

Das Grossprojekt ist lanciert

Die Sanierung der Baselstrasse zwischen Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus kostet 88 Millionen Franken. 92 Bäume müssen weichen.

Judith Frei

Die Baselstrasse zwischen Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus ist gefährlich. Das zeigen auch die Zahlen: Zwischen 2010 und 2020 ereigneten sich insgesamt 85 Unfälle mit 29 Verletzten. Bei 38 Unfällen war der Zug, der liebevoll «Bipperlisi» genannt wird, involviert.

Es ist die wichtigste östliche Verkehrsachse der Stadt Solothurn. «Das Verkehrsvolumen nimmt stetig zu», sagte Regierungsrätin Sandra Kolly an der Medienkonferenz zur Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse. «Die Bahn entlastet den Strassenverkehr massiv. Auf der Baselstrasse werden täglich 2300 Personen befördert, bis ins Jahr 2030 steigt das Volumen gemäss Prognosen auf 3400 Personen an», ergänzte Fredy Miller, Direktor der Aare Seeland mobil.

Die Sanierung wurde vom Kanton Solothurn und von der Aare Seeland mobil AG erarbeitet. Nun liegt sie beim Bundesamt für Verkehr zur Prüfung vor. Somit ist der Bewilligungsprozess gestartet.

Wie sieht das Projekt aus?

Das Projekt sieht vor, dass der Abschnitt vom **Bahnübergang Voliere** bis zur neuen Kreuzungsstelle bei der Haltestelle St. Katharinen saniert wird. Die neue Kreuzungsstelle in Feldbrunnen/St. Katharinen erlaubt die Verdichtung des Fahrplans auf einen Viertelstundentakt. Bei der Voliere wird es neu Bahnschranken geben. Auch in Feldbrunnen-St. Niklaus werden Velowege verbreitet und beim Knotenpunkt Sandmattstrasse wird es eine Ampel geben. Beim Unfallschwerpunkt **Kreisel Baseltor** – wird man die Spurenführung klar definieren. Nur von der Werkhofstrasse her wird es eine zweispurige Zufahrt geben.

Neu wird die Haltestelle Baseltor auf beiden Strassenseiten erstellt. Die Haltestellen werden sich ausserhalb der Fahrspur befinden. Bei der gesamten Baselstrasse wird der **Mischverkehr** eingeführt. Das bedeutet, der Zug und die Autos teilen sich die Fahrspur. Das «Bipperlisi» bekommt eine zweite Fahrspur und wird in die gleiche Richtung wie die Autos fahren. Das erhöhe die Sicherheit und der Verkehr könne besser fließen, sind die Verantwortlichen überzeugt. Durch die wegfallende Fahrspur des Zugs gibt es neu Platz für breite Gehwege, die auch von Velos benutzt werden dürfen.

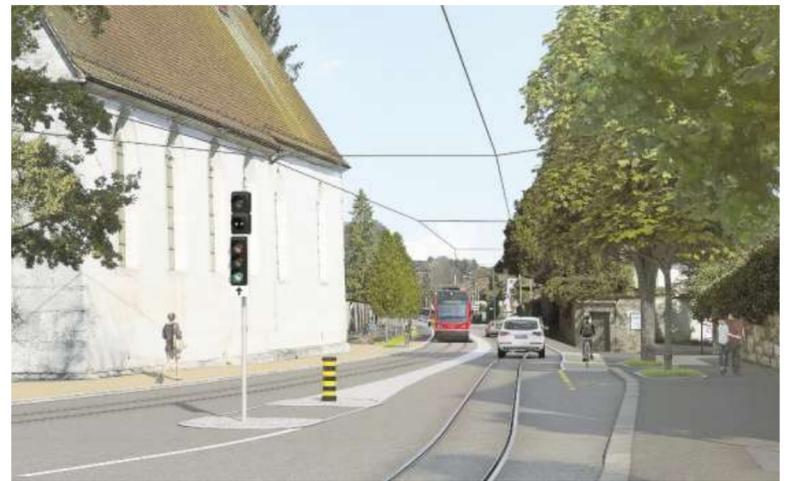
Eine grosse Herausforderung des Projekts sei, dass alles sehr eng ist, sagte Michael Suter, Leiter Strassenbau. Bei der engsten Stelle bei der Kapelle St. Josef ist die Strasse lediglich elf Meter breit. Verbreitern könne man nicht ohne weiteres, da sich links und rechts denkmalgeschützte Bauten befinden.

Neu werden, wo immer möglich, die seitlichen Einfahrten in die Baselstrasse vermieden. So wird es neu eine rückwärtige Er-



Heute sind die Strassen sehr eng.

Bild: zvg



Künftig wird der Platz dank dem Mischverkehr besser ausgenutzt.

Visualisierung: zvg



Viele der heutigen Bäume müssen für das Projekt gefällt werden.

Bild: zvg



Stattdessen ist die Pflanzung von neuen Bäumen geplant.

Visualisierung: zvg

schliessung des Rötihofs und des Stadtpräsidiums geben.

Ampelanlagen werden den Verkehr steuern, so soll der Verkehrsfluss optimiert werden. Es werde die Bahn priorisiert, damit der Fahrplan auch während Stauzeiten eingehalten werden kann. In Feldbrunnen-St. Niklaus wurde vorgängig befürchtet, dass es durch die Ampelanlagen **Rückstau** im Dorfzentrum geben könnte. Um das zu vermeiden, wird nun eine zusätzliche Pfortneranlage gebaut. Während der Sanierung werden auch die Werkleitungen für die Netze der Stadt Solothurn im Untergrund erneuert.

Wie viele Bäume werden gefällt?

