner Kantonsrates. Der Ausbau auf zwei Gleise ist auf diesem Streckenabschnitt eine Folge der Aufwertung der Strassenanlage, insbesondere betreffend der Velo- und Fussgängerflächen. Das sogenannte «Doppelgleis» ist explizit kein «Bahnausbau», sondern lediglich eine veränderte Streckenführung.

Zahlreiche Eingaben äussern Skepsis an der Funktionstüchtigkeit des Mischverkehrskonzeptes. Befürchtet werden insbesondere zusätzliche Verkehrsbehinderungen, eine erhöhte Unfallgefahr und zusätzlicher Lärm. Seit Planungsbeginn 2006 wurden von unabhängigen externen Ingenieurbüros drei Studien betreffend Sanierung der Baselstrasse durchgeführt. In der fachlichen Prüfung haben alle Studien unisono und eindeutig die Variante «Mischverkehr mit zwei Gleisen» als Bestvariante bewertet. Kernbegründung ist, dass sämtliche Sanierungsvarianten mit hohen Investitionen verbunden sind – dabei aber nur die Variante «Mischverkehr» integral auch die Defizite der heutigen Anlage zu lösen vermag.



Die Frage der Staugefahr wurde mit Verkehrsfluss-Simulationsanalysen detailliert untersucht. Die Computermodelle kamen zum Ergebnis, dass der Verkehrsfluss im Mischverkehr gewährleistet ist. Auch die asm kam bei ihren Abklärungen zum Schluss, dass der Mischverkehr bezüglich Fahrplansicherheit die beste Variante ist. Die Bauherrschaft wird noch zusätzliche Abklärungen betreffend Ausweichverkehr bei Stau auf der Autobahn A1 vornehmen.

Fazit: Im Rahmen der Mitwirkung sind keine tauglichen Alternativen aufgezeigt worden, welche die Defizite für den Fuss- und Veloverkehr beheben und den Vorgaben Rechnung tragen. Aufgrund der Eingaben prüft die Bauherrschaft einzelne Bedenken noch einmal vertieft, hält aber am Konzept des Mischverkehrs grundsätzlich fest.

### **5.3 Forderung nach Bus anstatt Bahn**

#### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Der Bahnbetrieb des «Bipperlisi» soll nur noch bis Riedholz oder St. Katharinen geführt werden. Dort soll ein Umsteigeterminal eingerichtet werden und die Strecke bis zum Bahnhof sei stattdessen mit einem Busbetrieb zu bedienen.

#### Stellungnahme der Bauherrschaft

Das «Bipperlisi» befördert insbesondere während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend über 500 Passagiere auf dem Streckenabschnitt Baselstrasse. Der Kurs mit Ankunft 7.12 Uhr am Bahnhof Solothurn ist bereits heute komplett ausgelastet. Dieses Personenvolumen könnte von einem Busverkehr kaum bewältigt werden. Aufgrund des vom Bundesamt für Statistik prognostizierten Bevölkerungswachstums (mittleres Szenario) ist von 2013 bis 2030 von einer Zunahme des Passagieraufkommens um 45 % auszugehen. In absoluten Zahlen bedeutet dies: 2013 beförderte das Bipperlisi zwischen St. Katharinen und Kreisel Baseltor täglich 2'000 Personen und für 2030 sind 2'900 Personen prognostiziert. Im Jahr 2018 betrug das tägliche Passagieraufkommen bereits 2'200 Personen. Vor diesem Hintergrund geht die Planung der asm davon aus, dass ab frühestens 2027 der Fahrplan auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden muss, um die Verkehrsströme auf der Achse Oensingen–Solothurn zu bewältigen. Ohne diese Option ist nach heutigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die Baselstrasse das Verkehrsaufkommen in absehbarer Zeit nicht mehr bewältigen kann.

Verkehrstechnisch wäre es unsinnig, den Bahnbetrieb kurz vor dem Streckenabschnitt mit der höchsten Verkehrsdichte auf Busse umzustellen. Busse müssten aufgrund der geringeren Transportkapazität in höherer Kadenz geführt und zur Gewährleistung der Fahrplansicherheit mittels Verkehrsmanagement priorisiert werden. Dies würde den Verkehrsdurchfluss auf dem Abschnitt St. Katharinen–Kreisel Baseltor weit mehr beeinträchtigen als der Bahnbetrieb. Aus technischer Sicht wäre auch dies ein Mischverkehr, mit dem einzigen Unterschied, dass statt einer Zugkomposition jeweils ein Bus den Verkehrspulk anführen würde – wobei dies nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern ab und bis Umsteigeort, zum Beispiel in Riedholz – der Fall wäre.

Fazit: Eine Umstellung des Bahnbetriebs auf Busverkehr würde den Verkehrsfluss im Abschnitt St. Katharinen–Kreisel Baseltor stärker einschränken als der Bahnbetrieb. Zudem wäre eine Umstellung nach den bereits erfolgten Investitionen in die Bahntrasse zwischen Riedholz

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Röthhof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn



und Bahnhof Solothurn betriebswirtschaftlich unsinnig. Auf den Vorschlag wird aus diesen Gründen nicht eingetreten.

## **5.4 Erschliessung der Einzelliegenschaften**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Zahlreiche Eingaben beziehen sich auf die Erschliessung der Einzelliegenschaften auf dem Streckenabschnitt. Die Anliegen betreffen sowohl die Erschliessung während der Bauzeit als auch den Endzustand nach der Umgestaltung der Baselstrasse.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Beim Mitwirkungsprojekt handelt es sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, das in der weiteren Bearbeitung noch detaillierter ausgearbeitet und optimiert werden muss. Dank der Mitwirkung sind zahlreiche Fragen und Einwände als Pendenzen erfasst worden, die im Rahmen des Vorprojektes vertieft überprüft und allenfalls geändert werden müssen.

Fazit: Die Situation der Liegenschaftseigentümer an der Strecke wird im Einzelnen mit den Betroffenen besprochen und überarbeitet.

## **5.5 Führung Velo- und Fussverkehr**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Etliche Rückmeldungen äussern Bedenken bezüglich der Sicherheit und Verträglichkeit von Mischverkehrsflächen zwischen Velo- und Fussgängerkehr. Auch die Behindertenorganisationen verlangen einzelne Projektanpassungen. Thematisiert wird zudem die Veloführung im Bereich der Haltestellen und von Ein- und Ausfahrten bei Einzelliegenschaften. Verschiedentlich wird auf mögliche Konflikte im Zusammenhang mit E-Bikes hingewiesen.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Beim Mitwirkungsprojekt handelt es sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, das in der weiteren Bearbeitung noch detaillierter ausgearbeitet und optimiert werden muss. Verschiedene Eingaben thematisieren die Mischverkehrsbereiche von Velo- und Fussverkehr und die ungenügenden Breiten. Aufgrund der denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen können die vorhandenen Engnisse nicht beseitigt werden. Bei der Bearbeitung der Eingaben aus der Mitwirkung wird es darum gehen, die im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Lösungen und allfällige Alternativen zu prüfen. Eine Einhaltung sämtlicher Normen wird aufgrund der räumlichen Gegebenheiten kaum überall möglich sein. Im Vordergrund steht das Bemühen, eine optimale Lösung für den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen, welche auch die Anliegen der anderen Verkehrsteilnehmer und der Anwohnerschaft angemessen berücksichtigt. Dabei ist der Bauherrschaft bewusst, dass insbesondere die gemeinsame Nutzung von Flächen durch Velo- und Fussverkehr konfliktträchtig ist und nach Möglichkeit vermieden werden muss. Dies auch unter Berücksichtigung der starken Zunahme von Elektrobikes.



Fazit: Das Führungsprinzip und die Detailausgestaltung soll in der nächsten Projektphase mit den entsprechenden Fachstellen und Verbänden im Detail entwickelt werden. In die Abwägungen sind die denkmalschützerischen Fachstellen einzubeziehen und Interessensabwägungen vorzunehmen.

## **5.6 Technische und gestalterische Inputs**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Diverse Rückmeldungen äussern konkrete Ideen und Vorschläge zur Verbesserung von einzelnen Stellen im Projekt.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Verschiedene Eingaben geben Hinweise zu Zufahrten, der Ausgestaltung von einzelnen Stellen und ähnlichen Themen. Diese Eingaben werden im Rahmen der nächsten Projektphase geprüft und – wenn möglich und sinnvoll – für das Auflageprojekt integriert.

## **5.7 Sicherheitskonflikt der Bahn mit weiteren Verkehrsmitteln**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Der Ausbau auf zwei Gleise wird mit Hinweis auf die Sicherheit stark kritisiert. Der Mischverkehr von Bahn und motorisiertem Individualverkehr sei gefährlich. Die Bahn sei aufgrund ihres höheren Gewichtes nicht mit einem Tramverkehr zu vergleichen.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist auch für die Bauherrschaft ein vorrangiges Thema in der Diskussion über die Umgestaltung der Baselstrasse. Der Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit ist gross. Der Kreisel Baseltor ist ein Unfallschwerpunkt. Zwischen 2010 und 2019 ereigneten sich dort 36 Unfälle, bei 13 Unfällen gab es Verletzte. Auch auf dem restlichen Streckenabschnitt, insbesondere bei den Einmündungen der Seitenstrassen, ereignen sich immer wieder Unfälle. Die Führung des Veloverkehrs ist entlang des gesamten Strassenabschnitts unbefriedigend. Für Radfahrerinnen und Radfahrer ist die Strecke gefährlich. Viele meiden die Baselstrasse aus diesem Grund ganz. Für Automobilisten ist es schwierig, Velos zu überholen. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind eines der wichtigsten Ziele bei der Umgestaltung. Alternative Routen durch die Quartierstrassen nördlich und südlich wurden geprüft und verworfen. Sie sind mit Umwegen und Höhendifferenzen verbunden und würden neue Konfliktsituationen im Wohnbereich schaffen. Der Anspruch der Bauherrschaft ist es, auf der Baselstrasse Platz für eine sichere Veloverbindung zu schaffen und damit den Anforderungen an eine zeitgemässe städtische Ausfallachse gerecht zu werden.

Dieser Anspruch wird mit dem vorliegenden Mischverkehrskonzept eingelöst. Die Bezeichnung Mischverkehr bezieht sich dabei hauptsächlich auf die gemeinsame Führung von Bahn- und Autoverkehr auf der selben Fahrbahn. Bezüglich des Veloverkehrs erzielt die Umgestaltung eine Entflechtung. Dank der abgetrennten Radwege wird die Sicherheit massiv verbessert. An Engstellen sieht das Gestaltungskonzept teilweise Mischverkehrsflächen für den Fussgänger- und Veloverkehr vor. Hier soll noch einmal vertieft geprüft werden, ob diese potenziell konfliktträchtigen Abschnitte verbessert werden können.

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn



Da Bahn und motorisierter Individualverkehr auf dem Streckenabschnitt der Baselstrasse mit ähnlicher Geschwindigkeit von 40-50 Stundenkilometern unterwegs sind, ist die Zusammenlegung dieser Spuren aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll. Das Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen sorgt dafür, dass die Bahn jeweils als «Pulkführer» auf den fraglichen Streckenabschnitt einfährt und dies bis ans Ende der Strecke bleibt. Dieses System ist in Städten vielfach erprobt. In Bern kommt es auf zahlreichen Strassen zum Einsatz, wobei die Seftigenstrasse in Wabern mit dem Projekt Baselstrasse am ehesten vergleichbar ist. Hinzuweisen ist darauf, dass auf diesem Strassenabschnitt die Trams in deutlich höherer Kadenz und im Rahmen eines insgesamt deutlich höheren Verkehrsaufkommens zirkulieren.

Durch die Lage des Zuges vor den nachfolgenden Fahrzeugen und den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr ist die Kollisionsgefahr vermindert. Der einfahrende Verkehr aus den Seitenstrassen wird mit Lichtsignalanlagen zurückgehalten. Die Bauherrschaft stuft den Mischverkehr von Bahn und MIV aus den nachstehenden Gründen als Verbesserung der Verkehrssicherheit ein:

- Heute passieren vergleichsweise viele Unfälle mit der Bahn im Bereich der Ausfahrten, welche in Bezug auf die Sichtweiten ungenügend sind. Unfälle ereignen sich immer wieder, weil sich Automobilisten beim Einbiegen auf den von links kommenden Verkehr konzentrieren und die von rechts nahende Bahn auf ihrer Seite nicht realisieren. Dies wird mit dem Projekt gelöst, weil die Bahn ebenso wie der MIV zirkuliert.
- Durch genügend grossen Abstand zur Bahn kommt es nicht mehr zu kritischen Kreuzungen und Ausweichmanövern auf die Gegenfahrbahn. Durch die saubere Abtrennung des Radweges können die – im Vergleich langsameren Velofahrenden – sicher überholt werden.

Punkto Reisezeit wird der Unterschied für Autofahrer kaum spürbar sein. Derzeit fährt die Bahn zwar auf einer Separatspur – aufgrund der Steuerung der Lichtsignalanlagen und der angemessenen Geschwindigkeiten ist der Autoverkehr jedoch bereits heute auf dem Streckenabschnitt nicht schneller unterwegs als die Bahn.

Vereinzelt wurde darauf verwiesen, dass das «Bipperlisi» als Bahn nicht mit den leichteren Strassenbahnen in den Städten verglichen werden könne. Diese Gewichtsunterschiede sind bei modernem Rollmaterial nur noch gering. Die von der asm eingesetzten Fahrzeuge «STAR» von Stadler Rail weisen ein Leergewicht von 54 Tonnen oder 1385 Kilogramm pro Laufmeter aus. Die von Bernmobil verwendeten Combino-Trams sind 50 Tonnen schwer, bei 1201 Kilogramm pro Laufmeter. Die neuen Flexity-Trams der Zürcher Verkehrsbetriebe sind ebenfalls 54 Tonnen schwer und wiegen 1260 Kilogramm pro Laufmeter.

In den letzten zehn Jahren wurden zwischen Kreisel Baseltor und St. Katharinen 85 Unfälle mit 29 Verletzten registriert. Bei 38 Unfällen war das «Bipperlisi» involviert. Der grösste Teil der Unfälle mit der Bahn ereignet sich beim Kreisel Baseltor. Der Kreisel Baseltor wird nach der Umgestaltung eine verbesserte Verkehrssicherheit aufweisen. Die Übersichtlichkeit wird dadurch verbessert, dass der Verkehr, abgesehen von der nördlichen Einfahrt Werkhofstrasse, künftig einspurig geführt wird. Heute verlangt die unklare Spurregelung innerhalb des Kreisverkehrs bereits erhöhte Aufmerksamkeit. Die Komplexität wird durch die Querung



der Bahn zusätzlich erhöht. Durch die Beruhigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit, insbesondere auch für den Zweiradverkehr, verbessert.

Fazit: Sicherheitsrelevante Einwände aus der Mitwirkung werden bei der Erarbeitung des Vorprojekts einer vertieften Abklärung unterzogen.

## **5.8 Zusätzliche Umweltbelastungen**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Einige Mitwirkende gehen davon aus, dass die Baselstrasse nach der Umgestaltung mehr Lärm- oder Staubbelastungen verursachen wird. Bezüglich Doppelgleis wird befürchtet, dass die Gebäude auf der Südseite zusätzlichen Erschütterungen ausgesetzt werden. In erhöhtem Mass werden dieselben Befürchtungen auch für die Bauzeit geäussert.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Bezüglich der Umweltbelastungen bestehen detaillierte gesetzliche Regelungen. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens ist die Einhaltung sämtlicher Grenzwerte der Umweltgesetzgebung (Erschütterung, Lärm, Luft) im Rahmen eines Umweltberichts nachzuweisen und gegebenenfalls mit ergänzenden Massnahmen sicherzustellen. Darüber hinaus wurden bezüglich Erschütterungen durch den Bahnverkehr in den vergangenen Jahrzehnten bedeutende technische Fortschritte erzielt. Bei der Sanierung der Gleisanlagen kann von der Erfahrung der Städte in denkmalpflegerisch heiklen Zonen profitiert werden. Auf der Strasse ist der Einbau eines lärm-dämmenden Deckbelages vorgesehen, was eine deutliche Verminderung der Strassenlärmemissionen bewirken wird.

