

Regierungsratsbeschluss

vom 19. September 2023

Nr. 2023/1502

Projektidee (Petition) Aaregondel Stellungnahme des Regierungsrates

1. Feststellungen

Die Interessengemeinschaft (IG) Aaregondel präsentierte im Dezember 2022 die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie einer bereits im Jahr 2021 vorgestellten Idee einer Seilbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof Solothurn und dem Uferpark Attisholz-Luterbach. Die Idee wurde in der Öffentlichkeit kontrovers aufgenommen.

Die Initianten präsentierten am 30. März 2023 die Machbarkeitsstudie anlässlich der Ämterkonferenz für Umwelt, Bau- und Wirtschaft. In ihrem Fazit kommen die Projektinitianten zum Schluss, dass hinsichtlich ihrer Idee zeitnah ein politischer Grundsatzentscheid zu fällen sei.

Dieser Grundsatzentscheid stellt ein wegleitender Beschluss in Planungsangelegenheiten dar. Hierfür ist der Regierungsrat formell nach § 3 Abs. 1 der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung vom 11. April 2000 (RVOV; BGS 122.112) zuständig.

Der an den Kanton herangetragene Projektvorschlag wird zudem als Petition qualifiziert. Gemäss Art. 26 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) hat jede Person das Recht, Gesuche und Eingaben an die Behörden zu richten (Petitionsrecht). Die zuständige Behörde ist verpflichtet, innert angemessener Frist, jedoch vor Ablauf eines Jahres, eine begründete Antwort zu geben. Bezüglich der Form der Antwort bestehen keinerlei Vorschriften.

Die Planung und spätere Realisierung einer Gondelverbindung zwischen Bahnhof Solothurn und Attisholzareal sind weder Gegenstand der regierungsrätlichen Legislaturplanung noch des Integrierten Aufgaben- und Finanzplans. Auch ist die Idee nicht im kantonalen Richtplan erwähnt.

Die Verkehrsfachleute des Kantons Solothurn haben sich bisher nicht näher mit einer möglichen Gondelverbindung auseinandergesetzt. Die Idee ist rein privater Natur. Gemäss Initianten liege sie jedoch im öffentlichen Interesse.

Die Umsetzung der Idee hätte - abgesehen von den Kosten - bedeutende Folgen auf Raum und Umwelt. Ihre Finanzierbarkeit hängt zudem letztlich davon ab, ob die «Aaregondel» in das System des bestellten öffentlichen Verkehrs (ÖV) integriert werden könnte.

Investitions- und Betriebskosten wären dann - soweit nicht durch den Markterlös (Fahrkartenverkauf, Beiträge von Dritten und Werbeeinnahmen etc.) gedeckt - durch die öffentliche Hand zu tragen.

Soll das Projekt weiterbearbeitet werden, stehen umfangreiche planerische Arbeiten an.

Insbesondere müssen die nicht unerheblichen Auswirkungen der Seilbahn auf die verschiedenen Schutzgebiete im Aare-Raum abgestimmt werden.

Auch wenn die Initianten ein massgebliches öffentliches Interesse an ihrer Idee postulieren, verfügen sie über keinen Anspruch, dass der Kanton die für die Umsetzung des Projekts erforderlichen und aufwändigen Verfahren auf Richt- und Nutzungsplanebene einleitet.

Die Prüfung, ob die Projektidee seitens der Verwaltung weiterverfolgt werden soll, basiert auf grundsätzlichen Überlegungen, welche detaillierten wissenschaftlich-rechtlichen Detailabklärungen vorangehen.

