

Regierungsratsbeschluss

vom 21. April 2020

Nr. 2020/593

Petition gegen den Ausbau der Trasse des «Bipperlisi» auf zwei Spuren in der Baselstrasse in Solothurn Stellungnahme des Regierungsrates

1. Petitionstext

Im Namen der 312 Unterzeichnern der beiliegenden Petition ersucht die Schweizerische Volkspartei (SVP) Stadt Solothurn die zuständigen Behörden des Kantons das Projekt des Ausbaus des «Bipperlisi» auf Doppelspur im Bereich der Baselstrasse in Solothurn einer erneuten und vertieften Prüfung zu unterziehen.

Bei den unmittelbar betroffenen Anwohnern stösst das Projekt aufgrund der für sie gefährdeten Wohn- und Lebensqualität auf grosse Ablehnung. Für die Bevölkerung und das Gewerbe der Stadt und der gesamten Region haben die absehbaren Behinderungen des privaten und Geschäftsverkehrs erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen.

Auch unter der Berücksichtigung der gegenwärtigen unerfreulichen Verkehrssituation in der Baselstrasse ist die SVP Stadt Solothurn der Auffassung, dass der enorme finanzielle Aufwand für ein Projekt, das von den unmittelbar Betroffenen nicht gewünscht wird und keinen sichtbaren Mehrwert erzielt, nicht gerechtfertigt ist.

Die SVP Stadt Solothurn dankt dem Regierungsrat des Kantons Solothurn für die verständnisvolle Prüfung des Anliegens dieser Petition.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1 Formelles

Die Petition wird gemäss Artikel 26 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) entgegengenommen und behandelt.

2.2 Materielles

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

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung war das Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Projekt der Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse. Das AVT und die asm haben dieses Konzept gemeinsam ausgearbeitet.

Die Bahn- und Strasseninfrastruktur im Abschnitt Baseltorkreisel bis St. Katharinen sind in einem sehr schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden. Zudem weist dieser Abschnitt grosse verkehrliche Sicherheitsdefizite auf, welche mit der Umgestaltung der Strassenanlage behoben werden sollen.

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

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

Die Mitwirkung zeigt ein sehr heterogenes Bild. Unbestritten ist von allen Seiten, dass die Baselstrasse saniert werden muss. Gleichzeitig wird die vorgeschlagene Lösung mehrheitlich skeptisch bis ablehnend beurteilt. Insbesondere die im Petitionstext erwähnte Neuordnung der Gleisanlage des «Bipperlisi» und die damit verbundene Mischverkehrslösung zwischen dem Baseltorkreisel und der Haltestelle St. Katharinen stösst auf Kritik. Das Projekt behebe damit die Defizite nicht, sondern schaffe neue Probleme.

Der Mitwirkungsbericht wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2020/142 vom 27. Januar 2020 verabschiedet. In den Feststellungen zu diesem Regierungsratsbeschluss werden auch die von der SVP Stadt Solothurn kritisierten Aspekte abgehandelt. Diese werden, soweit sie die Anliegen der SVP Stadt Solothurn betreffen, an dieser Stelle wiederholt und ergänzt.

2.2.1 Kritik an der Mischverkehrslösung zwischen Baseltorkreisel und St. Katharinen

Die gewählte Neuordnung der Gleisanlage und die damit verbundene Mischverkehrslösung, d.h. die Führung des «Bipperlisi» jeweils auf der Fahrbahn und in Fahrrichtung des motorisierten Individualverkehrs, ist das Resultat verschiedener umfangreicher Variantenstudien und somit einer sorgfältigen Interessenabwägung.

Die Projektierung von zwei Gleisen zwischen Kreisel Baseltor und St. Katharinen erfolgt nicht - wie vielfach behauptet - aufgrund der zukünftigen Anforderungen an den Bahnverkehr. Der Bahnverkehr kann in diesem Abschnitt auch mit einem einzigen Bahntrasse gewährleistet werden. Selbst bei einer Erhöhung der Fahrplandichte auf einen Viertelstundentakt kreuzen sich die Züge nicht zwischen dem Baseltorkreisel und der Haltestelle St. Katharinen, sondern zwischen St. Katharinen und Feldbrunnen Sandmatt. Im Abschnitt Bahnhof Solothurn bis St. Katharinen ist damit immer nur ein Zug unterwegs.

Grund für die zwei Gleise sind die Anforderungen an die städtische Ausfallachse Baselstrasse und die beschränkten räumlichen Gegebenheiten im innerstädtischen Bereich. Dieses Mischverkehrskonzept stellt die beste Lösung dar, den bestehenden Raum effizient zu nutzen. Insbesondere kann damit Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Heute teilen sich Fahrräder und Autos die Fahrbahn, was den Verkehrsfluss hemmt und immer wieder zu gefährlichen Überholmanövern führt.

Eine 1:1 Wiederherstellung des heutigen Zustandes wäre im Übrigen nicht mehr bewilligungsfähig, da die heute einzuhaltenden Norm- resp. Sicherheitsvorgaben dabei nicht mehr erfüllt werden können. Für eine normkonforme Führung der Bahn in der heutigen Seitenlage fehlt der notwendige Platz.