Fazit: Die Umweltbelastungen der Baselstrasse werden im Rahmen des zu erstellenden Umweltberichts eingehend geprüft und bewertet.

## **5.9 Verkehrsfluss, Stau und Ausweichverkehr**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

In zahlreichen Stellungnahmen wird die Befürchtung geäussert, dass der Mischverkehr den Verkehrsdurchfluss der Baselstrasse verschlechtert und es zu vermehrten Staus kommt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Fahrplansicherheit des «Bipperlisi». Zudem wird darauf hingewiesen, dass bereits heute bei Staus auf der Autobahn A1 erheblicher Mehrverkehr auf der Baselstrasse anfällt. Die Gemeinde Feldbrunnen verlangt Massnahmen gegen die Kolonnenbildung durch das Dorf, wenn sich der Verkehr bei St. Katharinen zurückstaut. Ferner wird befürchtet, dass Automobilisten auf Schleichwege durch die Quartiere, insbesondere über die St. Niklausstrasse, ausweichen.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Sicherstellung eines möglichst guten Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer ist das zentrale Anliegen bei der Sanierung der Baselstrasse. Bereits für das Betriebskonzept wurden deshalb alle Varianten mittels Berechnungen und Verkehrssimulationen untersucht (sogenannten «VISSIM»-Simulationen). Dank der Simulationen kann der Strassenraum abgebildet und mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen «bespielt» werden. Im Fall der Baselstrasse

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn



wurden die Modelle mit den heutigen und den zukünftig zu erwartenden Verkehrszahlen geprüft und visuell dargestellt. Der Funktionsnachweis wurde im Modell Mischverkehr für den Zustand im Jahr 2030 erbracht. Dafür wurde eine Verkehrszunahme angenommen. Das Modell funktionierte sowohl für den bestehenden Halbstundentakt wie auch für einen allfälligen Viertelstundentakt. In beiden Modellen wurde aufgezeigt, dass die Fahrplansicherheit der Bahn mittels Verkehrsmanagement über die Lichtsignalanlagen gewährleistet ist.

Die Baselstrasse weist mit einer Belastung von täglich 12'000 (heute) bis 14'000 (Zukunft) Fahrzeugen genügend Kapazität auf, um auch den Bahnbetrieb auf der selben Fahrbahn abwickeln zu können. Wichtig und zentral sind die Lichtsignalanlagen im System, die der Bahn den Vortritt gewährleisten – analog wie dies heute bei der Haltestellenausfahrt St. Katharinen oder an der Kreuzung Sternen bereits der Fall ist. Grundsätzlich wird der Verkehr auf der Baselstrasse mit dem Verkehrsmanagement dosiert, wie dies auf anderen städtischen Achsen bereits der Fall ist. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung wird die Verkehrssituation bei Stau auf der Autobahn A1 einer vertieften Analyse unterzogen.

Das Verkehrsregime auf der Baselstrasse ist indessen für den Verkehrsfluss des MIV im Zentrum von Solothurn nicht die massgebende Stellschraube: Die verkehrlichen Nadelöhre liegen – variantenunabhängig – weiter in Richtung Zentrum im Bereich Bahnhof und Schanzmühle, deren Kapazität den Verkehr im innerstädtischen Bereich begrenzt. Auf den zuführenden Strassen muss der Verkehr bereits heute dosiert werden, um die Funktionalität des Netzes aufrecht zu erhalten; dies völlig unabhängig vom Projekt Baselstrasse.

Vertiefte Abklärungen sollen noch zur Frage erfolgen, ob Ausweichverkehr in die Quartiere zu befürchten ist und wie er allenfalls verhindert werden kann. Auch die Anliegen zur Ausgestaltung der Dosieranlagen, insbesondere auf Gemeindegebiet von Feldbrunnen, werden weiterverfolgt. Abklärungen werden insbesondere zur Frage durchgeführt, ob die Dosierungsanlage im Osten bereits vor der Ortseinfahrt Feldbrunnen platziert werden und der Streckenabschnitt zwischen Feldbrunnen und Riedholz als Stauraum genutzt werden kann. Hierzu wird – parallel zum Bauprojekt – ein Konzept für die flankierenden Massnahmen ausgearbeitet.

Fazit: In der nächsten Projektphase sollen die bereits umfangreichen Untersuchungen weiter vertieft werden. Insbesondere wird die Verkehrssimulation um Szenarien mit Ausweichverkehr von der Autobahn erweitert und eingehend überprüft. Zusätzliche Abklärungen betreffen allfälligen Ausweichverkehr in die Quartiere und insbesondere flankierende Massnahmen wie die Vordosierung des MIV am Ortseingang Feldbrunnen.

## **5.10 Übertriebene Projektkosten**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Etliche Eingaben erachten das Konzept als zu teuer oder gehen davon aus, dass andere Sanierungsvarianten deutlich günstiger wären.



### Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Kosten erscheinen auf den ersten Blick als hoch. Zu berücksichtigen ist, dass auf dem rund einen Kilometer langen Streckenabschnitt gleichzeitig eine Kantonsstrasse und eine Bahnlinie saniert werden müssen. Die Variantenabklärungen kamen zum Resultat, dass selbst eine Wiederherstellung der Baselstrasse im heutigen Zustand drei Viertel der Kosten einer Sanierung im Mischverkehr verursachen würde. Dies allerdings mit einem entscheidenden Nachteil: Die bestehenden Defizite bezüglich Velo- und Fussverkehr würden nicht beseitigt.

Das Projekt umfasst nicht nur die totale Erneuerung der Fahrbahnen und der Gleisanlagen, sondern auch die Umgestaltung des Kreisels Baseltor, die Anlage neuer Radwege und den Bau des neuen Bahnhofs St. Katharinen sowie die Installation des Verkehrsmanagements und der Bahnsicherung. Sie verteilen sich ungefähr hälftig auf Bahn und Strasse. Sämtliche Sanierungsvarianten sind mit hohen Investitionen verbunden. Die Variante Mischverkehr weist aber nach übereinstimmender Einschätzung mehrerer unabhängiger Expertisen das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Fazit: Die Kosten werden im Rahmen des Vorprojektes detailliert aufgeschlüsselt, begründet und kommuniziert. Bei den bisherigen Angaben handelt es sich um grobe Schätzungen.

## **5.11 Belastungen während der Bauarbeiten**

### Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Etlliche Eingaben thematisieren Anliegen zur Bauzeit. Insbesondere für Anlieger mit Kundenverkehr steht die Gewährleistung der Erschliessung im Zentrum. Auch der Verkehrsfluss in der Bauphase, die Verhinderung von Ausweichverkehr in die Quartiere oder Lärmemissionen und Erschütterungen aufgrund der Bauarbeiten werden befürchtet.

### Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Bauphase wird zweifellos für alle Verkehrsteilnehmer auf der Baselstrasse und besonders für die Anwohnerinnen und Anwohner mit Einschränkungen verbunden sein. Ein periodischer Unterhalt der öffentlichen Infrastrukturen ist aber unverzichtbar. Die Bauherrschaft wird sich bemühen, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Die Bauphasen und das Baustellenkonzept werden erst im Rahmen der nächsten Projektphasen im Detail erarbeitet. Dabei werden auch Fragen zur Erschliessung der einzelnen Liegenschaften und der Verkehrsablauf während der Bauzeit im Detail geprüft. Aus diesem Grund sind in dieser frühen Projektphase noch keine verbindlichen Angaben möglich.

Fazit: Die Anliegen der Verkehrsteilnehmer und der Anwohnerschaft werden bei der Erarbeitung der Bauplanung bestmöglichst berücksichtigt.

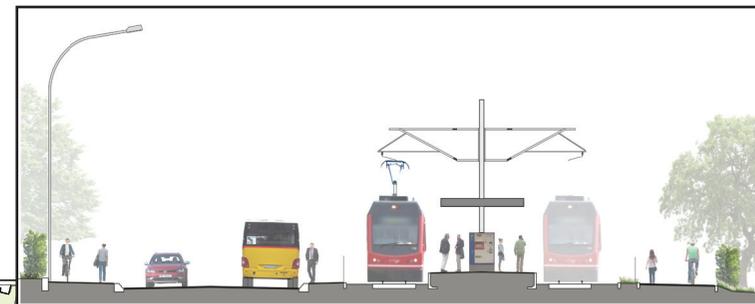
**A** Visualisierung



**1** Strassenquerschnitt



**3** Strassenquerschnitt



Anschlussprojekt  
Kreuzungsstelle St. Katharinen

**A**

**B**

**1**

**2**

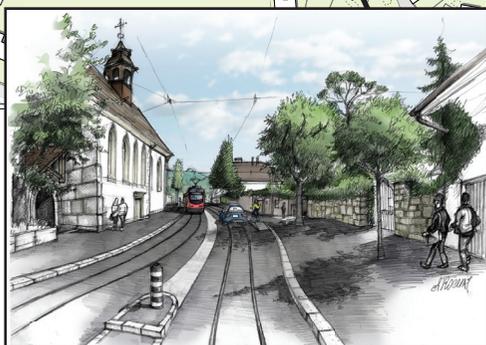
**3**

**C**

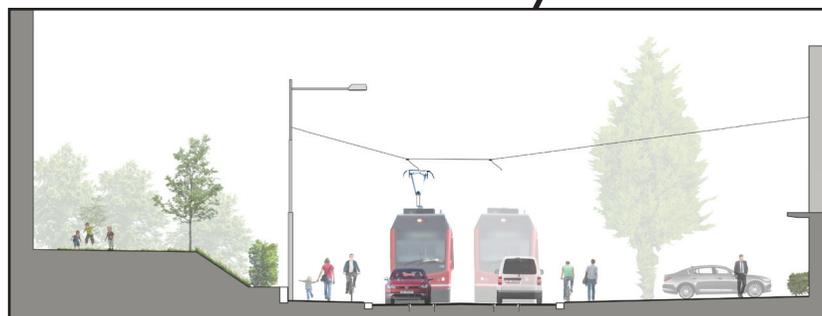
Solothurn **Baseltor**

Solothurn **Sternen**

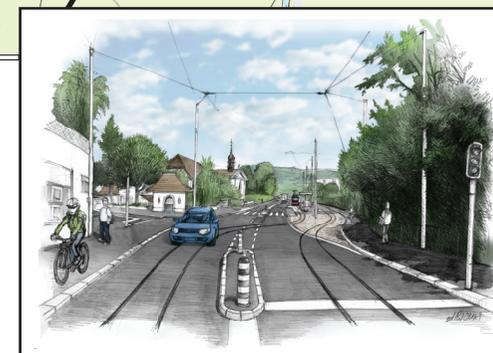
**St. Katharinen**



**B** Visualisierung



**2** Strassenquerschnitt



**C** Visualisierung

## Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn

Mitwirkungsprojekt - Stellungnahmen (Quelle: Fragebogen, Briefe und Onlineformular)

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Antwort			
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung	Bipperlisi/ Grundablehnung gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliege- plätzen	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauungst- Autofahrer	Kritik an «übertriebenem Projektionst- Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges				
1	Privatperson / Anrainereigentümer	Online- formular																			
		Q6(+)	Ganz optimal wäre, wenn schon die gesamte Strasse saniert resp. aufgerissen wird, das Bahntrasse in den Boden, also unter die Strasse zu verlegen, andererseits ist ein Verkehrschaos, vor allem für uns Anlieger, vorprogrammiert.			x											x			x U-Bahn	vgl. Kapitel 5.9; zum Thema Verkehrsfluss; Eine U-Bahn liegt ausserhalb des Spielraums der Mitwirkung. Thema Verkehrsfluss wird weiterbearbeitet.
		Q7(+)	Freihalten der Zugänge für Anlieger, so dass die Zu- und Wegfahrten ohne grosse Behinderung erfolgen kann!		x							x									vgl. Kapitel 5.4; Technische Prüfung in der nächsten Phase (Projektierung) vor dem Bewilligungsverfahren
		Q9(+)	Aus beruflichen Gründen bin ich auf das Auto angewiesen und bin sehr viel im Kanton unterwegs. So ist es unerlässlich, die Zu- und Wegfahrtswege offen und einigermaßen frei nutzen zu können. Bei der Nutzung der Bahn auf beiden Strassenseiten im viertel- oder halbstundentakt sowie auch unter Einbezug des Postautos, welches auch auf der Strasse stoppt, ist ein Verkehrschaos vorprogrammiert. Aber ich denke, dass das auch so gewünscht wird!!!?	x													x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
2	Anrainereigentümer	Online- formular																			
		Q3(+)	Das Problem ist die Bahn. Dass das Geleise den Kreisler quert ist ein Unsinn. Eine zusätzliche Behinderung des Verkehrs auf der Baselstrasse würde die Umwelt zusätzlich belasten. Das Bipperlisi ist zu den allermeisten Zeiten nicht ausgelastet und ökologisch nicht zu vertreten.	x						x							x	x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss. vgl. Kapitel 5.8 Zum Thema Umwelt. Eine Umweltpflicht ist von Amtes Wegen vorgesehen.
		Q4(+)	Die zweistreifige Zufahrt ist kein Problem, wohl aber die Durchschneidung durch das Geleise. Diese ist denn auch der Hauptrisikofaktor.			x										x					vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheit. Einschätzung wird nicht geteilt; Unfallanalysen zeigen ein anderes Bild. Ziel des Projekts ist explizit die Verbesserung der Sicherheit
		Q4(+)	Sie stellen nur die Fragen, die Ihnen dienen. Sie manipulieren damit die Teilnehmer der Mitwirkung.			x															Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q6(+)	Das Projekt ist nicht zu optimieren sondern schlicht und ergreifend aufzugeben. Völlig ungelöst ist aus meiner Sicht die Erschliessung meiner Liegenschaft Baselstrasse 6. Sie führt über / durch eine Haltestelle der Bahn. Falscher geht's nimmer.		x							x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelleigenschaften Erschliessung der Einzelleigenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
		Q7(+)	Abbruch der unsinnigen Übung!			x															Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q9(+)	Die Interessen der Anrainer werden betreffend Erschliessung und Umweltbelastung (vermehrte Abgase, vermehrter Lärm) völlig ausser Acht gelassen. Abbruch der unsinnigen Übung!	x													x				vgl. Ziffer 5.8 zum Thema Umwelt
3	Privatperson	Online- formular																			
		Q3(+)	mit dem Projekt sollte evaluiert werden, komplett auf Busbetrieb zu setzen. Dies wäre wohl weitaus günstiger und würde geringere Umbauten erfordern.			x															vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q6(+)	(1) Autos müssten neu hinter Bipperlisi fahren, dies wird z.t. massiven Rückstau erzeugen, v.a. zu Stosszeiten. Ein allfälliger 1/4 Stunden-Takt würde Problem unter (1) noch weiter verschärfen.						x								x				vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	(2) Situation beim Kreisler Baseltor wird nicht weniger kompliziert oder übersichtlicher durch neu 2 Geleise, die dann weiter unten in eines einmünden...						x							x					vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt und 5.2 Variantenentscheid Die Bahndurchfahrt wird (wie heute) mit Ampeln geregelt. Varianten Kreisler wurden umfassend geprüft.
		Q7(+)	Man sollte sich alle Optionen offenhalten, u.a. auch einen kompletten Ersatz des Bipperlisis durch Busbetrieb prüfen. Dies würde viele Probleme entschärfen und wäre zudem vermutlich deutlich günstiger. Der massive Ausbau der Geleise-/Haltestellenanlagen auf dem SNB Netz in den letzten Jahren steht aus meiner Sicht in keinem Verhältnis mehr zu den Kosten und Nutzen dieser Bahn. Ein Busbetrieb wäre günstiger, effizienter, würde weniger Unfälle verursachen. Zudem könnte die Fläche des bestehenden Gleisnetzes renaturiert und z.B. für landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden. Hochkomplexe Verkehrsführungen wie die hier projektierte Baselstrasse-Lösung könnten viel einfacher gelöst werden, ohne dass ÖV-Kapazität verloren ginge.			x				x									x		vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten



Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform													Thematische Clusters	Antwort								
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Varianten zum Kf nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/	Grundablehnung gegen Mischverkehr/	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesch arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)			Verkehrsfluss/ Stauung/ Ampel Kritik an überirdischen Prüfungen	Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges					
10	Privatperson 23.06.2019	Online- formular																								
11	Privatperson 23.06.2019	Online- formular																								
12	Privatperson 24.06.2019	Online- formular																								
		Q6(+)	Sicherheitsgedanke: Als Laie ist es mir nicht verständlich, wie die Situation "sicherer" umgebaut werden kann, wenn das Bipperlisi in der gleichen Fahrspur wie der Individualverkehr fährt.					x																		vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt und 5.9 zum Verkehrsfluss Massgebliche Sicherheitsgewinne bei den Ein- und Ausfahrten (Bahn kommt nicht aus der "falschen" Richtung). Gleichzeitig wird mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr geschaffen, der Veloverkehr ist nicht mehr auf der Fahrbahn resp. Bahntrasse. Mit Ampelanlagen wird die Durchfahrt der Bahn durch die Baselstrasse geregelt, so dass diese ohne grosse Behinderungen verkehren kann.
		Q6(+)	Finanziell: Eine Sanierung ist (wohl) unausweichlich, aber einen Ausbau sehe ich sehr kritisch. Diese Mehrkosten zum Ausbau sollten aus meiner Sicht für den Kanton Solothurn vermieden und auf einen zweispurigen Ausbau verzichtet werden. Am Bestehenden festhalten und eine fundierte Sanierung auf dieser Basis vollziehen. Das "Fuder" ist meines Erachtens überladen.			x																				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q9(+)	Seit fast 20 Jahren "begleitet" mich das Bipperlisi auf meinem Arbeitsweg nach Solothurn auf die eine oder andere Art.			x																				Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
13	Privatperson 25.06.2019	Online- formular																								
		Q67(+)	VERZICHT AUF AUSBAU AUF 2 GLEISE, KEIN BEDARF, ZU TEUER			x																				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
14	Privatperson 26.06.2019	Online- formular																								
		Q6(+)	Problematik Engstelle St. Josef wird wohl nicht gelöst		x																					vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Engstelle ist leider ein Faktum. In der nächsten Phase wird mit den Fachstellen die Detailausgestaltung diskutiert und ausformuliert im Sinne der bestmöglichen Lösung unter den engen Rahmenbedingungen.
		Q6(+)	Stau/Verkehrsproblematik im Morgen/Feierabendverkehr wird nicht gelöst -> wie soll Bahn vorwärtsfahren können, wenn sich Autos aufgrund Ampeln stauen		x																					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Feierabendverkehrsproblematik wenn Verkehrsachsen blockiert sind (u.a. Kreisel im Baselton) hat bedeutende Auswirkung auf den flüssigen Verkehr der Baselstrasse. Dort wird Bahn in solchen Momenten nicht fahren können, da alles still steht.		x																					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Konzept wie Verkehr aufrecht erhalten wird, wenn es Unfälle mit der Bahn gibt, ist nicht ersichtlich (und diese wird es leider weiterhin geben)...		x																					x Es handelt sich um Ausnahmefälle, welche jeweils im Dispositiv der Blaulichorganisationen geregelt werden. Wird in den nächsten Projektphasen bearbeitet.
15	Privatperson 26.06.2019	Online- formular																								
		Q3(+)	Das Projekt wird strikt abgelehnt. Es schafft schwerwiegende weitere Probleme: Die Velofahrer sind bei Geleisequerungen gefährdet. Ein Unfall führt auch beim Bahnverkehr zum Stillstand. Das Bipperlisi ist eine Bahn und bremsst wie eine Bahn und nicht wie ein Tram. Zwei Geleise auf zwei Fahrbahnen werden zu mehr Unfällen führen. Verspätungen sind vorprogrammiert. Der motorisierte Verkehr wird übermässig behindert.					x	x		x															vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q3(+)	Zwei Geleise auf zwei Fahrbahnen werden zu mehr Unfällen führen. Verspätungen sind vorprogrammiert. Der motorisierte Verkehr wird übermässig behindert.			x																				vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q5(+)	Die Einmündungen können jederzeit mit Ampeln gesichert werden.			x																				x Grundsätzlich wäre dies als Sofortmassnahme möglich. Die Erstellung von Ampelanlagen würde aber auch umfangreichere Werkleitungsarbeiten in der Baselstrasse erfordern. Auf solche Sofortmassnahmen wurde daher im Hinblick auf das bevorstehende Sanierungsprojekt verzichtet.









Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort				
						bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Variante nicht nachvollziehbar	Grundsätzliche Ablehnung / Bippelstil	Grundablehnung gegen Mischverkehr / Forderung nach Busanstalt	Erschliessung Einzellegeseiten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauungen / Ausfahrten	Kritik an Überbrückungen		Projektkosten	Fragen / Anmerkungen zu Bauphasen	* Sonstiges	
			Q6(+) Wie kann verhindert werden, dass der Verkehr sich in die Quartiere verlagert, da bei einem Unfall auf der Autobahn jeglicher Verkehr über die Baselstrasse umgeleitet wird und es zu grossen Behinderungen kommt (wöchentlich)?		x													x						vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Thematik des Überlastfalls Autobahn wird im Projekt aufgenommen und die Dosieranlagen entsprechend darauf ausgelegt.
			Q7(+) Variante Einspur wie bis anhin prüfen?			x		x																vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Q7(+) Einseitiges Trottoir für Fussgänger im Bereich Bistum Süd genügend, da keine Bedarf vorhanden.	x									x	x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Q7(+) Variante Busersatz prüfen?			x																		vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
			Q7(+) 15 Min Takt ohne Ausbau Doppelspur bis Feldbrunnen prüfen und falls nicht möglich, fallen lassen. Mit dem Postauto und der Bahn gibt es heute ja bereits einen 15 Min Takt.			x																		vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Das Projekt ist nicht durch den Viertelstundentakt bedingt.
			Q9(+) Ich hoffe, dass die Städtebauplaner von Bern, Basel und Zürich beigezogen wurden, welche Erfahrungen sie mit der Zusammenlegung Bahn und Strassenverkehr gemacht haben und diese Erkenntnisse dann in die Planung/Projekt einbezogen und berücksichtigt werden.	x																		x		Kennisnahme / Dies ist erfolgt.
27	Privatperson 15.08.2019	Online- formular																						
			Q5(+) Das Projekt ist überrissen und führt zu neuen Problemen. Die doppelte Gleisführung von weniger als einem km zwischen Baseltor und St. Kathrinen macht aus einer Kantonsstrasse ein Bahntrasse mit einer Bahn, die im Unterschied zu einem Tram wesentlich breiter ist. Damit werden neue Gefahren geschaffen. Das Projekt berücksichtigt die zukünftige Entwicklung der Mobilität von Verkehrsteilnehmenden nicht. Mit den vorgesehenen Pfortner- und Regulierungsmassnahmen, um zu einem späteren Zeitpunkt den Viertelstundentakt einzuführen, bringen neue Probleme - Rückstau. Schwierigkeiten als Verkehrsteilnehmende überhaupt noch z.B. beim Stern die Baselstrasse überqueren oder auf die Baselstrasse einfahren zu können.			x			x	x									x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Q6(+) Dass die bestehenden Gleisanlagen saniert werden sollen, dürfte unbestritten sein. Die Sanierung soll sich auf die bestehenden Gleisanlagen beschränken und nicht mit doppelter Gleisführung verkoppelt und überladen werden.					x			x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Q6(+) Dass bei einer neuen Haltestelle Baseltor noch alte Bäume gefällt werden müssen, zeigt wie umweltverträglich das Vorhaben der doppelten Gleisführung ist. Dies wird im übrigen nirgends erwähnt, sondern wurde erst bei Nachfragen bestätigt. Dem Projekt fehlt es an Transparenz. Die Sicherheit wird damit nicht gefördert.	x							x			x							x	Transparenz fehlt		vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema Umwelt (inkl. Themenbereichen Flora / Fauna) wird im Umweltbericht dokumentiert sein, welcher Gegenstand des Aufgagedossiers ist. Einschätzung zur Transparenz wird zur Kenntnis genommen.
			Q7(+) Das Projekt soll überarbeitet und reduziert werden. Die Vorstellung, dass auf der Baselstrasse der Mischverkehr gefördert werden soll, entspricht nicht den allgemeinen Tendenzen. Für Velofahrende sind Gleise grundsätzlich eine Gefahr. Dass nun mit der doppelten Gleisführung diese Gefahr verstärkt wird, dürfte unbestritten sein. Für Zweiradfahrer drängen sich andere Routen auf anstatt die Baselstrasse.	x	x						x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Führung Veloverkehr wird detailliert geprüft.
			Q7(+) Das Projekt berücksichtigt in keiner Weise die täglichen Staubildungen auf der A1, die zu Fluchtverkehr u.a. via Baselstrasse führen. Mit einer doppelten Gleisführung und Pfortneranlagen werden Rückstaus geradezu vorbildlich gefördert.	x															x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Q9(+) Die geplante Doppelspurigkeit und dies auf knapp einem km wird nicht zu einem flüssigeren Verkehr auf der Baselstrasse sondern zu mehr Problemen und Gefahren führen. Die Sicherheit wird damit nicht gefördert.			x					x					x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Q9(+) Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Steinbruggquartiers wird mit der Verlegung der Haltestelle Sternen zudem der Weg weiter.			x																x		Die zu engen Platzverhältnisse an der aktuellen Lage der Haltestelle (Engstelle zwischen Sternengasse und Flatastrasse) erfordert eine Verschiebung. Die Lage der neuen Haltestelle ist optimal auf puplikumsintensive Einrichtungen (Schulen, Migros, Restaurant) ausgerichtet.
			Q9(+) Die Tatsache, dass Bundesgelder in das überrissene Projekt fliessen, sollte nicht ausschlaggebend sein, ein solches Projekt zu realisieren. Eine Überarbeitung und ein Vorschlag, der sich auf die Sanierung der bestehenden Gleisanlagen reduziert ist angebracht.				x	x															x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort						
						bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennzeichnung ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Thema nicht nachvollziehbar	Grundsätzliche Ablehnung / Bitterkeit	Grundablehnung gegen Mischverkehr / Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschließung Einzellegeseiten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauung / Ausfahrzeit	Kritik an übertriebene	Prüfungsfragen / Anlegen von Bauphasen		* Sonstiges					
28	Privatperson / Anrainerlegenschaft 15.08.2019	Online-formular																								
		Q3(+)	Starke Beleuchtung Kostennutzen und Prüfung Alternativlösung mit Einsatz von Bussen.			x																		x	vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten	
		Q4(+)	Die vermeintliche Verbesserung durch das Projekt der Sicherheit wage ich zu bezweifeln, da durch den Verkehr der Bahn auf beiden Spuren inkl. Fahrräder und Autos die Uebersichtlichkeit für Einmündungen z.B. schwieriger und nicht per se sicherer werden wird!			x																			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Das Thema Sicherheit wird in der weiteren Planung vertieft betrachtet.	
		Q5(+)	Die Kosten sind unverantwortlich im Verhältnis zum Nutzen und es wird den Verkehrsfluss in Spitzenzeiten zum Erliegen bringen. Die angesprochenen Sicherheitsverbesserungen sind für mich nur partiell gegeben. Denke auch, dass die gewünschte Verbesserung von behindertengerechten Haltestellen nur mit grossen Kompromissen in diese bestehende historisch gewachsene Infrastruktur integrierbar ist. Denke zudem, dass die Grobkostenschätzung nicht ausreichen wird!			x																		x	x	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q6(+)	Von mir aus gesehen ist die heutige Verkehrsführung mittel Softmassnahmen zu verbessern. So zum Beispiel mit farblicher besserer Erkennbarkeit von Gefahrenzonen und allfälligem Einsatz von Beleuchtungen und Warnlampen bei Einmündungen (z.B. Grimmengasse).			x																				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Bahn- und Strassenanlage müssen gesamthaft saniert werden, Softmassnahmen sind vor dieser Ausgangslage nicht zielführend und zulässig. Normen und Standards müssen im Rahmen einer Gesamtsanierung erfüllt werden können.
		Q7(+)	Systematische Befragung der Nutzer und Anrainer sowie dann zuletzt der Bevölkerung, ob dies wirklich einem echten Bedürfnis entspricht und Prüfung von Alternativoptimierungen inkl. mittelfristigem Einsatz von Bussen mit privilegiertem Busstreifen. Zudem lässt sich damit die Kapazität viel Besser an die verschiedenen Tageszeiten anpassen.			x																				vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q9(+)	Ich nutze diesen Strassenabschnitt zwar hauptsächlich als Automobilist, bin aber zusehens viel mehr mit dem Fahrrad und zu Fuss unterwegs. Ich denke, dass jeder Unfall einer zu viel ist, aber heute ist der Fahrradfahrer zum Beispiel sowohl gesetzeswidrig als auch unhöflich rechts vorfahrend (mit e-Bike in fahrlässiger Weise) unterwegs und diese Geschehnisse werden mit dem überbeurteilten vermeintlichen Verbesserungsprojekt gerade nicht wirklich besser. Für alle Einmündungen auf dieser Strecke wird die Wahrnehmung komplexer und gefährlicher! Zudem bin ich der Meinung, dass die Bedeutung z.G. Strassenbahn unverhältnismässig gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern ausfällt und so nicht funktionieren wird.			x																		x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Die Führung des Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.	

