

Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für

Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Inhalt

| | | |
|-----|---|---|
| 1. | Allgemeine Würdigung | 2 |
| 2. | Massnahme Bahnhof Solothurn Süd | 3 |
| 2.1 | Ausgangslage | 3 |
| 2.2 | Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West) | 3 |
| 2.3 | Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West | 5 |
| 2.4 | Antrag | 7 |

1. Allgemeine Würdigung

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit mit dem Bund wird sehr geschätzt.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn nimmt den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht erfreut zur Kenntnis. Sie ist insbesondere sehr erfreut über das gute Ergebnis des Agglomerationsprogramms Solothurn und dem resultierenden Beitragssatz von 40%. Für die Trägerschaft ist dies eine wichtige Anerkennung für die geleistete Arbeit und zugleich auch eine Verpflichtung für die weitere Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Trägerschaft äusserst sich mit dieser Stellungnahme insbesondere zur Frage 8 des Bundes *«Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?»*

Die Trägerschaft konzentriert sich mit der vorliegenden Stellungnahme ausschliesslich auf die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 4601.4.001). Hier beantragt die Trägerschaft eine Überprüfung der Priorisierung des Bundes. Die Erläuterungen dazu werden nachfolgend dargelegt.

2. Massnahme Bahnhof Solothurn Süd

2.1 Ausgangslage

Der Bund sieht vor die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 2601.4.001) in zwei Projekte aufzuteilen und den Teil PU West in die Priorität B zurückzustufen:

- Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität A (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-11, Seite 45)
- Langsamverkehrsunterführung Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität B (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-12, Seite 46)

Die Trägerschaft betrachtet die Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» als die Schlüsselmassnahme des gesamten Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Die Trägerschaft ist überzeugt, dass die Langsamverkehrsunterführung dabei eine sehr hohe Wirkung im Sinne des PAV erreicht und daher auch mit der Priorität A berücksichtigt werden soll. Weiter ist die Trägerschaft überzeugt, dass eine Etappierung der Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» mit verzögerter Realisierung der PU West erhebliche Mehrkosten und planerische Risiken zur Folge hätte, die nicht im Sinne des Bundes sind. Die Argumente dafür legt die Trägerschaft nachfolgend dar. Die PU West ist ein unverzichtbarer Teil dieses Generationenprojekts, welches bezüglich der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Kantonshauptstadt einen Quantensprung ermöglichen wird.

2.2 Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West)

Die PU West bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Erschliessung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Solothurn

- Mit der PU West wird der Zugang zum neuen Bahnhof RBS für alle Reisenden (Fuss- und Veloverkehr) mit Quelle oder Ziel nordwestlich des Bahnhofs (hier liegt auch das Stadtzentrum) sowie auch für viele Umsteigende zwischen Bus und Zug deutlich kürzer. Damit kommt ein grosser Teil der Anwohnenden und Arbeitsplätze faktisch in den Genuss einer besseren ÖV-Erschliessungsgüte. Müsste die entsprechende Zeitersparnis von deutlich über einer Minute auf der Bahnstrecke bei den Fahrzeiten der Züge erreicht werden, so wäre dies nur mit sehr viel höheren finanziellen Aufwendungen realisierbar.
- Die neue PU West stellt eine wesentliche Entlastung der bestehenden Personenunterführung dar. Diese erreicht aufgrund der schlechten Abstimmung der einzelnen Anlageelemente schon heute zeitweise

¹ Die «Langsamverkehrsunterführung» entspricht exakt dem Projektteil PU West
repla espaceSOLOTHURN Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

ihre Kapazitätsgrenzen, was zu längeren Umsteigezeiten führt und der Fahrplanstabilität abträglich ist. Mit der neuen PU West kann ein Ausbau der bestehenden Unterführung verzögert werden, was den Bahnen Zeit bietet ein entsprechendes Projekt zu entwickeln und die Finanzierung zu sichern. Die PU West ist dabei so angelegt, dass eine Aufwärtskompatibilität zu den zukünftigen Entwicklungen am Bahnhof Solothurn besteht (z.B. Ausbau Mittelperron Gleis 2/3).

- Mit der Bündelung vieler Wege ermöglicht die PU West einen attraktiven und belebten neuen Bahnhofplatz auf der südlichen Bahnhofseite. Diese Aufenthaltsqualitäten tragen wesentlich zur Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und der Umsteigebeziehungen an der multimodalen Drehscheibe Solothurn bei.

Die PU West schafft eine direkte, sichere und attraktive Stadtverbindung für den Fuss- und Veloverkehr

- Die PU West bietet dem Fussverkehr eine direkte, sichere und attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich des Gleisfeldes.
- Die PU West ist der Schlüssel, um dem Veloverkehr eine sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen den südlichen und nördlichen Gebieten der Agglomeration Solothurn anzubieten. Heute stehen dem Veloverkehr drei Optionen für die Querung des Gleisfeldes zur Verfügung: Die Personenunterführung des Bahnhofs, welche für Velo gesperrt ist. Velofahrende müssen absteigen und schieben sowie steile Treppen überwinden. Die Unterführung «Blaue Post», welche stellenweise gefährlich, eng und verwinkelt ist und damit die benötigte soziale Sicherheit kaum bietet (Dieses historische Überbleibsel wurde 2012 als Notmassnahme eröffnet, um dem Veloverkehr eine Ausweichmöglichkeit zu den anderen Querungen zu bieten). Die dritte Möglichkeit ist die Kantonsstrasse über den Schöngrünkreisel. Diese Route ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte fahrerisch anspruchsvoll und liegt abseits der Wunschlinien. Aufgrund dieser Ausgangslage wird auch beabsichtigt das kantonale Velonetz über die PU West zu führen. Die entsprechende Anbindung an das anschliessende Strassennetz ist planerisch bereits sichergestellt (Vorprojekt Zuchwilerstrasse) oder Bestandteil laufender Planungen (Langsamverkehrskonzept Solothurn). Damit erfährt die Attraktivität des Veloverkehrs der ganzen Agglomeration einen Quantensprung.
- Die PU West erschliesst sowohl die nördliche wie auch die südliche Velostation am Bahnhof. Damit können die Nutzenden ihre Wege optimieren und die Auslastung beider Stationen wird ausgeglichen.
- Mit der PU West erfährt der Langsamverkehr gegenüber dem MIV insgesamt eine deutliche Attraktivitätssteigerung. Dies wird sich positiv sowohl auf den Modalsplit der Agglomeration wie auch auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Die PU West fördert die Attraktivität der bahnhofsnahen Areale und damit die Siedlungsentwicklung nach innen