2. Erwägungen

2.1 Siedlungsentwicklung und verkehrliche Erschliessung im Aareraum westlich von Solothurn

2.1.1 Attisholzareal

15 Jahre nach der Schliessung der Cellulosefabrik Attisholz hat sich auf dem weitläufigen ehemaligen Fabrikareal in den Gemeinden Riedholz sowie Luterbach eine dynamische Entwicklung eingestellt. Das nördlich der Aare liegende Areal (Nordareal) wird in den nächsten 20 Jahren von der Firma Halter AG von einem Industrieareal in ein vielfältiges stadtähnliches Quartier mit rund 1'200 Wohnungen für 2'500 Menschen und 500 Arbeitsplätzen auf 50'000 m² Geschäftsfläche transformiert. Gegenwärtig werden auf dem Areal bereits mit grossem Erfolg Anlässe jeglicher Art durchgeführt.

Südlich der Aare (Südareal) nahm die Firma Biogen im Jahr 2021 eine moderne Produktionsanlage mit rund 500 Mitarbeitenden in Betrieb. Biogen verfügt am selben Standort über erhebliche Ausbaureserven. In der Nachbarschaft der Biogen-Produktionsanlage sollen weitere Firmen angesiedelt werden. Der Grossteil der unbebauten Parzellen steht im Eigentum des Kantons Solothurn.

Der südseitige Aareraum, heute als Uferpark bekannt, wurde vom Kanton Solothurn im Rahmen der Entwicklung des Gebietes zum attraktiven und weitem beliebten Naherholungsgebiet mit Gastronomie- und Übernachtungsangebot umgestaltet.

Das Attisholzareal liegt in einer Entfernung von ca. 4 km Luftlinie zum Hauptbahnhof Solothurn. Es wird werktags zu den Hauptverkehrszeiten mit einem auf Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge abgestimmten Expressbus (Linie 10) direkt erschlossen. Ansonsten ist das Areal auch mit der S-Bahn und dem Bus (Linie 17) bzw. zu Fuss über Luterbach erreichbar.

Eine substanziell verbesserte Erschliessung des Attisholzareals mit dem ÖV, insbesondere auch mit Anbindung an Riedholz und die asm («Bipperlisi»), ist im Hinblick auf die Entwicklung des Nord-Areals in Vorbereitung. Spätestens bei Fertigstellung der ersten Etappe des geplanten Wohnungsbaus soll das ÖV-Angebot stark ausgeweitet werden.

2.1.2 Areal Riverside / Sportzentrum Zuchwil

Auf halbem Weg zwischen dem Attisholzareal und Solothurn liegt das Areal Riverside - ebenfalls unmittelbar an der Aare. Hier ist in den nächsten 15 bis 20 Jahren - in fünf Etappen - eine grosse, gemischte Überbauung im Entstehen. In der ersten Etappe sind fünf mehrstöckige Bauten mit insgesamt 150 Wohnungen realisiert worden. Das Areal ist heute über die Haltestelle

Juraplatz an der Kantonsstrasse (Luterbachstrasse) in den Hauptverkehrszeiten über drei Buslinien (Linien 4, 6 und 9) mit dem Hauptbahnhof Solothurn verbunden. Im Rahmen der laufenden Planung des künftigen Buskonzepts wird eine verbesserte Erschliessung mit einer Haltestelle direkt auf dem Areal geprüft.

Östlich an das Riverside Areal grenzt das Sportzentrum Zuchwil mit Eisbahn, Turnhallen, Schwimm- und Hallenbad und weiteren Sportplätzen. Das Sportzentrum ist mit der Buslinie 4 halbstündlich mit dem Hauptbahnhof Solothurn verbunden. Die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr soll auch hier mit der Umsetzung des Buskonzeptes Solothurn 2. Etappe, schrittweise ab dem Jahr 2026, wesentlich erhöht werden.

2.2 Machbarkeitsstudie Idee Aaregondel

Die 3'250 m lange Verbindung und 17 Masten mit 74 Gondeln weist gemäss Machbarkeitsstudie eine Kapazität von maximal 2'000 Passagieren pro Stunde auf. Die Reisezeit vom Bahnhof Solothurn zum Uferpark Luterbach/Attisholz würde rund 11 Minuten betragen.