2.2.2 Befürchtungen betreffend die Gefährdung der Lebens- und Wohnqualität

Die Petitionäre befürchten eine Gefährdung der Lebens- und Wohnqualität für die Bewohner entlang des besagten Strassenabschnittes, was ebenfalls von diversen Mitwirkenden eingebracht wurde. Das Gegenteil ist jedoch der Fall.

Heute weist der Strassenabschnitt zwischen dem Baseltorkreisel und St. Katharinen wesentliche Sicherheitsdefizite auf, insbesondere auch aufgrund der heutigen Führung des «Bipperlisi» in der Seitenlage. Gefährdet sind im Besonderen einbiegende Fahrzeuge, Fussgänger und Velofahrer.

Das Projekt bringt somit erhebliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit und die Schaffung eines sicheren Veloangebotes. Ebenso werden für den Fussverkehr Verbesserungen erzielt. Zudem werden Haltestellen behindertengerecht ausgebaut und die Strassenquerungen werden erleichtert.

Der Bahnbetrieb verursacht heute aufgrund der nicht mehr zeitgemässen Fundation der Gleisanlage für die Anwohner deutlich spürbare Erschütterungen. Zudem ist die Fundation in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Der Strassenbelag verursacht aufgrund seines schlechten Zustandes ebenfalls hohe Lärmemissionen (Rollgeräusche) und muss ebenfalls dringend saniert werden.

Mit der Sanierung der Bahngleise wird die Fundation der Gleise nach neusten technischen Standards erneuert, wodurch sich Erschütterungen und Lärm aus dem Bahnbetrieb massgeblich vermindern. Auf der Strasse wird ein lärmdämmender Belag eingebaut, was zu einer Reduktion der Lärmemissionen führt.

Durch die Zusammenlegung der Fahrbahn des Autoverkehrs und der Bahn wird zudem der Strassenraum neu gegliedert und besser ins Stadtbild integriert.

Dies führt im Ergebnis zu einer deutlichen Steigerung der Lebens- und Wohnqualität an der Baselstrasse.

2.2.3 Behinderungen des Privat- und Geschäftsverkehrs

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

2.2.4 Finanzieller Aufwand

Die Höhe der Kosten stiess auch in der Mitwirkung auf breite Kritik. Da das Projekt erst als Betriebs- und Gestaltungskonzept vorliegt, können nur grobe Kostenschätzungen von 30 - 40 Mio. Franken abgegeben werden. Tatsache ist, dass sich der Streckenabschnitt in einem so schlechten Zustand befindet, dass eine Totalsanierung unumgänglich ist. Dabei muss eine Strassenanlage und eine Bahnstrecke zugleich saniert werden. Eine Umgestaltung auf eine Seitenlage nach aktuellen Bahnnormen würde ebenfalls 75 % der Kosten der geplanten Umgestaltung ausmachen,

dabei jedoch die Defizite der heutigen Anlage (insbesondere Sicherheit, Fuss- und Veloverkehr) nicht lösen.

2.3 Prüfungsauftrag des Regierungsrates an das Bau- und Justizdepartement

Grundlage für die Durchführung der Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches in den weiteren Projektierungsschritten zu einem Vor- und nachfolgend zu einem Bauprojekt weiterentwickelt wird.

Wir haben aufgrund der Mitwirkungsergebnisse das Bau- und Justizdepartement beauftragt, in Zusammenarbeit mit der asm die Projektierungsarbeiten weiterzuführen. Wir haben die Projektverantwortlichen angewiesen, die Mitwirkungseingaben in den nun anstehenden Projektierungsschritten gegebenenfalls zu berücksichtigen. Ebenfalls Bestandteil der weiteren Projektierungsarbeiten ist die Prüfung der Bedürfnisse der direkt betroffenen Anwohner bezüglich der Optimierung der Liegenschafterschliessungen. Zudem sollen die Führungsprinzipien des Fuss- und Veloverkehrs nochmals geprüft werden.

Es ist uns auch bewusst, dass während der Bauzeit Einschränkungen entstehen werden. Ein wesentlicher Bestandteil der weiteren Projektierungsarbeiten ist somit die Festlegung möglichst effizienter Bauabläufe, welche die Beeinträchtigung während den Bauarbeiten minimieren. In den nächsten Projektphasen sind deshalb auch verschiedene Bauvorgänge und die damit verbundenen temporären Verkehrsführungen zu prüfen. Dies mit dem Ziel, die Einschränkungen während der Bauphase für alle so kurz und gering wie möglich zu halten.

Explizit nicht Bestandteil der weiteren Arbeiten ist jedoch eine erneute Prüfung der zu wählenden Gleisführung des «Bipperlisi». An der gewählten Mischverkehrslösung wird bei der weiteren Projektierung festgehalten.

3. **Beschluss**

Gestützt auf Artikel 26 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1):

- 3.1 Von der Petition der SVP Stadt Solothurn «gegen den Ausbau der Trasse des «Bipperlisi» auf zwei Spuren in der Baselstrasse in Solothurn» vom 20. November 2019 wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Die Petition wird im Sinne der Ausführungen abgeschrieben.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Raumplanung

Staatskanzlei

Parlamentdienste

Schweizerische Volkspartei SVP Stadt Solothurn, Dr. Johannes B. Kunz, Ziegelmattestrasse 16,
4500 Solothurn