- Die PU West bündelt die Fuss- und Velowege auf der Südseite des Bahnhofs. Abgestimmt mit dem neuen Bahnhofplatz und den vorgesehenen Arealentwicklungen entstehen belebte öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten an zentralen Lagen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um die angestrebte Entwicklung nach innen mit hoher Attraktivität und Lebensqualität realisieren zu können.
- Mit der verbesserten Erschliessung der Stadtteile südlich des Bahnhofs wird deren Lageattraktivität deutlich erhöht. Dies fördert die von der Stadt mit ihren Planungsinstrumenten angestrebte ressourcenschonende Entwicklung nach innen.

2.3 Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West

Die PU West ist ein Hauptbestandteil des grösseren Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd». Die Bauherrengemeinschaft umfasst den RBS, die SBB sowie die Stadt und den Kanton Solothurn. Das bestehende Projekt integriert damit auf sehr effiziente Weise verschiedenste Anforderungen und nutzt zahlreiche Synergien. Beim fortgeschrittenen Projektstand eine Verzögerung der PU West einzuplanen, hätte weitreichende Konsequenzen.

Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche funktionale Abhängigkeiten

- Die PU West erschliesst die Velostation Süd mittels Rampe. Ohne PU West muss die Eröffnung der Velostation Süd verzögert oder eine alternative Einfahrt gefunden werden.
- Die PU West erschliesst die Velostation Süd für Nutzende mit Quelle oder Ziel nördlich der Gleise (hier liegt das Stadtzentrum). Ohne PU West wäre die Auslastung der Velostation deutlich tiefer, resp. die dringend benötigte Entlastung der bestehenden Velostation Nord kann nur in beschränktem Mass erzielt werden.
- Die PU West erschliesst den RBS-Perron sowie die südlichen Bushaltestellen mittels Rampen. Diese Rampen müssten entweder als risikoreiche Vorinvestition oder mit der PU West unter laufendem Bahnhofsbetrieb realisiert werden.
- Vor der Eröffnung der PU West wäre der neue Bahnhofplatz deutlich weniger belebt, da die grosse Mehrheit der Fussgänger und Velos andere Wege suchen müssten. Das gesamte Konzept des Platzes müsste überprüft werden. Die positiven Effekte auf die Entwicklung der umliegenden Areale würden ausbleiben.

Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche baulich-technische Abhängigkeiten

- Eine etappierte Realisierung bedeutet eigene oder länger genutzte Installationsplätze. Dafür müssten zusätzliche Flächen beschafft werden und/oder die Entwicklung der aktuell vorgesehenen Flächen verzögert werden.
- Bei einer etappierten Realisierung müsste der neue Bahnhofplatz Süd verzögert und mehrmals aufgerissen werden. Der Bahnhof Solothurn verkäme zu ewigen Baustelle mit entsprechender Belastung für Nutzende und das Quartier. Der Bahnhofplatz mit der vorgesehenen Bepflanzung könnte erst viel später realisiert werden.
- Der unter den vier Bauherren vereinbarte Kostenschlüssel wäre an die Etappierung, allfällige Vorinvestitionen und Mehrkosten anzupassen. Das bestehende Projekt an alle hier aufgelisteten funktionalen und baulich-technischen Abhängigkeiten anzupassen, stellt ein bedeutsames Terminrisiko für die rechtzeitige Inbetriebnahme des RBS-Bahnhofs dar.

Solange die PU West nicht in Betrieb ist, können wichtige Synergieeffekte nicht genutzt werden

- Die Entlastung der bestehenden Personenunterführung fehlt. Die punktuellen Überlastungen und verzögerten Umsteigevorgänge dauern an.
- Die Entwicklung des Areals «Enter» bleibt blockiert.
- Die Attraktivitätssteigerung für die südlichen Bahnhofsquartiere bleibt aus.
- Der Region fehlt eine adäquate Stadtverbindung für den Veloverkehr.

2.4 Antrag

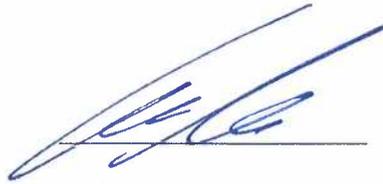
Aus den oben ausgeführten Gründen stellen wir folgenden Antrag:

Die Massnahme V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS ist nicht aufzuteilen und als Ganzes mit CHF 55.15 Mio. im A-Horizont aufzunehmen.

Im Namen der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn danken wir für die Prüfung dieses Antrags.



Roger Siegenthaler
Präsident repla espaceSOLOTHURN



Sacha Peter
Kantonsplaner