Heute stehen entlang der Strasse Bäume. 92 Stück davon werden gefällt. Einige werden ersatzlos verschwinden. Ostwärts wird die jetzt schon bestehende Baumreihe durch neue Säuleneichen ersetzt. Es wäre schwierig, die Bäume für die Bauarbeiten zu entfernen und dann wieder einzusetzen, erklärte Heinrich Matter, Projektleiter Aare Seeland mobil AG. Bei diesen Arbeiten könne es sein, dass die Wurzeln beschädigt werden und die Bäume das nicht überleben.

Zudem werden acht Heckenelemente entfernt. Insgesamt werden 67 Bäume und 26 Heckenelemente wieder gepflanzt.

Wie viel kostet das Projekt?

Das Projekt ist mit 88 Millionen Franken veranschlagt. 60 Prozent der Kosten trägt der Bund über Bahninfrastrukturfonds und das Agglomerationsprogramm. 30 Prozent übernimmt der Kanton. Die Stadt Solothurn wird vier Prozent bezahlen und die Gemeinde Feld-

brunnen-St. Niklaus ein Prozent. Die verschiedenen Werkleitungseigentümer sechs Prozent. «Es ist ein Glücksfall. Wir kommen so günstig zu einer Totalsanierung», sagte Stadtpräsidentin Stefanie Ingold erleichtert.

Die Bauherrschaft haben der Kanton Solothurn und die Aare Seeland mobil.

Wann beginnen die Arbeiten?

Zurzeit ist das Projekt beim Bundesamt für Verkehr in Prüfung. Damit ist das Bewilligungsver-

fahren gestartet. Mit der öffentlichen Auflage wird Anfang 2024 gerechnet.

Falls die Kredite Anfang nächsten Jahres im Kantonsrat und anschliessend in den Gemeinden bewilligt werden, kann 2026 mit den dreijährigen Arbeiten begonnen werden. Die Vorarbeiten werden ein Jahr dauern. Während dieser Zeit kann die Strasse befahren werden.

Auch noch bei den Hauptarbeiten wird der Verkehr die Strasse passieren können. Voraussichtlich Anfang 2028 wird sie für neun Monate gesperrt.

«Wir müssen drei Jahre durchhalten»

Fabio Vonarburg

Das Büro der Solothurner Stadtpräsidentin liegt an der Baselstrasse. Heisst: Stefanie Ingold hört das Bipperlisi regelmässig hornen. Immer dann, wenn es beinahe zum Zusammenstoss mit einem Auto kommt. Dies sei beinahe täglich der Fall, erzählte Ingold an der Präsentation des Sanierungsprojektes der Baselstrasse. Dass dieses Hornen nach Abschluss der Arbeiten auf der Baselstrasse seltener wird, darauf freut sie sich. «Viele werden dann aufatmen und froh sein, dass die Strasse weniger gefährlich ist», ist sie sicher. Ingold erzählte dabei auch, dass sie es

nicht wage, mit dem Velo den Baseltorkreisel zu passieren.

Wie gefährlich die Strasse derzeit ist, hob auch Regierungsrätin Sandra Kolly hervor. «Ich rede aus eigener Erfahrung», sagte sie und berichtete, wie sie an ihrem ersten Arbeitstag im Rötihof noch gewarnt worden sei. Kurz darauf sei es tatsächlich fast zu einem Zusammenstoss mit dem Bipperlisi gekommen. «Da habe ich erstmals realisiert, wie gefährlich die Situation auf der Baselstrasse tatsächlich ist.»

Kolly betonte, dass man nicht darum herumkomme, das Fossil auf den neuesten Stand zu bringen. Da wegen

denkmalgeschützten Objekten die Verbreiterung über weite Teile nicht möglich sei, müsse man den vorhandenen Platz besser nutzen. «Dies klappt mit dem Mischverkehr.» Heisst, dass das Bipperlisi und die Autos auf derselben Spur fahren.

Dass es zwei Bipperlisi-Geleise geben wird, habe bereits für Diskussionen geführt, blickte Stefanie Ingold zurück. «Was auf den ersten Blick übertrieben scheint, ist mittlerweile für viele einleuchtend.» Was die Stadtpräsidentin dabei nicht erwähnte: Ihr Amtsvorgänger, Kurt Fluri, war einst unter den Kritikern und hat sich gegen den Misch-

verkehr auf der Baselstrasse gewehrt.

Er fand das Projekt überraschen. «Ich hätte die bisherige einleisige Spurführung und deren Sanierung bevorzugt», sagte er im Juni 2019. Fluri hat seine Meinung in der Zwischenzeit jedoch geändert. Die Verkehrssimulation habe ihn überzeugt. «Für mich ist das Konzept jetzt plausibel», sagte er ein Jahr später.

Zu jenen, die ihre Meinung geändert haben, gehört auch die Noch-Gemeindepräsidentin von Feldbrunnen, Anita Panzer. «Ich und der Gesamtgemeinderat waren anfangs sehr skeptisch. Nun sehe ich den Nutzen des Vorhabens.» Sie zeigte sich zu-

frieden darüber, dass die Wünsche der Gemeinde in das Projekt einbezogen wurden. Wegen der Intervention von Feldbrunnen wird es die Pfortneranlage Vögelisholz geben, um Stau im Dorf möglichst zu verhindern.

Es sei ein gutes Geschäft für die Stadt, um ein altes Problem zu lösen, so die Stadtpräsidentin. Im Hinblick auf die mehrjährigen Bauarbeiten sagte Stefanie Ingold: «Wir müssen drei Jahre durchhalten und Auswege nehmen. Das Resultat wird es wert sein. Am Schluss haben wir eine neue Baselstrasse, die ihren Zweck für die nächste zwei Generationen erfüllt – und viel sicherer wird.»