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform	Thematische Clusters																Antwort			
					bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum nachholen	Grundätzliche Ablehnung Blipfels!	Grundabnahme gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesch arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfuss/ Stauungst Autofahrer	Kritik an überirdischen Pylonen	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges				
29	Privatperson / Anrainerliegenschaft 16.08.2019	Online- formular																						
		Q3(+)	Individualverkehr wird durch Bahn behindert, heutige Lösung aber besser als die geplante. Querstrassen mit drehendem Rotlicht vor Bahn warnen!			x				x											x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Nach geltenden Vorschriften ist ein Drehlicht nicht zulässig, die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV.		
		Q4(+)	Einmündung Fialastrasse Richtung Norden verboten!!! Einbahnstrasse! Für Velofahren heute schon genügend übersichtlich	x																		ist bereits so im Projekt vorgesehen		
		Q6(+)	Haltestellen der Bahn und Bus an falschen Orten			x																x	Die Haltestellen wurden gemäss dem Bestand und den Möglichkeiten aufgrund der engen Platzverhältnisse festgelegt.	
		Q6(+)	Querstrassen mit drehenden Rotlichtern vor durchfahrender Bahn warnen			x																x	Nach geltenden Vorschriften ist ein Drehlicht nicht zulässig, die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV.	
			Neue ÖV-Haltestelle (Halt auf Verlangen) zwischen ehem. Restaurant Steinbrugg und Steinbruggstrasse. Dadurch werden das Hubelmatt- und Steinbruggquartier an den ÖV angebunden. Mit der Verschiebung Haltestelle Sternen ist der ÖV noch weiter von einem Quartier mit rund 1'500 Einwohnern weg. Haltestelle St. Katharinen ist nur für das Altersheim und ein paar umliegende Liegenschaften.		x																		vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs	
			Fussgängerstreifen Grimmengasse-Fialastrasse wieder westlich der Kreuzung, wie früher. Fialastrasse hat nur auf der Westseite einen Fussweg. Heute gehen viele Fussgänger neben dem Fussgängerstreifen über die Strasse! Wird am heutigen Standort auch morgen der Fall sein.			x							x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Der FGS wurde wegen fehlenden Sichtweiten und schweren Fussgängerunfällen verlegt. Neu soll der FGS mit einer Mittelinsel ausgestaltet werden, westlich der Kreuzung besteht aber wegen denkmalgeschützten Mauern kein Platz hierzu.	
			Warum wurde der Gemeinderat von Feldbrunnen im Mai 2018 unter Ausschluss der Öffentlichkeit über die Sanierung und Gestaltung der Baselstrasse in Solothurn informiert und der Gemeinderat der betroffenen Stadt bis heute nicht? Es wäre ein Jahr Zeit gewesen!			x																x	Der Gemeinderat Solothurn wurde im Rahmen der Mitwirkung an einer separaten Veranstaltung am 18. Juni 2019 informiert und zur Stellungnahme eingeladen.	
			Warum wird nicht ein Ersatz bis Flumenthal mit Elektrobus geprüft? In den Stosszeiten könnte dieser im 5 bis 10 Min. Takt fahren und käme somit auf die gleiche Kapazität wie die Bahn. Würde Kosten senken.			x																	vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten	
			Für schätzungsweise 15 bis 25 Personen am Tag wird St. Katharinen mit einem Perrondach ausgestattet. An den anderen Haltestelle steht man im Regen? Es wird betont, dass ein Mittelperron erstellt wird. Richtung Feldbrunnen muss ja auf dem Mittelperron eingestiegen werden!		x																		x	Die Ausgestaltung der Haltestellen ist Teil der detaillierten Planung. Standardmässig wird heute ein Witterungsschutz vorgesehen.
			Warum wurde keine öffentliche Veranstaltung mit Podiumsdiskussion und Fragen aus dem Publikum durchgeführt. Bei der neuen Ortsplanungsrevision wurden diese Veranstaltungen rege besucht und diskutiert. Es reicht heute nicht, wenn nur die direkt anliegenden Bewohner eingeladen werden.			x																	x	Während der Mitwirkung konnten an insgesamt 6 Daten die Unterlagen eingesehen werden und Fachleute standen Red und Antwort. Zur Mitwirkung war die ganze Bevölkerung eingeladen, die Informationsflyer wurden in einem erweiterten Perimeter an rund 2000 Haushalte verteilt. Die Mitwirkung war damit sehr umfassend, auch mit einer eigens eingerichteten Homepage.
			Warum hat die ASM gegen den ursprünglich auf dem AMAG-Areal geplanten Migros und Denner eine Einsprache gemacht und es wird höchstens einen kleinen Migros geben. Fazit: Kunden erhalten nicht das gewünschte Sortiment und fahren weiterhin mit dem Auto ins Ländli. Migros AMAG wird dann in wenigen Jahren wieder weg sein, wenn nur das Vergessene dort eingekauft wird. Kanton begründet mit der Ausfahrt auf eine Kantonsstrasse.			x																	x	Die Einsprache bezog sich auf die Einfahrt. Diese konnte in der Zwischenzeit mit der Migros geklärt werden.
			Wohin führt die Ausfahrt beim Jumbo? Auf eine 3-spurige Kantonsstrasse! Es kann doch in der heutigen, umweltbewussten Zeit, nicht sein, dass ein öffentlicher Verkehrsbetrieb sich gegen einen Quartierladen, wo die Bewohner noch zu Fuss oder Velo einkaufen können, erfolgreich wehrt.			x																	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort	
						bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenschema nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperli!	Grundablehnung gegen Mischverkehr / Förderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesen arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauungst Auffahrer	Kritik an übertriebene	Prüfleistungen Fragen / Anliegen zu Bauphasen		* Sonstiges
			Es würde ein Projekt im Büro, von mehrheitlich nicht ortskundigen Personen, aufgelegt und nun der Bevölkerung ein fertiges Projekt vorgelegt, an dem keine Änderung mehr vorgenommen wird. Mitwirkung und Info-Tage während der Sommerferienzeit (in der Hoffnung, dass wenige sich darum interessieren!). Warum dauert die Mitwirkung nur bis Freitag und nicht bis Sonntag, dass man noch am Wochenende eine Eingabe machen kann. Es sind Kleinigkeiten, die aber das vorhergeschriebene verstärken! Würde mich freuen, wenn meine Fragen beantwortet würden. Es wird immer wieder begründet, dass der Bund nur eine Doppelspur finanziert. Es muss doch die beste und billigste Lösung ausgeführt werden. Der Bund arbeitet auch mit Steuergeldern. mE muss die Variante Bahn und Bus gerechnet und verglichen werden.				x			x										x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Die beauftragten Büros waren mit der örtlichen Situations bestens vertraut. Die Mitwirkung wurde auf 8 Wochen verlängert (anstelle üblichen 4 Wochen), da sie über die Sommerferien erfolgte. Diesem Umstand wurde damit Rechnung getragen. Der Bund hat das eingereichte Projekt geprüft und hinsichtlich Wirkung beurteilt. Es wird nur deswegen durch den Bund mitfinanziert, weil es eine gute Wirkung erzielt.
			Es ist auch interessant, dass beim Besuch eines Infoabends die Person der ASM nicht sagen konnte, wieviele Passagiere täglich zwischen Flumenthal und Solothurn Baseltor fahren. Er kannte nur die gesamt ASM Passagierzahl. Auch die jährlichen anfallenden Kosten für Kanton und Gemeinden wusste niemand.			x														x	Wir entschuldigen uns dafür, dass die Passagierzahlen nicht grad ad hoc am Infoabend genannt werden konnten und liefern dies hier gerne nach. Zwischen Solothurn Baseltor und Solothurn St. Katharinen sind pro Tag (Werktag Mo-Fr) im Durchschnitt rund 2'250 Personen im Zug unterwegs. Von 2013 (erstes Betriebsjahr mit der Linienverlängerung von Niederbipp nach Oensingen) bis 2018 ist das Fahrgastaufkommen zwischen Solothurn und Oensingen um rund 12 % angestiegen. Für das Projekt fallen für die Gemeinden keine Kosten an, ausser für die öffentliche Beleuchtung und eigene Werkleitungen. Der Kantonsanteil über den Strassenbaufonds beträgt ca. CHF 12 Mio.
			Zum Schluss noch eine Bemerkung zu den Fragen: Diese sind wirklich so gestellt, dass nur das vorliegende Projekt in Frage kommt und somit die Bevölkerung ja hinter diesem steht. Behaupte, dass das vorliegende Projekt einige Gefahrenstellen aufhebt, aber neue schafft. Mit all den noch kommenden Massnahmen wird mit der Zeit niemand mehr in die Stadt zum Einkaufen kommen, sondern alle fahren mit den Autos viele Kilometer in die Einkaufszentren auf dem Lande. Die haben zwar alle einen guten ÖV-Anschluss, nur kommen alle mit dem Auto! Solothurn ist nicht Bern oder Zürich, wo ein Tram sinnvoll ist. In der Provinz ist dies der falsche Ansatz. Die Bahnstrecke Solothurn-Herzogenbuchsee oder Solothurn-Lass wurden auch auf Bus umgestellt und funktionieren bestens. Bitte nochmals über die Bücher gehen und nicht von Bern diktieren lassen. Hoffe, dass die Bevölkerung im Osten der Stadt im weiteren Verlauf des Projektes immer informiert wird. Unter anderem interessiert auch, wie der Verkehr während der Bauphase umgeleitet wird und welche Beeinträchtigungen kommt auf die Quartiere zu.			x			x										x	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Förderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Informationen zur Bauzeit sind zu gegebener Zeit vorgesehen. Die Unterlagen werden ausserdem im Rahmen der öffentlichen Auflage einsehbar sein.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort	
						bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Kl nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bippenli/ Grundabnahme gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesch arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauungst Autofahrer	Kritik an übertriebene Prüfleistungen	Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges		
30	Privatperson 14.07.2019	Frage- bogen																			
		Q4(+)	Eine parallele Querung für Fahrräder über die Geleise muss unbedingt entschärft werden. Ev. Durch Gummieinlagen in die Geleise (Unfallgefahr).		x								x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Veloverkehrs wird im Projekt detailliert betrachtet, inkl. der Querungen.
		Q5(+)	Gut für den Langsamverkehr Fahrräder und Fussgänger. Schlecht wegen Rückstau in bewohnte Gebiete (Feldbrunnen).			x											x				vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die entsprechenden Knotensteuerungen werden in der nächsten Phase verfeinert. Die entsprechenden Dosieranlagen werden eingeplant und auch flankierende Massnahmen geprüft.
		Q6(+)	Die eh geplante Verbreiterung des Rad und Fusswegs Baselstrasse Süd zw. St. Katharinen und Feldbrunnen muss unbedingt im aktuellen Projekt integriert werden. Die aktuelle akute hohe Unfallgefahr bei Begegnungen Bahn, Fussgänger, Fahrräder mit Anhänger und Kinderwagen kann eigentlich niemand mehr verantworten. Es wäre tragisch, wenn es einen Unfall mit schwerwiegenden Folgen bräuchte um diese Verbreiterung endlich zu realisieren.		x								x		x						vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikte Die Führung des Veloverkehrs wird im Projekt detailliert betrachtet.
		Q7(+)	Die Möglichkeit für die freie Fahrt von Rettungsdiensten, Ambulanz Feuerwehr muss im ganzen Projekt vertieft überdacht werden. Durch die Verschiebung der Haltestelle Stern nach Westen verschlechtert sich der Zugang von Passagieren aus den Quartieren nördlich und südlich Steinbrugg. Eine zusätzliche Haltestelle für diese Personen wäre ein echter Mehrwert für weitere Passagiere.		x														x		vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Weitere Haltestellen sind aus Fahrzeitgründen zwischen Solothurn und Oensingen nicht realisierbar. Die Bedürfnisse der Blaulichorganisations werden in der Planung berücksichtigt.
		Q8(+)	Je schlechter die Ausfahrten aus dem südlichen Dorfteil von Feldbrunnen durch Rückstau auf der Baselstrasse desto grösser die Wahrscheinlichkeit von Störungen durch Autos, die auf der Barriere blockiert sind und desto eher ist die freie Fahrt der Bahn gestört. Es muss unbedingt ein Pflörtnersystem östlich der Gemeinde Feldbrunnen eingesetzt werden.		x																vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Anliegen einer schrittweisen Pflörtnerung mit einer Anlage am östlichen Ortseingang in Feldbrunnen wird geprüft.
		Q9(+)	Auch schon wegen den negativen Folgen von Umweltbeeinträchtigungen muss der Rückstau im Gemeindegebiet Feldbrunnen unbedingt vermieden werden. Auch muss vermieden werden, das unsere Gemeinde immer schlechter an das Kantonsstrassennetz angebunden wird. Jetzt schon die Barrieren, später ev. vermehrten Rückstau.		x																vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Rahmen des Projekts wird eine optimale Verkehrssteuerung geprüft
		Q9(+)	Rettungsdienste!		x															x	Die Bedürfnisse der Blaulichorganisationen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.





Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Thematische Clusters	Antwort		
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennzeichn e ohne weitere Berücksichtigu ng	Informationen zum Varianten vergleich	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/	Grundsätzliche Ablehnung gegen Mischverkehr/	Forderung nach Bus anstaart Bahn	Erschliessung Einzellegesch äften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfuss/ Staubgest Auffahrer	Kritik an übertriebene Prüfphasen			Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges
			Isolierte Betrachtungsweise: Eine Investition von dieser Tragweite sollte erst bei gleichzeitigem Vorliegen von Planungskonzepten für die Bahn, den Bus, die Autos, die Velos und die Fussgänger gefällt werden. Das Bipperlisi wird zur Zeit vom Bahnhof Solothurn bis Oensingen durchwegs (jedenfalls dort, wo es auf der Strasse fährt) einspurig geführt. Lediglich auf der Baselstrasse auf einer Strecke von weniger als 1 km soll das Bipperlisi neu zweispurig geführt werden, was die zukünftige Entwicklung der Mobilität völlig ausser Acht lässt. Dieses Projekt ist, wie es Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri sagt, überrissen, zumal bereits jetzt voraussehbar und auch so kommuniziert wurde, dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes weitere Massnahmen, insbesondere die Enteignung von Grundeigentümern und die Aufhebung von Bus- und Postautolinien notwendig werden. Dieses isolierte, lediglich auf die Bahn fokussierte Projekt löst die zukünftigen Mobilitätsprobleme nicht und stellt daher eine momentane punktuelle Scheinlösung dar.			x	x	x	x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Das Projekt ist abgestimmt auf die langfristige Angebotsplanung des öV im Kanton Solothurn.
			Mangelnde Transparenz: Wie Zeitungsberichten, Protokollen und Gesprächen zu entnehmen ist, sind weitere Massnahmen zum Ausbau des Bipperlisi geplant, welche teilweise sehr einschneidende Folgen für Grundeigentümer sowie sämtliche Verkehrsteilnehmer an der Bahnlinie des Bipperlisi haben werden. Es ist wenig zielführend und erhöht die Akzeptanz nicht, lediglich ein Teilprojekt vorzustellen und die bereits existierenden weiteren Ausbaupläne nicht offen zu legen bzw. nicht ein Gesamtpaket unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu «schnüren». So sind denn auf den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentaktes angeblich auch weitere bauliche Massnahmen notwendig, die eben zu materiellen Enteignungen führen und einen Zeitgewinn von gerade einmal 16 Sekunden (!) bringen sollen (Protokoll des Gemeinderats von Feldbrunnen 6/2018 vom 14. Mai 2018).			x													x	Angesprochen wird das angrenzende Projekt "Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen" in Feldbrunnen. Dieses Projekt ist Bestandteil des STEP 2030/35 und Voraussetzung, dass ein Viertelstundentakt eingeführt werden könnte. Es besitzt jedoch einen anderen Zeithorizont (Realisierung frühestens ab 2027) als das Projekt "Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse" (Realisierung ab 2023).	
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsrichtige Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x		x			x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt	
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vortrittsberechtigten Bipperlisi als «Pflug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x			x		x			x						vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss	







Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform	Thematische Clusters														Antwort	
					bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Vorstadium	Varianten Grundsätzliche Ablehnung Blipfels/ Grundabnahme gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesch.	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauungst Autofahrer	Kritik an übernützlichen Prüfleistungen Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges				
36	Migros Aare, Firma 16.08.2019	Brief																		
			Die Zu- und Ausfahrten sowie die damit verbundene Frequenz von Fahrzeugen zur Liegenschaft Baselstrasse 30/32 müssen wie geplant sichergestellt werden.		x					x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzellegenschaften
			Der heutige Verkehrsfluss für PKW, LKW und Veloverkehr muss auch während der Bauzeit sowie nach der Fertigstellung jederzeit sichergestellt werden.		x					x				x						vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzellegenschaften vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Erschliessung der Einzellegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Dies auch für die Bauphasen.
			Die Fahrzeuge (LKW) zur Anlieferung müssen entsprechend jederzeit Zugang erhalten.		x					x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzellegenschaften
			Bei der weiteren Planung möchten wir unbedingt, über den weiteren Verlauf rechtzeitig informiert werden.	x															x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung Der Einbezug der betroffenen Grundeigentümer ist vorgesehen.
37	Grüne Stadt Solothurn, Partei 13.08.2019	Frage- bogen																		
			Zum Sicherheit der Velofahrenden sollen grundsätzlich keine Kreisel mit mehr als einer Zufahrtspur gebaut werden. Mischverkehr Auto/Strassenbahn funktioniert in vielen anderen Städten. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass dies nicht auch hier funktioniert.		x						x								x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr.
			Mischverkehr, also Velo + zu Fuss Gehende ist hier die einzig mögliche Lösung. Wir erachten Sie aufgrund der eher geringen Frequenzen von zu Fuss Gehenden auf den meisten Abschnitten als vertretbar. Allerdings muss mit einer Verbesserung auch von einer Attraktivitäts- und damit Frequenzsteigerung ausgegangen werden, die bei der Planung mit berücksichtigt werden muss.		x						x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die gemeinsameFuss- undVeloführung wird in den nächsten Projektphasen nochmals vertieft betrachtet
			Mit genügenden Breiten auf der ganzen Strecke ist deshalb den Bedürfnissen sowohl der zu Fuss gehenden, Behinderten, Personen mit Kinderwagen usw., wie auch dem sicheren und schnellen Vorwärtskommen der Velofahrenden Rechnung zu tragen.		x						x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
			Die Grünen begrüssen das Projekt insbesondere aus den unter 1., 2. und 4. genannten Gründen. Dass die Velos nicht auf der Gleisfahrbahn fahren müssen, erachten wir als grossen Vorteil. Das bedingt aber zwingend genügend breite Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr.		x						x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
38	Privatperson 10.08.2019	Frage- bogen																		
			Mir drängt sich immer wieder die Frage auf, weshalb beim Baseltorkreisel keine die Ampel nicht wie bei anderen Lichtsignalpunkten regulär bedient wird?		x														x	Die Variante einer Ampel wurde geprüft. Die Bestvariante bleibt der optimierte Kreisel. Dieser gewährt einen besseren Verkehrsfluss.
			Bin unsicher, ob nur die 2. Spur beim Baseltor-Kreisel (Verlauf mit dem Verkehr) ideal wäre. Kann ich aber als Laie wirklich nicht beurteilen.		x														x	Der Kreisel soll, gemäss aktueller Planung, neu mit klar markierten Fahrbahnen gestaltet werden.
			Wie oben erwähnt, falls möglich, an allen "gefährlichen" Schnittpunkten, reguläre Lichtsignalanlagen (grün, orange, rot). Ich denke da vor allem auch an die, im heutigen Verkehr ohnehin schon geforderten Lisi-Zugführer. (ich kenne persönlich keinen, aber stelle mir diese Situation als sehr belastend vor.) Schauen die Verkehrsteilnehmer nicht, ist immer das Lisi Schuld.			x							x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Das Ziel des Projekt ist es, einen optimalen Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.
			Ich danke allen Beteiligten für ihre wertvolle Arbeit! Ich wünsche Ihnen viel Kraft, genug Möglichkeiten "auf Durchzug zu stellen", wenn es mal heftiger wird, und trotz der grossen Herausforderung viel Freude an dem spannenden Projekt.			x													x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung



Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Thematische Clusters	Antwort	
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Vorbereiten der Maßnahmen	Grundständige Ablehnung Bipperlisis/ Grundablehnung gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschließung Einzellegesen arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauung Autofahrer	Kritik an "übernützlichen Prüfleistungen"	Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges			
40	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																		
			Als Eigentümer der Liegenschaften Baselstrasse 96-100 bin ich direkt betroffen von diesem Projekt und lassen Sie mich gleich einleitend festhalten, dass ich diesem grundsätzlich kritisch und negativ gegenüberstehe.			x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Ich betrachte dieses als weder innovativ noch zeitgemäss, weil es einem Mischverkehrskonzept huldigt, welches sich in vielen Städten als unbrauchbar herausgestellt hat. Ich schreibe als Vater einer zum Teil velofahrenden Familie in Zürich und mache mir täglich Sorgen um meine Töchter, die sich auf z.T. engen Velostreifen zwischen Tramsschienen und Autos bewegen müssen.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Es überrascht, dass keine Szenarien erkennbar sind, welche wirklich zukunftsorientiert sind, wie z.B. Elektrobusse oder gar teilautonom betriebene Busse. Die zweispurige Linienführung des Bipperlisis auf gerade 1 km wirkt insofern als unverhältnismässig. Dass der Bund offenbar gewillt ist, einen Teil der Kosten zu übernehmen, wirft aus meiner Sicht ein noch schiefes Licht auf dieses Projekt: offenbar findet man es gut, dass «jemand anderer» (mit)bezahlt und lässt dabei ausser Acht, dass in beträchtlichem Ausmass öffentliche Mittel verschleudert werden. Diese Einstellung ist mir als liberal denkender Bürger absolut fremd! Ich bin auch grundsätzlich befremdet über die Art und Weise, wie das Projekt aufgesetzt wurde: unterliegt mit einigen ausgewählten befürwortenden Zitaten von betroffenen Verkehrsteilnehmern, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, dass ein grosser Teil der öffentlichen Meinung und insbesondere die Anwohner der (südlichen) Baselstrasse dem Projekt gegenüber sehr negativ eingestellt sind. Ich bin auch befremdet über die Qualität des Fragebogens, der kaum zu aussagekräftigen Erkenntnissen führen dürfte (diesen werde ich noch separat zustellen).			x														x Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie, die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer) unnötig gefährdet; ebenso jene von verschiedenen Anwohnern an der südlichen Seite der Baselstrasse (inklusive meine Liegenschaft Nr. 96-100), deren Einfahrten noch unübersichtlicher und damit gefährlicher würden.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschließung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erschließung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie aus demselben Grund (Einführung des Viertelstundentaktes) einen fahrplangerechten Betrieb des Bipperlisis beeinträchtigt - gerade auch zu Stosszeiten, wo dieses ausnahmsweise auch ausreichend frequentiert ist.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie als Projekt unfair aufgesetzt ist, weil nicht mit der erforderlichen Transparenz aufgezeichnet ist, in welchem Umfang (materielle) Enteignungen nötig sein werden. Dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes gerade mal 16 Sekunden gewonnen würden, wirkt insofern als geradezu grotesk. Ganz abgesehen davon macht ein Viertelstundentakt in Anbetracht der insgesamt geringen Frequenzen vermutlich kaum einen Sinn.			x													x	Enteignung Privatgrund vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie einseitig ist, in erster Linie aus der Betrachtungsweise der Eisenbahn(lobby?) konzipiert ist und die Chance einer zukunftsorientierten, innovativen Verkehrsplanung verpasst.			x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie aus all diesen Gründen unverhältnismässig ist, insbesondere auch in Bezug auf die anstehenden Investitionen, die ich in dieser Form als eine Verschleuderung von öffentlichen Mitteln betrachte.			x														vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform	Thematische Clusters																Antwort			
					bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenschema nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipolarität / Grundablehnung gegen Mischverkehr / Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegesen Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss / Stauung Autofahrer	Kritik an übertriebene Prüfkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges							
41	IG Strasse Solothurn, Verband 16.08.2019	Fragebogen																						
		Q3(+)	Die Aussage, wonach bei der vorgeschlagenen Lösung die Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmer gleich bleiben oder verkürzt werden, stimmt so nicht. Die Reisezeiten der MIV-Nutzer werden länger.			x													x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss		
		Q4(+)	Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum man bei der Projektplanung nicht eine umfassende Entflechtung des Verkehrs als Variante vorschlägt.			x																vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Baselstrasse mit den historischen Bauten bietet nicht genügend Platz für eine komplette Entflechtung der Verkehrsteilnehmer.		
		Q5(+)	Der vorgeschlagenen Lösung fehlt der gesamtheitliche Lösungsansatz, welcher allen Verkehrsteilnehmern dient.			x															x	Das vorgestellte Projekt sucht das Optimum für alle Verkehrsteilnehmer auf dem beengten Raum zu schaffen.		
		Q6(+)	Es ist anzunehmen, dass für alle Verkehrsteilnehmer mittel- und langfristig Mehrbedarf bezüglich der Kapazitäten notwendig wird. Diesem Umstand ist Rechnung zu tragen!			x															x	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss		
		Q6(+)	Die Kosten für die Sanierung des rund 1 km langen Strassenabschnittes erscheinen uns zudem unverhältnismässig hoch; dabei spielt es für uns keine Rolle, wer der Kostenträger ist.			x																x	vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten	
		Q7(+)	Eine zweispurige Führung der Bahn erscheint uns nicht notwendig, da gemäss Aussagen der Projektleitung kein Viertelstundentakt geplant ist.			x																	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss	
		Q7(+)	Zudem wurde im vorliegenden Projekt zu wenig berücksichtigt, dass die Baselstrasse für den unteren Leberberg und Teile des Oberaargaus die wichtigste Erschliessungssachse des MIV darstellt.			x																	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss	
		Q8(+)	Generell vertreten wir als Organisation den MIV			x																x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung	
		Q9(+)	Wir bedauern es, dass nicht schon vor der Präsentation eines Lösungsvorschlages mit allen Verkehrsverbänden verschiedene Varianten diskutiert werden konnten!			x																	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
42	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																						
			Wir konnten uns ein gutes Bild der geplanten Sanierung und Umgestaltung machen. Die Veränderungen begrüßen wir sehr.			x																	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Es wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Erschliessung der Solothurnischen Gebäudeversicherung mittels öffentlicher Verkehrsmittel optimiert. Aus diesen Gründen unterstützen wir das Projekt und hoffen, dass es im vorgesehenen Zeitplan und im Rahmen des Budgets realisiert werden kann.			x																	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Wir bitten Sie jedoch, uns zu gegebener Zeit zu kontaktieren, damit Einzelheiten zur geplanten Haltestelle für unserer Geschäftliegenschaft an der Baselstrasse 40 geklärt werden können (Bedarf an Land, Erstellung Zugangswege, Fällen von Bäumen etc.).			x																	x	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften







Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort
						bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenvergleich	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/ Grundablenkung gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus ansatz Bahn	Erschliessung Einzellegesen Führung Velo- arten	Fussverkehr und	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfuss/ Stauung/ Autofahrer	Kritik an übernützlichem *	Prinzipien Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges	
			Es gibt aber heute intelligente Steuerungssoftware, die den Verkehr auf der Baselstrasse für die Bahn bei der beizubehaltenden Eingleisigkeit steuern kann. Dem Bericht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zum STEP Ausbauschritt 2030/35 vom 31. Oktober 2018 ist dabei mit aller Deutlichkeit zu entnehmen, dass die Module G 111 und G 112 (Viertelstundentakt des Bipperlisi von Solothurn bis Oensingen) zwar bauliche Massnahmen vorsehen, aber keine Doppelspurigkeit erfordern!!			x			x										x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Das ist absolut richtig. Für den Viertelstundentakt ist die Zweigleisigkeit in der Baselstrasse nicht nötig, da sich die Bahn in diesem Abschnitt nie kreuzen wird. Die Kreuzungsstelle der Bahn bei einem späteren Viertelstundentakt würde in St. Katharinen liegen. Die Zweigleisigkeit ist durch die engen Raumverhältnisse, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Schaffung eines Angebotes für den Fuss- und Veloverkehr begründet.
			Dann spricht der Variantenvergleich der Metron auch davon, dass mit dem Projekt die Situation für die Velos verbessert würde. Dass dies der Fall ist, wird bestritten. Teilweise wird von einer Breite von Fuss- und Radweg von nur 1.5 bzw. 1.6 m auf der Nord- und Südseite ausgegangen, was klar ungenügend ist (gemäss der Schweizerischen Velo Konferenz muss für eine Zulassung von Velos auf dem Trottoir (gemischter Fussgänger- und Veloweg) der Fussgänger- und Radweg 2.5 m breit sein und im Bereich von Grundstücksausfahrten dürfen hohe Mauern und Hecken die Sicht nicht behindern). In weiten Teilen der Baselstrasse insbesondere auf der Südseite der Baselstrasse können diese Voraussetzungen gemäss dem Projektplan nicht erfüllt werden. Die Baselstrasse ist zu wenig breit, insbesondere im Bereich St. Josef und im Bereich Brocante Stübli um südlich und nördlich der Baselstrasse ein Trottoir und einen Velostreifen zu installieren.		x															vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.
			Es hat auf der Südseite der Baselstrasse im Gegensatz zur Nordseite der Baselstrasse sehr viel mehr unübersichtliche Ein- und Ausfahrten, die direkt auf die Baselstrasse gehen (als Beispiele seien lediglich genannt, die Ausfahrten von unserer Liegenschaft Baselstrasse 22-26, die Ein- und Ausfahrt vom Amag-Areal, wo demnächst eine Migrosfiliale entsteht sowie die Ein- und Ausfahrten wegführend von den Liegenschaften Baselstrasse Nr. 48/50, Nr. 52/54 und Nr. 92 – 100). Auf der Nordseite der Baselstrasse hat es viel weniger derart direkte Ein- und Ausfahrten auf die Baselstrasse.		x															vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendum bearbeitet.
			Die im Projekt vorgesehene Alternative, dass in den Bereichen, die zu schmal sind (z.B. St. Josef, Brocante Stübli) die Velos auf die Fahrbahn, wo die Autos und das Bipperlisi verkehren, ausweichen sollen, ist zu gefährlich, wenn man bedenkt, dass gemäss Projekt auf der Fahrbahn 4 Schienen angebracht sind und das Bipperlisi im Falle des Kreuzens die Fahrbahn zu einem grossen Teil versperrt (allein 2 x die Breite des Bipperlisi macht 5,3 m aus). Wird das Bipperlisi nach wie vor auf dem bereits bestehenden auf der Nordseite der Baselstrasse gelegenen Trasse geführt und zusätzlich gesichert, kann zumindest auf der Nordseite der Baselstrasse durchgehend ein genügend breiter Fussgänger- und Veloweg realisiert werden.		x							x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.
			Für Velofahrer ist es zu gefährlich auf der Strasse im Schienenbereich zu fahren. Es drängt sich daher auf, nur auf der nördlichen Seite der Baselstrasse ein Trottoir und einen Radstreifen zu installieren. Stadtauswärts Richtung Feldbrunnen können/müssen die Velofahrer auf den bereits teilweise angelegten Radweg via von Rollweg – Rosenweg ausweichen. Nach Angaben des Kantons (Herr Kissling) entsprechen diese sichere Variante nicht der Philosophie des Kantons, da man auf beiden Seiten der Baselstrasse einen Fussgänger- und Radweg anbringen wolle. Es kommt jedoch oft vor, dass man notgedrungen die eigene Philosophie überdenken und den tatsächlichen Gegebenheiten und Sicherheitsansprüchen anpassen muss! Die Schaffung eines Radweges auch auf der Südseite der Baselstrasse zusammen mit dem Fussweg ist viel zu gefährlich, da der Streifen wegen den erwähnten Engstellen nicht ausbaufähig ist und auf dem Velostreifen nebst den «gewöhnlichen» Velos mit und ohne Anhänger, E-Bikes, E-Trottnets etc. die mit hoher Geschwindigkeit fahren, verkehren.		x							x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Das einst revolutionäre Verkehrskonzept des Mischverkehrs ist mittlerweile jämmerlich in Ungnade gefallen (NZZ vom 14.9.2016).			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Recherchen und Abklärungen haben ergeben, dass wenn immer möglich, der Mischverkehr rückgängig gemacht wird (als Beispiele seien Projekte im Kanton Zürich und im Kanton Luzern erwähnt), da der Dauerkonflikt zwischen den Fussgängern, den Velos mit und ohne Kinderanhänger, den E-Bikes, den E-Trottnets etc. insbesondere auf derart schmalen Streifen, wie sie teilweise auf der Baselstrasse vorgesehen sind, nicht lösbar ist bzw. durch die Scheinlösung (Veloweg zusammen mit Fussweg) noch verstärkt wird.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Die Bahn ist auf das Schienennetz angewiesen. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten. Das Bipperlisi, das nur zu Stosszeiten (am frühen Morgen und am Abend) teilweise stark frequentiert wird, belastet mit seinen viel breiteren Wagen als Tramwagen die Baselstrasse jedoch permanent.			x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			In den grösseren Städten befahren die Trams nur in Ausnahmefällen die gleiche Fahrbahn wie die Autos. Neubau- sowie Erweiterungsprojekte eliminieren jedenfalls den Mischverkehr (Limmattalbahn, Doppelspur Spiesshöfli Binningen, etc.). So führt der Kanton Baselstid in den Projektunterlagen des Projekts Doppelspur Spiesshöfli Binningen u.a. explizit aus, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden müsse und dass daher die Trottoirs, Strassen und Schienen räumlich voneinander zu trennen seien.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform	Thematische Clusters														Antwort		
					bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Varianten zum Hochziehen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/	Grundablehnung gegen Mischverkehr/	Forderung nach Bus ansatz Bahn	Erschliessung Einzellegesch arten	Führung Velo- und	Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)		Verkehrsfliess/ Stauungst Autofahrer	Kritik an übernützlichem
			Das Bipperlisi hat eine Breite von 2.65 m und wiegt 54 t. Im Gegensatz dazu hat ein Tram eine Breite von 2.2 m bzw. 2.4 m (Cobra Tram in Zürich) und ein Gewicht von 26 t bzw. 39.2 t (Cobra Tram in Zürich). Es liegt auf der Hand, dass das Bipperlisi, welches gegenüber einem Tram 45 cm breiter bzw. gegenüber dem breitesten in der Schweiz verkehrenden Tram 25 cm breiter und 28 t schwerer als ein Tram bzw. beinahe 15 t schwerer als das grösste Tram ist, deshalb unmöglich auf der gleichen Verkehrsfläche mit den übrigen Verkehrsteilnehmer zirkulieren darf. Der Bremsweg bei einer Bahn dieser Grösse und Schwere ist um ein Vielfaches grösser als bei einem Tram. Es ist unverständlich, dass das Bipperlisi, welches bis anhin auf einem separaten Trasse gefahren ist, nun mit seinen Ausmassen und seinem Gewicht in den allgemeinen Strassenraum integriert werden soll, zumal hierzu keine Notwendigkeit bezüglich der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden besteht.			x														x Bipperlisi längerer Bremsweg als Tram	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Das Bipperlisi verkehrt auf diesem Abschnitt heute bereits als Strassenbahn mit Fahrt auf Sicht. Betreffend der Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht Handlungsbedarf. Zu den technischen Eigenschaften der asm-Triebzüge: Es gibt andere Beispiele von als Strassenbahn verkehrenden Eisenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2.65m: z.B. AVA in Dietikon, CJ in La Chaux-de-Fonds oder FW in Frauenfeld. Die Fahrzeuge sind unwesentlich breiter als die breitesten, zugelassenen Strassenfahrzeuge (2.60 m für Kühlfahrzeuge). Das Verhältnis Gewicht/Fahrzeuglänge beträgt beim asm-Triebzug 1'385 kg/m. Andere als Strassenbahnen verkehrende Bahn- und Tramfahrzeuge weisen ähnliche Verhältnisse auf: AB-Tango 1'654 kg/m, AVA-Diamant 1'573 kg/m, FW-ABe 4/8 1'407 kg/m, mit Werten zwischen 1'260 kg/m und 1'295 kg/m folgen klassische Niederflurtramfahrzeuge: TPG-Tango, BVB-Flexity, BLT-Tango, VBZ-Flexity. Die asm-Triebzüge weisen daher keine ausserordentlichen Masse auf.
			Wenn auf der Autobahn A1 ein Stau ist, weichen die Autofahrer aus und benützen die Baselstrasse als «Fluchtweg». Wenn dann noch der Feierabendverkehr dazukommt, bilden sich sehr oft stehende Autokolonnen in beiden Richtungen auf der Baselstrasse.			x											x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfliess	
			Es ist ausgeschlossen, dass das Bipperlisi sowohl im Halbstundentakt als auch im Viertelstundentakt seinen Fahrplan einhalten kann, wenn es zusammen mit den Autos auf der gleichen Verkehrsfläche fährt. Die Rotlicht- und Pflörtneranlagen verstärken den Rückstau des Privatverkehrs auf der Baselstrasse.			x											x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfliess	
			In den während den Sprechstunden gezeigten Animationsfilmen, wurde jedenfalls nur die Situation mit leichtem bis mittlerem Verkehrsaufkommen simuliert. Es kommt dazu, dass «lediglich» die heutige Frequenz (Halbstunden-Takt des Bipperlisi) simuliert wurde. Der angestrebte Viertelstundentakt wird logischerweise die Problematik der Staus auf der Baselstrasse massiv erhöhen.			x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfliess Die gezeigte Verkehrssimulation hat die Abendspitzstunde im Jahr 2030, d.h. mit rund 20% Mehrverkehr gegenüber heute aufgezeigt. Es ist nachgewiesen, dass dieses Verkehrsregime mittels Verkehrsmanagement auf der Baselstrasse funktioniert.	
			Gemäss der Netzstrategie für den motorisierten Individualverkehr im räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn (S. 49) soll der Erschliessungsverkehr für die benachbarten Gemeinden bzw. die Region auf zwei «Bügel» konzentriert werden: •A5 – Westtangente – Biefstrasse/Weissensteinstrasse/Obere Steigrubenstrasse •Luzernstrasse – Rötlibrücke – Baselstrasse			x													x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung	
			Das räumliche Leitbild der Stadt Solothurn steht zur Priorisierung des Bipperlisi mit der gleichzeitigen Einführung des engen Pflörtnersystems, welches mit Sicherheit zu mehr Stau und Behinderung des Individualverkehrs führen wird, im Widerspruch.			x											x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfliess	
			Wir sind überzeugt, dass die Doppelspurigkeit des Bipperlisi einen flüssigen Verkehrsfluss auf der Baselstrasse verhindert und für Velos und Fussgänger viel gefährlicher ist, als der bisherige Zustand mit einem separaten Bahntrasse. Recherchen und Abklärungen bei Bahnprojekten in andern Kantonen (Zürich, Baselland) haben denn auch ergeben, dass das Tram/der Zug immer auf ein separates Trasse verlegt wird. Ein «einernehmliches» Miteinander Zug – übrige Verkehrsteilnehmer ist nicht möglich.			x														vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfliess	
			Die Beibehaltung der Einspurigkeit des Bipperlisi könnte sicherheitstechnisch problemlos erreicht werden. Bei der Engstelle St. Josef könnte zudem mit einer Rotlichtanlage dem Bedürfnis nach Übersichtlichkeit begegnet werden.			x		x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt	