Die auf ersten Ideenskizzen aufbauende, vom Ingenieurbüro Sutter AG erstellte Machbarkeitsstudie (siehe Beilage) ordnet die für die Realisierung der Projektidee massgebenden (planungs)rechtlichen Grundlagen, schätzt das vorhandene und künftige Nutzungspotential und geht auf mutmassliche Konflikte mit Schutzinteressen (Vogelschutz, Natur- und Umweltschutz, Landschaftsbild und Heimatschutz sowie Schutz von Wohngebieten) ein. Insgesamt wird der Projektidee die Realisierbarkeit attestiert.

Die Autoren der Machbarkeitsstudie kommen in ihrem Fazit zum Schluss, «dass eine Seilbahn «Aaregondel» die bisherige (und ausbaugeplante) Expressbuslinie zwischen dem Bahnhof Solothurn und den Entwicklungsgebieten Attisholz Süd und Nord so ersetzen könnte, dass gewichtige Vorteile (unter Inkaufnahme weniger Nachteile) zum Tragen kommen. Dabei steht nebst der Zuverlässigkeit der Seilbahnverbindung im Vordergrund, dass diese eine bedeutsame Attraktivitätssteigerung gegen Innen und Aussen zur Folge hätte». Eine Seilbahnverbindung «Aaregondel» sei technisch und rechtlich machbar und punkto ÖV-Erschliessung zweckmässig.

2.3 Einschätzung der Idee Aaregondel durch die Ämter der Konferenz Bau-, Umwelt und Wirtschaft (KABUW)

Die Machbarkeitsstudie wurde an der Sitzung der Konferenz der Ämter aus dem Bereich Bau, Umwelt und Wirtschaft am 30. März 2023 vorgestellt. Die in der Konferenz vertretenen Amtsstellen wurden daraufhin aufgefordert, die Projektidee einer Aaregondel zwischen Solothurn und dem Attisholz-Areal mit einem dem Planungsstand der Projektidee entsprechenden Aufwand einzuschätzen.

2.4 Würdigung

Die Projektidee der Aaregondel zwischen Bahnhof Solothurn und dem Attisholzareal in Luterbach weist aus Sicht der KABUW-Ämter allenfalls einige Vorteile, aber mit Gewissheit gewichtige Nachteile auf.

Die Einschätzung der Projektinitianten über die Vorteile der Projektidee wird insbesondere von der kantonalen ÖV-Fachstelle nicht vorbehaltlos geteilt. Problematisch sind die Linienführung und die erforderliche neue Infrastruktur. Dies gilt auch, wenn der Bund die Investitionskosten für den Bau der Gondelbahn mittragen würde (Art. 16 Abs. 3 Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006, SebG; SR 743.01).

Die Gondelbahn kann das bestehende und geplante ÖV-Angebot im Osten von Solothurn nicht ersetzen, sondern mit einem touristisch durchaus attraktiven Angebot allenfalls ergänzen.

Buslinien lassen sich relativ flexibel gestalten. Sie weisen gegenüber einer starren Gondelbahn-Verbindung somit einen entscheidenden Vorteil auf.

Die Vorteile einer Erschliessung mit einer Gondelbahn können sich zudem zwischen Solothurn und Luterbach weit weniger gut entfalten als etwa im Alpenraum, wo es Siedlungen weit über dem Talboden zu erschliessen gilt und zwischen Tal- und Bergstation kaum Erschliessungsbedürfnisse befriedigt werden müssen.

Zudem gibt es bei Gondelbahnen regelmässig geplante (Revisionen) und ungeplante (Pannen oder starke Winde) Betriebsunterbrüche, die ein Ersatzangebot erfordern. Dafür müssen in der Regel zusätzliche Busse und Chauffeure verfügbar sein.