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Thematische Clusters	Antwort			
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenschema nicht nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/ Grundablehnung gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegeseiten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauungen Autofahrer	Kritik an Überprüfungen	Prüfleistungen Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges					
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsstrahlende Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x								x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vortrittsberechtigten Bipperlisi als «Pflug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x			x						x		x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Der Widerstand der an die Baselstrasse angrenzenden Grundeigentümer und der Grundeigentümer in den angrenzenden Quartieren zum Projekt der Doppelspurigkeit im Mischverkehr ist sehr gross. Es wird nicht verstanden und ist nicht nachvollziehbar, weshalb das bestehende Trasse des Bipperlisi unter gleichzeitiger Verbesserung nicht beibehalten wird. Wir sind überzeugt, dass das Bipperlisi weiterhin auf dem eigenen Trasse auf der Nordseite der Baselstrasse fahren muss. Ein Fussgänger- und Veloweg auf der Südseite der Baselstrasse kann wie bis anhin nur dort angebracht werden, wo hierfür auch genügend Platz ist, um die Sicherheit zu gewährleisten. Eine Verbindung für Fussgänger von der Nordseite der Baselstrasse auf die südliche Seite der Baselstrasse ist mittels Fussgängerstreifen zu ermöglichen. Für Velofahrer muss eine sichere Variante beispielsweise im Bereich von Rollweg – Rosenweg geschaffen werden.	x					x			x			x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
46	Privatperson	Skizze																				
			Endstation "bei den Weiher" machen, danach mit Bussen nach Solothurn HB und Gemeinde Riedholz. Vorteile: Keine Bipperlisi im Stadtverkehr Solothurn, keine Geleise, keine Bahnschranken in der Stadt und Feldbrunnen. Die Gemeinde-Teilung von Feldbrunnen ist weg!			x																vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Förderung nach Bus anstatt Bahn
47	Privatperson 09.07.2019	Brief																				
		Q6/7(+)	Es ist zu prüfen, ob die Haltestelle "Sternen" aufgehoben werden kann. Die Haltestelle Baselstrasse wird ja etwas nach Osten verschoben. Die Distanz zwischen den beiden Haltestellen ist zu kurz. Wichtig wäre auch, dass man die ein- und aussteigenden Personen bei der Haltestelle Sternen analysiert. (Anzahl, wann, Welche Altersgruppen, Schüler, etc.) Somit hat man eine solide Grundlage für einen Entscheid. Wenn die Haltestelle aufgehoben wird, könnte der gesamte Verkehr mit einer angepassten Kreuzung flüssiger werden.	x								x								x	Haltestelle aufheben	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Lage und Verteilung der Haltestellen wird geprüft.



Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Thematische Clusters	Antwort										
				bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Varianten zur Klärung	Grundsätzliche Ablehnung Bippelisi/Grundablehnung gegen Mischverkehr/Forderung nach Busanstalt Bahn	Erschliessung Einzellegeschritten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsmittel Stauungst Autofahrer	Kritik an Überbrückungen	Prüfleistungen Fragen/Anliegen zu Bauphasen			* Sonstiges									
			Das Projekt berücksichtigt aus Sicht der Fachstelle die Belange von Menschen mit Behinderung nicht ausreichend. In einem Auflageverfahren müsste Procac zum Rechtsmittel der Einsprache greifen.			x																					x	Nicht ausreichend behindertengerecht	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung Das Projekt versucht die vielen Anliegen im Rahmen des vorhandenen Raums unter einen Hut zu bringen. Auch für Menschen mit Behinderungen bringt es erhebliche Verbesserungen, z. Bsp. der Behinderten gerechten Ausbau der Haltestellen. Es braucht aber, damit auch andere Anliegen berücksichtigt werden können (z. Bsp. Denkmalpflege, Velo, MIV, ÖV), eine Kompromissbereitschaft. Auf Solothurnen Strassen sind viele gemeinsame Führungen von Fuss- und Veloverkehr vorhanden, durchaus mit guten Erfahrungen. In der Regel funktioniert das Miteinander mit gegenseitiger Rücksichtnahme. Die Haltung der Stadt Zürich für eine konsequente Trennung von Fuss- und Velo stützen wir nicht, sie hätte weitreichende Konsequenzen auf den Stadtraum und erforderlichen Ausbaumassnahmen. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs soll in der weiteren Projektphase nochmals vertieft betrachtet und mit den Fachverbänden diskutiert werden. Wir hoffen in diesem Rahmen eine gute einvernehmliche Lösung zu finden.
49	Privatperson 22.06.2019	Mail																											
			Es ist ja schon beschämend für Kanton und Stadt Solothurn welche Fakten dazu aufgeführt werden. Da kann man bloss den zu Solothurn passenden Text «Sisch immer so gsi, swird immer so si» vor Augen führen. Wo in der Welt gibt es in einer Provinz so was?			x																						x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Warum muss das Bippelisi in Feldbrunnen überhaupt die Strasse bei St. Katherinen queren, warum muss das Bippelisi, mitten über den Baslerkreisel und mitten über die Bahnhofskreuzung fahren? Ohne eine Strassenüberquerung könnte das Bippelisi vor der Unterführung Bahnhofplatz anhalten. Der ganze Bahn- und Strassenverkehr würde flüssiger für die Bippelisi-Fahrer würde keine einziger Nachteil entstehen, dafür mehr Sicherheit.			x																					x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung	
			Selbst für die privilegierten Kulturschützer würde keine Nachteile entstehen. Es braucht auf der Baslerstrasse nicht mehr Platz, dieser reicht selbst für ein zweites Geleise aus ohne Einschränkung für den privaten Autoverkehr. Auf diese Art könnte die Notwendigkeit einer Sanierung der Baslerstrasse verständlich erklärt werden.			x	x				x																		vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Die häufigen Unfälle mit dem Bippelisi könnten damit massiv reduziert werden. Diese einfache Lösung scheint aber den Planern zu zielführend, ein Interesse von weniger Unfällen und Negativschlagzeilen scheint kein Thema zu sein. Schliesslich zahle der Steuerzahler all diesen Planungsunsinn.			x																					x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung	





Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort			
						bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Thema	Variante nicht nachvollziehbar	Grundsätzliche Ablehnung Bippelisi/Grundablehnung gegen Mischverkehr/Forderung nach Bus ansaatz Bahn	Erschliessung Einzellegeseiten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfuss/Stauungst Autofahrer	Kritik an überprüfbar	Prüfungsfragen/Anliegen zu Bauphasen		*Sonstiges		
			Mangelnde Transparenz: Wie Zeitungsberichten, Protokollen und Gesprächen zu entnehmen ist, sind weitere Massnahmen zum Ausbau des Bippelisi geplant, welche teilweise sehr einschneidende Folgen für Grundeigentümer sowie sämtliche Verkehrsteilnehmer an der Bahnlinie des Bippelisi haben werden. Es ist wenig zielführend und erhöht die Akzeptanz nicht, lediglich ein Teilprojekt vorzustellen und die bereits existierenden weiteren Ausbaupläne nicht offen zu legen bzw. nicht ein Gesamtpaket unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu «schnüren». So sind denn auf den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentakts angeblich auch weitere bauliche Massnahmen notwendig, die eben zu materiellen Enteignungen führen und einen Zeitgewinn von gerade einmal 16 Sekunden (!) bringen sollen (Protokoll des Gemeinderats von Feldbrunnen 5/2018 vom 14. Mai 2018).			x														x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung		
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsrichtige Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x			x											x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt	
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vorritttsberechtigte Bippelisi als «Plug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x		x				x					x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss	
53	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																					
			Es darf während der Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens keinen Stau vor der Einfahrt zum Grundstück geben.			x																x	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Bushaltestelle plus asm Haltestelle zusammen sind zu lang, um sie zwischen Baselstrasse 8 und Baselstrasse 16 an einem Stück zu organisieren.			x																x	x Kombi-Haltestelle Bahn/Bus zu lange vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelleigenschaften In der weiteren Projektierung werden die Haltestellen nochmals überprüft.
			Die Zufahrt und Wegfahrt zum Hof Baselstrasse 8 und 6 müssen weiterhin befahrbar sein für LKW's mit bis zu vier Achsen (Ollieferungen, Mulden, Gebäudeunterhalt, Sanierungen, Feuerwehr, etc.). Denn sie bildet die einzige Zufahrt zu den beiden Gebäuden und zum Grundstück 301. Diese zwingende Voraussetzung ist mit der im Konzept geplanten Rampe vor der Einfahrt nicht erfüllt.			x																	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelleigenschaften Erschliessung der Einzelleigenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Die historische Bauweise von Baselstrasse 8 verunmöglicht es, den Schallschutz optimal zu lösen, da die bestehenden Holzbalkendecken zu wenig Masse aufweisen und der Dachraum nicht ausgebaut ist. Bereits heute sind die wartenden Personen an der Bushaltestelle gut hörbar, wenn sie sich unterhalten. Durch die neu geplante Haltestelle asm Baselstrasse Süd würden zwischen 20:00 und 23:00 nicht mehr einmal sondern dreimal pro Stunde Menschen an der Haltestelle warten. Eine dem Haus Baselstrasse 8 um 3-4m vorgelagerte Mauer zusammen mit dem überdachten Wartehaus könnte da deutliche Verbesserungen bringen, die innerhalb der Gebäudestruktur nur schwer und unter hohen Kosten und deutlichen Verlusten an historischer Bausubstanz zu erzielen wären.			x																	vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema Erschütterungen und Lärm wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Eine Vergrösserung des bestehenden Wartebereiches vor den Gebäuden Baselstrasse 8 und 10 ist aus Sicht der Anwohner nicht wünschenswert, da es sich bereits heute um einen problematischen öffentlichen Aussenraum handelt (Littering, Wildpinkeln, nächtliche Lärmemissionen).			x																	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Aufgrund der Reduktion der Fahrspurbreite wäre eine Wiederherstellung der historischen Grundstücksgrenzen Parzelle 301 zur Baselstrasse möglich und aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten erstrebenswert, um das Gebäude Baselstrasse 8 wieder allseitig in das Ensemble zu integrieren.			x																	x Grundstücksgrenze wiederherstellen vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Wir wünschen daher die nicht mehr für den Strassenraum benötigte Fläche käuflich zu erwerben. Wir würden diese Fläche begrünen, was stadplanerisch und ökologisch sinnvoll ist.			x																	x Fläche erwerben vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.











Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform											Thematische Clusters										Antwort	
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennzeichner e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Varianten zum Vorstadium nachgeholt	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/ Grundabnahme gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus ansatz Bahn	Erschliessung Einzellegesch arten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfliess- Stauung/ Auffahrer/ Kritik an überirdischen Prüfungen	Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges									
			Unbestritten ist, dass durch das vorliegende Projekt mehr Platz geschaffen wird. Ob mit dieser Massnahme allerdings grössere Sicherheit für den Langsamverkehr, Fussgänger und Velofahrer, geschaffen wird, ist fraglich. Ausserdem ist das Frequenzieren der Baselstr. durch Velofahrende sehr bescheiden.			x																		x	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Baselstrasse wird heute vom Veloverkehr gemieden. Der Veloanteil liegt bei 2%, im städtischen Mittel ist dieser doppelt so hoch. Dies zeigt auch die Defizite (fehlendes Angebot, Gefahrenstellen) auf.	
			Leider muss auch festgehalten werden, dass durch das vorliegende Projekt, die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch die Bahn und den privaten wie teilweise den öffentlichen Verkehr (Postauto), das Unfallrisiko unverhältnismässig und erheblich ansteigen wird.			x																				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Die Erfahrung in Bern, Basel und anderen Städten, die unter ähnlichen Platzverhältnissen leiden, zeigen, dass ein fahrbahngetrennter Betrieb wesentlich weniger risikobehaftet ist. Dies bestätigen auch die für den Verkehr verantwortlichen Fachleute aus aus diesen Städten, die getrennte Trassen wenn immer möglich vorziehen.			x																			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt	
			Im Übrigen passieren Unfälle zwischen Bipperlisi, Fahrräder und motorisierten Verkehrsteilnehmern vor allem im Kreisell Baselstr und Bipperlisi versus PW/PKW an nicht bewachten Einmündungen (Grimmengasse, Hotel Bären, etc.) und nicht auf der Fahrbahn Baselstr - St. Katharinen.			x																			vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt	
			Sicher werden durch das vorliegende Projekt bekannte Mängel teilweise beseitigt, aber leider auch neue und nicht weniger massive Risiken punkto Sicherheit geschaffen. Gegen eine sanierte Strasse mittels Einbau eines Flüsterbelages ist nichts einzuwenden. Klimaforscher haben ausserdem festgestellt, dass der Temperaturunterschied zwischen Stadt und ländlichen Gebieten bis zu +7°C in der Stadt beträgt. Durch den Einbau eines hellen Belages könnte die Temperatur um einige Grad gesenkt werden. Bewohner und die Natur würden diesen Effekt sicherlich sehr schätzen.	x																					vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Ein lärmdämmender Belag ist vorgesehen. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.	
			Mit der Einführung von Tempo 30 würden aber die Lärm- und Abgasemissionen nochmals stark und nachhaltig reduziert. Tempo dreissig sollte auch vom Bipperlisi eingehalten werden. Die Zeitverluste sind auch hier absolut verkraftbar, der zeitliche Verlust aufzuholen und der Verbrauch an Strom würde reduziert. Daher erachte ich zwei Geleise für das Bipperlisi als unnötig und z.T. kontraproduktiv. Übrigens: Durch eine Temporeduktion auf 30 km/h würde für den Autofahrer ein Zeitverlust von ca. 40 Sek resultieren. Absolut im Rahmen des Erträglichen, auch für das Bipperlisi und die Einhaltung des Fahrplanes.			x																		x T30 für Bahn und MIV	Die Signalisierte Geschwindigkeit im Innerortsbereich beträgt 50 km/h. Die Bahn verkehrt als Strassenbahn gem. SVG/VRV mit Fahrt auf Sicht.	
			Wie schon festgehalten, benutzen z.Z. sehr wenige Velofahrer, im übrigen auch Fussgänger, die Baselstrasse. Viele weichen über die südlich und nördlich angrenzenden Quartiere aus. Diese sind zwar grösstenteils für Fussgänger ausgebaut, nicht aber für Velofahrer. Die Durchfahrt ist erschwert und teilweise unklar. Der Ausbau fahrradtauglicher und sicher gekennzeichnete Strecken sollte daher mit hoher Priorität behandelt werden. Für Fussgänger auf der Baselstrasse würden durch diese Massnahme genügend Platz zur Verfügung stehen.			x																		x velotauglicher Ausbau	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Velo-Ergänzungsrouten sind geplant, sind aber kein Ersatz für das Angebot auf der Hauptstrasse	
			Meines Erachtens eine sehr gewagte Aussage der Projektierenden, im Gegenteil, durch die massive Präsenz von zwei Geleisen und bei einer vorläufigen Beibehaltung von 50 km/h für den PV/Bipperlisi werden die nördlich und südlich gelegenen Quartiere noch mehr getrennt. Wohn- und Arbeitssituationen werden durch die neue Strassenanlage nicht aufgewertet, sondern extrem reduziert und erschwert. Ausserdem wird die Querung der Strasse vor allem für ältere und teilweise unsichere Personen zum grösseren Unsicherheitsfaktor und somit zum Risiko.			x																		x Reduktion Wohnqualität	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Fahrbahnbreite wird von 3 Spuren (Bahn + 2 Fahrspuren Auto) auf 2 Spuren reduziert, wodurch auch die Trennwirkung vermindert wird. Zudem erhalten die Fussgängerübergänge Mittelinseln.	
			Gemäss Beilage nur einleisig fahren, aber das Geleise südlich auf der Baselstrasse führen. Mit dieser Massnahme würde der Kreisell Baselstr massiv entlastet und zugleich die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht. Die Strassenquerung St. Katharinen würde wegfallen und der PV könnte wesentlich flüssiger erfolgen.			x		x																	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Wäre bei einer Eigentrassevariante zu erwägen. vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr	
			Unbedingt Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer einführen = mehr Sicherheit für alle Benutzer der Baselstrasse und wesentlich geringere Lärm- und Abgasemissionen. Zugleich würde seitens des Kantons dem bindenden Auftrag des Bundes betr. Lärmreduktion wesentlich Rechnung getragen.			x																		x T30	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h	
			Zur Reduktion der (vor allem in den Sommermonaten) hohen Temperaturen einen möglichst hellen Strassenbelag einbauen. Beleuchtung: Die Lichtverschmutzung durch den Einsatz geeigneter Lichtquellen tief halten, event. die ganze Beleuchtung ab 22:00h stark reduzieren resp. ab 24:00h bis 05:00h ganz abschalten. Man würde der Natur und den direkt an der Baselstrasse wohnenden Menschen einen grossen Gefallen tun.			x																			vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben betreffend Umwelthemen werden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.	
			Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssten die von Süden herführenden Quartierstrassen mit entsprechenden Ampeln bestückt werden. Private Ausfahrten müssten mindestens mit Spiegeln bestückt werden.	x																					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Sichtweiten werden in der Projektierung nochmals im Detail geprüft, ggf. Nachrüstungen mit Spiegeln als Massnahme denkbar .	

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters														Antwort									
						bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Varianten zur Klärung	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi/	Grundablehnung gegen Mischverkehr/	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzellegestellen	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss/Stauungstoleranz		Kritik an übertriebene	Prüfphasen/Fragen/Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges						
			Den Veloverkehr bei der Sternengasse oder schon Lerchenweg sicher durch die südlichen und nördlichen Quartiere lenken! Die z.T. für die Velofahrenden unübersichtlichen und unklaren Situationen sollen möglichst rasch beseitigt werden.			x																				x Umleitung Velo-verkehr	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Ergänzungsrouten für den Veloverkehr sind vorgesehen, sind jedoch kein Ersatz für das Veloangebot auf der Hauptstrasse.		
			Beim vorliegenden Projekt mit geschätzten Grobkosten von 30 bis 40 Mio. Franken werden die formulierten Ziele nur zu einem kleinen Teil erreicht und neue, massive Verschlechterungen geschaffen. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte empfehle ich, das vorliegende Projekt in dieser Form abzulehnen.			x																						vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten	
			Bahn Richtung Ost auf rechter Seite führen, momentane Linienführung Nord eliminieren = Kreislauf Baseltor wird entlastet, besserer Verkehrsfluss. St. Katharinen, Strassenquerung fällt weg. An beiden Punkten wird der Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit wesentlich erhöht, die Abgas- und Lärmemissionen werden verringert.			x	x																					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss	
			Festssetzen der höchst erlaubten Geschwindigkeit von Bahn- und Privatverkehr auf max. 30 km/h, konsequente südliche Linienführung der Bahn vereinfacht für die Fussgänger die Querung der Strasse, vermindert das Unfallrisiko bei Linksabbiegern, verbessert den Verkehrsfluss, vermindert die Lärm- und Abgasemissionen und das in der Nacht sehr störendes akustisches Signal St. Katharinen fällt weg.			x	x																			x T30	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h		
			Ein nicht abschliessender Vergleich Bipperlisi versus E-Bus <b>Bipperlisi</b> -fährt auf Geleise, im Strassenverkehr schwerfällig und gefährlich, kann Hindernissen nicht ausweichen -15 Tonnen = hohe Masse = langer Bremsweg -bei der Durchfahrt hohe Erschütterungen, hoher Lärmpegel -kann Schäden an Immobilien verursachen -verbraucht auf Grund des hohen Gewichts beim Starten und im Betrieb viel Strom -hohe Unterhaltskosten an Rollmaterial, kostspielige Reparaturen an Geleisen; = grosse Staugefahr für den Privatverkehr = starke Emissionen -keine Blinker, keine Bremslichter <b>E-Bus</b> -sehr beweglich, kann Hindernissen ausweichen -tieferer Masse, wesentlich kürzerer Bremsweg -keine wesentlichen Erschütterungen, tiefer Lärmpegel -keine Schäden bekannt -verbraucht aus Grund des tiefen Gewichtes beim Starten und im Betrieb wenig Strom -Elektrofahrzeuge zeichnen sich durch tiefe Unterhaltskosten, betriebssicher, keine wiederkehrenden für Fahrbahn -mit Blinker und Bremslichter ausgerüstet																										vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn



Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform														Thematische Clusters	Antwort		
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme e ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenschema nachholen	Grundsätzliche Ablehnung / Bippelstil/ Grundablehnung gegen Mischverkehr/ Forderung nach Bus ansatz Bahn	Erschliessung Einzellegeschichten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/ gestalterische Inputs	Sicherheitskon- flikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterung en, etc.)	Verkehrsfluss/ Stauung/ Auffahrer/ Kritik an überirdischen Prüfungen	Fragen/ Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges					
			Dem historisch geprägten Strassenzug und der prominenten Lage des Verkehrsknotens Baseltor vor der Altstadt ist zwingend Rechnung zu tragen. In die weitere Planung ist ein Architektur-, Landschaftsplanungs-, oder ein Stadtplanungsbüro einzubeziehen, um auch die Anforderungen des Städtebaus sicherzustellen.	x															x	Miteinbezug von Stadtplaner o.ä.	Diesem Anliegen wird in der Projektorganisation Rechnung getragen.
			Ergänzend zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Baselstrasse wurde in einem breit ausgelegten Variantenstudium eine Lösung für den Knoten Baseltor gesucht. Besonderes Augenmerk galt der Verkehrssicherheit und der Beibehaltung der Leistungsfähigkeit sowie dem ungehinderten Betrieb der Bahnlinie der ASM und einer Steigerung der Attraktivität für den Langsamverkehr. Bei der empfohlenen Variante «Mischverkehr» ist die Knotengestaltung des BGK hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und dem Langsamverkehr optimiert, und die Leistungsfähigkeit des Knotens auf dem heutigen Stand kann beibehalten werden. Der Knoten weist neu klar definierte Fahrstreifen auf und ist primär auf die Bedürfnisse von kleineren Fahrzeugen wie Velos, Personen- und Lieferwagen ausgelegt. Für grössere Fahrzeuge sind überfahrbare Flächen vorgesehen. Die einstreifige Kreiselfahrbahn und die klar zugeordneten Fahrstreifen im breiteren Teil sind so ausgestaltet, dass Velofahrende im Kreisell nicht überholt werden können. Der Veloverkehr wird vor dem Knoten durchgängig geführt und normgemäss ca. 20 m vor der Kreiselfahrbahn für die Einspurung unterbrochen (siehe dazu Abbildung 4).			x														x	Zusammenfassung des Variantenstudiums Baseltorkreisell.
			Die KPU kann die Variantenempfehlung «BGK Knoten Baseltor optimiert» nachvollziehen und teilt die Schlussfolgerungen der Projektverfasser. Gerade die Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für Velofahrende wird begrüsst. Der bestehende Radweg entlang der Fahrbahn (Basel/ Werkhofstrasse) wird neu als «Fussweg mit Velo gestattet» signalisiert, so dass ein duales System vorhanden ist, aber keine Benützungspflicht besteht. Bei gleichzeitigem Fuss- und Veloverkehr besteht jedoch Konfliktpotential, welchem mit geeigneten Massnahmen (Signalisation, Markierung usw.) begegnet werden muss.	x							x										Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Unbefriedigend gelöst bleibt der hindernisfreie Zugang zu den ÖV-Haltestellen. Die empfohlene Variante sieht vor, zur Optimierung der Fusswege die Leitinseln vor dem Kreisell auf der inneren Baselstrasse und der Werkhofstrasse zu vergrössern (Abbildungen 4). Somit bestünden Querungshilfen oder deren Nachrüstung wäre möglich. Mit der beschriebenen Optimierung der Fusswege könnte gemäss Berichtverfasser - die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen mit einfachsten Mitteln optimiert bzw. ein hindernisfreier Zugang erstellt werden. Ein Nachrüsten der Inseln auf der Werkhofstrasse wird als problematisch erachtet. Gemäss Norm darf nur immer eine Fahrbahn gequert werden. Ein Nachrüsten würde eine zusätzliche Schutzinsel erfordern, was nicht mit minimalen Massnahmen umgesetzt werden kann. Der hindernisfreie Zugang ist nach wie vor nicht zufriedenstellend gelöst.	x							x										vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Im Bereich von Knoten ist die Querung über 2 Fahrspuren ohne Mittelinsel zulässig. Die Anordnung einer weiteren Mittelinsel bei der zweispurigen Zufahrt auf der Werkhofstrasse soll aber geprüft werden.
			Im Variantenstudium wird als Rahmenbedingung genannt, die heute bestehende Unterführung nicht in die Betrachtungen miteinzubeziehen. Die Unterführung sei baulich in gutem Zustand und unter Berücksichtigung von Baukosten, Bauablauf und Bauzeit nicht zu verändern. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Unterführung nicht behindertenkonform (zu steile Rampen) sei und darauf verzichtet werden könne, wenn attraktive Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr oberirdisch angeboten werden könnten. Die KPU vertritt jedoch die Auffassung, dass sich Überlegungen zu dem bestehenden Bauwerk durchaus lohnen könnten. Die Unterführung weist eine positive Grosszügigkeit auf, kommt aber in ihrer Erscheinung (Farbe, Beleuchtung usw.) nicht mehr zeitgemäss daher. Wie richtig erwähnt, weisen alle drei Rampen Neigungen von rund 10 % auf und erfüllen die Anforderungen für barrierefreie Anlagen nicht ganz. Die Neugestaltung der Baselstrasse mit dem Knoten Baseltor ist eine grosse Herausforderung und soll den kommenden Generationen verkehrstechnische Verbesserungen bringen. Die bestehende Personenunterführung nicht in die Überlegungen miteinzubeziehen, erscheint unter dieser Betrachtung zu kurz gedacht. Die bestehende Personenunterführung ist in die weitere Planung miteinzubeziehen.	x							x										vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Anpassungen der Rampen wurden im Variantenstudium zum Baseltorkreisell untersucht und die Machbarkeit aufgezeigt. Aus Sicht der Bauherrschaft ist aufgrund des Zustandes aber keine bauliche Veränderung erforderlich. Die Unterführung Baseltor soll in der weiteren Planung nochmals in Zusammenhang mit den Führung von Fuss- und Veloverkehr beurteilt werden.
			Es ist sicherzustellen, dass sich kein Schleichverkehr einstellt – die Geschwindigkeit der Strassenbahn ist hier ein wichtiger Faktor.	x														x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Verkehrsmodell wird für die weitere Projektierung nochmals aktualisiert und mit weiteren Szenarien "Ausweichverkehr Autobahn" ergänzt.
			Bei den Haltestellen und den Engstellen sind die Querschnitte für den Langsamverkehr zu klein, bieten Konfliktpotential und müssen noch einmal überprüft werden.	x							x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Häufige Regimewechsel für den Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden.	x							x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Wichtig: Die Haltestellen sollen hindernisfrei gebaut werden! (Vorgaben Bund).	x																	Die Haltestellen entsprechen den Anforderungen des BehiG. Dies wird von Amtes Wegen im Bewilligungsverfahren überprüft.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform	Thematische Clusters																Antwort						
					bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Variante nicht nachholbar	Grundsätzliche Ablehnung Bippelisi/Grundablenkung gegen Mischverkehr/Forderung nach Busanstalt Bahn	Erschliessung Einzellegeseiten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitsekonflikte der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfliess/Stauung/Autofahrer	Kritik an überirdischen/Prüfstandorten	Fragen/Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges								
			Die Personenunterführung Baseltorkreuzung soll miteinbezogen werden.		x																x	Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische/gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet.				
			Interessieren würde auch die Stellungnahme und Bedürfnisse der Rettungsorganisationen. Bei der Mitwirkung der Stadtpolizei wurde diesbezüglich nichts festgehalten.	x																		x	Blaulichtorganisationen	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen werden bei der Planung berücksichtigt.			
			Was passiert bei einem heftigen Rückstau von der A5/A1 oder wenn die Autobahn überlastet ist? Wurde dieses Szenario überprüft?		x																		x	Autobahnunterführung	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Verkehrssimulationen wurden bisher auf dem Spitzenstundenverkehr abends im Zustand 2030 (mit 20% Mehrverkehr) durchgeführt. Das Szenario Ausweichverkehr von der Autobahn A1/A5 wurde dabei nicht separat untersucht. Dieses Szenario soll in der weiteren Projektierung mitberücksichtigt werden und allfällige flankierende Massnahmen dazu aufgezeigt werden.		
			Die Auslegung, ob das Bippelisi eine Bahn oder eine Strassenbahn sei, hat offenbar Auswirkungen auf die Geschwindigkeit und ist bei der Beurteilung eines Unfalls relevant. Offenbar hat die asm für die einzelnen Streckenabschnitte zwischen St. Katharinen und dem Hauptbahnhof die Geschwindigkeiten als Bahn definiert. Geplanter Mischverkehr. Dort wo die asm kein eigenes Trasse hat, wird sie als Strassenbahn klassiert.	x																			x	Bippelisi = Bahn/Tram?	Das "Bippelisi" ist eine Bahn, welche im Abschnitt St. Katharinen bis Baseltor im Strassenbahnbetrieb gem. SVG/RV mit Fahrt auf Sicht verkehrt.		
			Die Fussgänger/-innen haben kein Vortrittsrecht gegenüber einer Strassenbahn. Werden die Querungen diesem Umstand gerecht? Was heisst dies für die Geschwindigkeit? Mit welcher Geschwindigkeit wird die Strassenbahn im Planungssperimeter tatsächlich unterwegs sein?	x																				x	Regelung Vortrittsrecht Bippelisi	Die Bahn verkehrt in der Baselstrasse als Strassenbahn gem. SVG/RV mit Fahrt auf Sicht. Dem Umstand, dass Fussgänger an Fussgängerstreifen gegenüber der Strassenbahn keinen Vortritt geniessen, soll durch die konsequente Ausrüstung der Fussgängerstreifen mit Ampeln Rechnung getragen werden.	
			Auf den ersten Blick mag es ja Sinn machen, dass neu zwei- statt eingleisig gefahren wird. Dies hat den Vorteil, dass der MIV in die jeweilige Richtung mit dem Bippelisi geführt werden kann, dies funktioniert jedoch nur, wenn es nicht zu Stau kommt. Wenn es zu Stau kommt, geht gar nichts mehr und Unpünktlichkeit wäre Gift für das Bippelisi.	x																							vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Mittels Verkehrsmanagement wird sichergestellt, dass die Bahn als Pulkführer durch die Bahnstrasse fahren kann. Die Belastung der Baselstrasse ist mit einem DTV von 12'000 Fz/d (heute), respektive 14'000 Fz/d (2030) unkritisch für eine Führung im Mischverkehr. Hingegen ist die Verknüpfung zur Röti- und Werkhofstrasse, welche wesentlich höher belastet ist, zu lösen. Die betrieblichen Untersuchungen zeigen, wie dies mit Verkehrsmanagementmassnahmen erfolgen kann.
			Die Strasse ist so breit, wie sie ist. So banal dies tönt, so folgenswer ist diese Aussage. Dies bedeutet nämlich, dass nicht einfach rechts oder links noch ein Meter Land vorhanden wäre, der für die Fahrradfahrer/-innen oder Fussgänger/-innen gebraucht werden kann. An gewissen Stellen bedeutet dies, dass sich die Fahrräder wieder in den Verkehr einfäden sollten und an anderen Orten sind diese zusammen mit den FussgängerInnen unterwegs. Es ist deshalb nicht ersichtlich, wo die klaren Verbesserungen für die Fahrradfahrer/-innen sein sollen, dies gilt auch für die Fussgänger/-innen.			x																					vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Mit dem Projekt kann ein durchgängiges Velo- und Fussgängerangebot geschaffen werden, bei welchem jedoch die Normbreiten nicht überall eingehalten sind.
			Auch wenn die Stadt praktisch nichts an das 40-Mio.-Projekt bezahlen muss, sind unter dem Strich trotzdem zum Teil Steuergelder und der finanzielle Aspekt relevant. Natürlich ist es einerseits nicht nachhaltig, wie aktuell jährlich Fr. 300'000.- in die Sanierung des Trassees zu investieren. Es ist andererseits aber für sie nicht ersichtlich, wie all die Massnahmen Fr. 40'000.- pro Meter rechtfertigen sollen.				x																				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Zudem muss allen bewusst sein, dass die Verkehrsführung während der Bauzeit mindestens ebenso eine Herausforderung darstellt, wie das eigentliche Projekt selber. Schlussendlich kann es nicht sein, dass es heisst: «Ihr habt zum Umbau ja gesagt, also gibt es kein Zurück mehr».			x																					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Bauphasen sind Gegenstand der weiteren Planung. Die Sanierung ist unabdingbar. In den bisherigen Grobkostenschätzungen wurden für Bauprovisorien und der erhöhten Anforderung des "Bauen unter Verkehr" beträchtliche Reserven eingesetzt.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform		Thematische Clusters																Antwort			
						bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen	Variante nicht nachgefragt	Grundsätzliche Ablehnung/Bipperlisi/Grundablehnung gegen Mischverkehr/Forderung nach Busanstalt	Erschliessung Einzellegeschritten	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss/Stauungst Autorfahrer	Kritik an Überleitungen	Prüfleistungen/Fragen/Anliegen zu Bauphasen	* Sonstiges					
			Eines ist klar: So wie das Projekt jetzt ist, wird es sehr schwierig, die Bevölkerung davon überzeugen zu können.			x																	x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Mitwirkung und öffentliche Auseinandersetzung mit dem Projekt ist Bestandteil dieses Prozesses.	
			Baseltorkreisel: Für die FDP-Fraktion gehört der Unfallschwerpunkt in das Projekt. Damit verhindert werden kann, dass der Kreisel während der Rushhour verstopft ist, soll geprüft werden, ob ein Pförtner in der Rötistrasse und in der Werkhofstrasse Sinn macht.	x																			x	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Der Kreisel Baseltor ist Teil des Projektperimeters. Im ganzen Gemeindegebiet wird heute schon ein Verkehrsmanagementsystem betrieben (VM Solothurn). Bei Überlastung im Gebiet Bahnhof Solothurn bis Knoten Schanzmühle erfolgt eine Zufuss-Dosierung. Dieses VM ist bei baulichen Veränderungen auf die neuen Gegebenheiten anzupassen.	
			St. Josef-kloster: Die vorgesehene Mischverkehrsfläche erachtet sie als heikel, dies auch im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz. Diesbezüglich sollte eine andere Lösung angestrebt werden.	x																					vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Haltestelle Sternen: Die Fahrradumfahrung erachtet sie als kritisch. Es hat an dieser Stelle viele Fussgänger/-innen und viele Fahrräder von der PH, was ein Problem geben wird. Vielleicht kann eine Lösung mit einer Variante KAP-Überfahrt gefunden werden. Es ist ihr bewusst, dass Haltestellen idealerweise gegenüberliegen sollen. Trotzdem ist sie der Meinung, dass geprüft werden soll, ob die Haltestellen stadteinwärts am jetzigen Standort belassen werden könnten. Aus dem Quartier Steinbrugg/Grimmengasse gibt es viele ältere Personen, die froh wären, wenn die Haltestelle noch näher bei ihnen wäre. Für diejenigen von der Sternengasse macht es keinen Unterschied.	x																					vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Christof Schauwecker hält im Namen der Grünen fest, dass die Situation auf der Baselstrasse im heutigen Zustand unbefriedigend ist. So kommt es leider viel zu oft zu Zwischenfällen auf dieser wichtigen Ein- und Ausgangsachse Richtung Osten. Auch die Lösung mit dem doppelspurigen Kreisel vor dem Baseltor, wo auch das Bipperlisi überqueren soll, ist nicht nur für die Fahrradfahrer/-innen eine Gefahrenquelle, sondern auch für Autofahrer/-innen, die sich solche komplizierten Kreisel nicht gewohnt sind. Dazu kommt auch noch die Bepflanzung des Kreisels mit Lavendelsträuchern, welche die meiste Zeit des Jahres grau bis braun sind. Sie begrüssen, dass die Baselstrasse umgestaltet werden soll. Sie kommen zur selben Einschätzung wie das Stadtbaumamt und die KPU. Die vorgeschlagene Lösung mit dem Mischverkehr ist die beste Lösung.			x																		x	Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Nur mit einer Doppelspur des Bipperlisis kann dem immer wichtiger werdenden Langsamverkehr endlich genügend Platz eingeräumt werden. So kann im Vergleich zu heute das separate Bipperlisi-Trasse aufgehoben werden, und es entsteht unter dem Strich mehr Platz für beidseitige grosszügige Trottoirs für Fussgänger/-innen und Fahrräder. Dies wurde sehr schön im Antrag dargestellt. Da die Baselstrasse sowohl von Norden als auch von Süden bedient wird, ist es für den Langsamverkehr wichtig, dass die Trottoirs für den Mischverkehr auch beidseitig geführt werden. So können unnötige Strassenquerungen und damit auch Unterbrechungen des Verkehrsflusses auf der Strasse und gefährliche Querungssituationen vermieden werden. Eine Lösung mit Mischverkehr auf nur einer Seite kommt daher für sie nicht in Frage.			x																		x	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Kennisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Dass die Baseltorunterführung in die Umgestaltung miteinbezogen werden soll, so wie dies das Stadtbaumamt festgehalten hat, ist aus ihrer Sicht logisch. Die düstere Personenunterführung ist wahrlich kein Juwel unserer ansonsten sehr schönen Stadt und offenbar entspricht sie auch nicht den Anforderungen bezüglich Barrierefreiheit. Die Baselstrasse wird in diesem Projekt isoliert betrachtet.	x																				x	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform																Thematische Clusters	Antwort			
				bereits berücksichtigt/vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum	Variantensuche/nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bippelisi/	Grundsätzliche Ablehnung gegen Mischverkehr/	Forderung nach Bus ansaatz Bahn	Erschliessung Einzellegesch	Führung Velo-	und	Fussverkehr	Technische/gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfuss/ Stauungst Autofahrer			Kritik an übertriebene	Prüfleistungen	Fragen/Anliegen zu Bauphasen
			Die Umgebung vor und nach diesem Abschnitt sowie im Süden und Norden wird ausgeklammert. Dies ist klar, da es sich um Gemeindestrassen handelt der Bauherr ist jedoch der Kanton.			x																	x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Richtung Feldbrunnen ist die Situation des Langsamverkehrs zwar bereits heute um einiges besser als stadtinwärts. Jedoch gibt es auch hier Verbesserungspotential. So ist z.B. der südliche Fahrradweg ziemlich schmal eingeklemmt zwischen Hecke und Bippelisi-Trasse und er muss zudem mit den Fussgänger/-innen geteilt werden. Sie hoffen, dass der Kanton als Bauherr dieser Strasse die notwendige Sensibilität an den Tag legt, um dem Grün in diesen Strassenabschnitten genügend Platz einzuräumen. Bäume werten den öffentlichen Raum nicht nur optisch auf, sondern sie sind auch für das Stadtklima gut. Alleebäume sollen allerdings weder den Strassen noch den Langsamverkehr unnötig behindern. Dies soll bei der Ausarbeitung des Projekts ebenfalls berücksichtigt werden.		x								x											vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Im Weiteren haben sie festgestellt, dass der Faktor Lärm im Projekt nicht oder jedenfalls nicht klar ersichtlich berücksichtigt wurde. Dadurch, dass der Kanton Eigentümer der Strasse ist, betrifft es ja eh ihn dafür zu sorgen, dass die Immissionsgrenzwerte bei den Liegenschaften eingehalten werden. Sie gehen davon aus, dass lärmindernde Beläge gewählt werden und evtl. auch auf Temporeduktionen und andere Massnahmen zurückgegriffen wird. Leider konnte dies der Projektvorstellung nicht entnommen werden.		x											x								vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Ein lärmindernder Belag ist auf Kantonsstrassen innerorts standardmässig vorgesehen. Das Thema Lärm wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Es ist überdimensioniert und es wird Geld investiert, das sinnvoller investiert werden könnte. Sie ist einig, dass die Strasse saniert und bezüglich Verkehrssicherheit etwas unternommen werden muss. Sie ist aber nicht überzeugt, dass das Projekt den Autoverkehr nicht behindern wird, so wie es dargestellt wird. Die Verkehrssicherheit soll wie erwähnt verbessert werden. Sie glaubt aber, dass die 40 Mio. Franken besser investiert werden könnten.			x											x							vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Wie die KPU bereits festgehalten hat, erachtet es auch sie als zwingend nötig, dass die Unterführung beim Baseltor besser in die Planung aufgenommen wird. Wird es z.B. möglich sein, dass mit dem Fahrrad durch die Unterführung gefahren werden kann? Dies würde die Baseltorkreuzung sicher auch vor einigen Unfällen verschonen.		x								x									x	Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet. Eine Veloführung durch die Unterführung hätte jedoch sehr weitreichende Konsequenzen (Ausbau/Verbreiterung der Unterführung zur Einhaltung der Normen, Werkleitungsumlegungen, Kosten, Städtebau)
			Aus ihrer Sicht geht der Mischverkehr auf diesem engen Strassenraum nicht auf. Sie fragt sich, wie es aussehen wird, wenn zudem noch der 15-Minutenakt des Bippelisis kommen wird. Ist dann die Baselstrasse immer noch eine Strasse für den Erschliessungsverkehr der benachbarten Gemeinden, wie dies in unserem Leitbild steht? Da die Fahrräder immer schneller und zahlreicher werden, ist sie erst recht nicht überzeugt, ob dies alles auf demselben Trottoir aneinander vorbei geht.			x			x	x			x				x							vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss auch der 15 Minuten-Takt wurde untersucht und nachgewiesen.
			In der Vernehmlassung zur Ortsplanungsrevision wurde die Veloschnellstrasse eingegeben. Apropos Velo: Der Vauban-Weg beim Kunstmuseum war jahrelang für die Fahrräder gesperrt. Dies, weil der Weg für Fahrräder und Fussgänger/-innen zu wenig breit ist. Dazu werden 2,5 Meter empfohlen. Der Vaubanweg wurde nun für die Fahrräder freigegeben, da festgehalten wurde, dass der Weg übersichtlich genug sei, um einander ausweichen zu können. Dasselbe ist nun auf der Baselstrasse geplant. Zum Teil werden es nur 1,5 Meter sein. Im Unterschied zur Baselstrasse gibt es beim Vaubanweg aber Rassen zum Ausweichen. Auf der Baselstrasse Mauern, Autos und einen Zug und neu beides dann noch doppelt.		x								x											vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Die SVP-Fraktion ist gemäss René Käppeli der Meinung, dass das vorgestellte Projekt eine reine Insefflösung darstellt.			x																	x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die Doppelspur vom Baseltorkreisel bis zu St. Katharinen stellt Ihres Erachtens keinen Nutzen dar. Es könnte erst dann von einem Nutzen gesprochen werden, wenn von St. Katharinen bis nach Flumenthal und noch weiter ebenfalls doppelspurig weitergefahren werden könnte. Vielleicht wurde dies auch schon so angedacht.			x		x			x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Es gibt ein Anschlussprojekt "Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen", welches jedoch einen anderen Umsetzungshorizont hat und mit der Einführung des Viertelstundentaktes verknüpft ist.
			Beim Baseltorkreisel gibt es nach wie vor keine Schranken, sondern nur ein Lichtsignal. Dies ändert an der heutigen Unfallgefährdung überhaupt nichts im Gegenteil, sie wird sogar noch erhöht. Der Viertelstundentakt von St. Katharinen nach Solothurn bringt nichts, dieser müsste bereits von einer weiter entfernt liegenden Distanz eingeführt werden.			x				x					x									vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Bahnverkehr im Abschnitt als Strassenbahn, daher reicht Ampelanlage aus.