Mit der Relativierung des in der Machbarkeitsstudie ausgewiesenen Nutzens für das ÖV-Angebot gewinnen die ebenfalls in der Studie genannten Nachteile an Gewicht: So äussert sich das Amt für Wald-, Jagd und Fischerei sehr kritisch bezüglich der Beeinträchtigung des nationalen Wasser- und Zugvogelreservates. Seitens des Amtes für Raumplanung wird das Vorhaben bezüglich dem Ortsbildschutz negativ beurteilt, da die visuelle Wahrnehmbarkeit der national geschützten Altstadt aus dem östlichen Aareraum durch eine Gondelbahn wesentlich beeinträchtigt würde.

In der Machbarkeitsstudie wird nicht ausgewiesen, dass die Trassierung der Gondelbahn über dem Aarelauf standortgebunden ist. Dass dieser Nachweis gelingen würde, muss bezweifelt werden, ist doch eine Trassierung ausserhalb des Gewässerraumes technisch durchaus denkbar. Die Linienführung ausserhalb des Aareraums wäre jedoch touristisch nicht derart attraktiv und hinsichtlich der Beanspruchung von Flächen im Privatbesitz weit anspruchsvoller zu realisieren.

Könnte der Nachweis der Standortgebundenheit erbracht werden, müsste im Rahmen einer Interessenabwägung nachgewiesen werden, dass die Interessen an einer Erschliessung des Riverside- und des Attisholzareals mit einer Gondelbahn gegenüber dem Schutz

- des Waldes;
- des Gewässerraumes;
- der kommunalen Uferschutzzone;
- des kantonalen Naturreservates;
- des kantonalen Vorranggebietes Natur- und Landschaft;
- des nationalen Wasser- und Zugvogelreservats;
- des Auengebiets von nationaler Bedeutung (je nach Stützenstandort);
- der kantonalen Landschaftsschutzzone;
- der kommunalen Freihaltezone (Stadt Solothurn)
- und des Ortsbildes von nationaler Bedeutung

überwiegt.

Das Amt für Raumplanung, das Amt für Umwelt sowie das Amt für Wald-, Jagd und Fischerei erachten es als äusserst schwierig, diesen Nachweis zu erbringen. Dies insbesondere deshalb, weil der Nutzen seitens der kantonalen Fachstelle für den öffentlichen Verkehr bei eingehender Betrachtung geringer ausfällt als in der Machbarkeitsstudie ausgewiesen.

2.5 Fazit

Bereits eine summarische Auseinandersetzung mit den Verfahrensrisiken, welche mit der Projektierung einer Aaregondel Solothurn-Attisholz verbunden sind, führt zur Erkenntnis, dass der Projektidee äusserst hohe Hindernisse gegenüberstehen.

Da der Nutzen des Projektes für den öffentlichen Verkehr zudem weniger hoch eingeschätzt wird als in der Machbarkeitsstudie ausgewiesen, werden weitere aufwändige Abklärungen zur Realisierung der von der IG Aaregondel vorgebrachten Projektidee nicht als zielführend erachtet. Die Verfahrensrisiken überwiegen die Chancen deutlich.

3. Beschluss

Gestützt auf Art. 26 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) und § 3 Abs. 1 der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung vom 11. April 2000 (RVOV, BGS 122.112)

- 3.1 Von der Projektidee (Petition) der IG Aaregondel wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Auf weitere Abklärungen und insbesondere auf die Einleitung der für die Realisierung der vorgebrachten Projektidee notwendigen Planungsverfahren auf kantonalen Ebene wird verzichtet.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

«Aaregondel» Solothurn - Attisholz; Prüfung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit der Projektidee vom 6. Dezember 2022

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Bau- und Justizdepartement (z.Hd. Mitglieder der KABUW)
Amt für Raumplanung
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Wald, Jagd und Fischerei
Staatskanzlei
Parlamentsdienste
IG Aaregondel, Felsenrain 4, 4500 Solothurn
Medien (elektronischer Versand durch STK Kommunikation)