



Kanton Solothurn

Beilage 16.1

Gemeinden Solothurn, Feldbrunnen - St. Niklaus

Strasse /
Bahn **Baselstrasse
Linie W Solothurn - Oensingen**

Abschnitt Kreisel Baseltor - St. Katharinen - Weissensteinweg
 Bahn km km 0.644 - km 2.153 Gleis- und Publikumsanlage
 km 0.131 - km 3.521 Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen
 km 1.884 Aufhebung Bahnübergang

Projekt **P1: Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse
 P2: Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen**

Projektphase Bauprojekt

Inhalt **Bericht Gestaltungskonzept**

Übersicht



w+s Landschaftsarchitekten AG

Untere Steingrubenstrasse 19
 4500 Solothurn
 Tel. +41 32 622 36 67
 www.wslarch.ch

Dok.-Nr.

Format	A4	
Projektleiter	Name	Datum
Erstellt	vapa	31.03.2023
Geprüft / Korreferat	towe	31.03.2023
Freigabe		
Revidiert	Index A	
Geprüft		
Freigabe		

KANTON solothurn
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Röthhof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
 Telefon 032 627 26 33

aare seeland mobil
 Aare Seeland mobil AG
 Grubenstrasse 12
 4900 Langenthal

STRADA-Nr. / BP 5000 / 131-144
 Objekt-Nr. KB
 Objekt-Nr. VRA
 Projekt-Nr. 2 TK . 00110.01

2008 Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse, Solothurn
Gestaltungskonzept

Städtebauliche Überlegungen und Gestaltung



Inhalt

1	Einleitung	3
2	Erläuterungen Bauprojekt	4
2.1	Gestaltungsgrundsätze	4
2.1.1	Baseltorkreisel	4
2.1.2	Haltestellen	4
2.1.3	Haltestelle St. Katharinen	5
2.1.4	Dienstgebäude	5
2.1.5	Geländer und Absperrungen	6
2.1.6	Lichtsignalanlagen	6
2.1.7	Masten und Beleuchtung	6
2.1.8	Beläge	7
2.1.9	Versteinerung	7
2.1.10	Mauern / Tore	10
2.1.11	Begrünung: Bäume / Hecken / Blumenwiesen	12

Titelbild: Baselsstrasse, Blick auf Kirche St. Josef

Fotos: w+s Landschaftsarchitekten AG

Solothurn, 31. März 2023

1 Einleitung

Städtebaulich hat sich Solothurn schon früh Richtung Osten, längs der Baselstrasse entwickelt. Hier am Ausläufer des Juras, auf der letzten Terrassenkante im Aareraum bestand keine Gefahr vor Überschwemmungen ganz im Gegensatz zur Westseite, Richtung Biel, im Bereich Mutten und Witi, vgl. Karte IVS (Verkehrswege von nationaler Bedeutung).

So säumen heute beidseitig der Baselstrasse geschützte, schützenswerte und erhaltenswerte Bauten mit ihren zum Teil hohen Natursteinmauern und die dahinterliegenden Barock-, Kräuter- und Landschaftsgärten. Eindrücklich sind Kloster, Villen, Höfe, das Schloss Steinbrugg, und der Bischofssitz, etc. (vergl. Bauinventar der Stadt Solothurn).

Es erstaunt daher nicht, dass die Baselstrasse als Teil von Solothurn auch zum Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz zählt (ISOS).

Im Bereich der Gemeinde Feldbrunnen führt senkrecht von der Baselstrasse eine mit Bäumen gesäumte Strasse zum nördlich gelegenen berühmten Schloss Waldegg und gegen Süden ebenso eine ähnliche Auffahrt zur ehemaligen Villa Koch.

Gemäss Angaben der Archäologie ist bei der Einmündung Sandmattstrasse - Baselstrasse ein sogenannter Rabenstein (Teil einer Richtstätte) zum Vorschein gekommen, auf dem bis Ende des 18. Jahrhunderts Verurteilte enthauptet wurden.

Eine eindruckliche städtebauliche Inszenierung wird erlebbar, wenn man auf der Baseltorstrasse von Riedholz herkommt. Die St. Ursen-Kathedrale taucht ein paar Mal exakt in der Achse der Baselstrasse auf.

An der Grenze zur Stadt Solothurn bildete das ehemaligen Kloster St. Katharinen und der frühere Bauernhof auf der Südseite eine eindruckliche städtebauliche Torsituation. Heute übernehmen anstelle des Bauernhofes grosse Parkbäume sowie Hecken Elemente diese Funktion.

Im Zuge der Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse geht es also darum, die grossartigen städtebaulichen Situationen, die wertvollen Bauten und Anlagen entlang der historischen Einfallsachse zu erhalten und optisch störende Elemente zu meiden bzw. wenn unumgänglich, diese auf ein Minimum zu beschränken.

Dort wo Eingriffe in die historische Substanz unumgänglich sind, wurde während der Projektierung stets nach Lösungen mit der Kantonalen Denkmalpflege gesucht und gefunden.

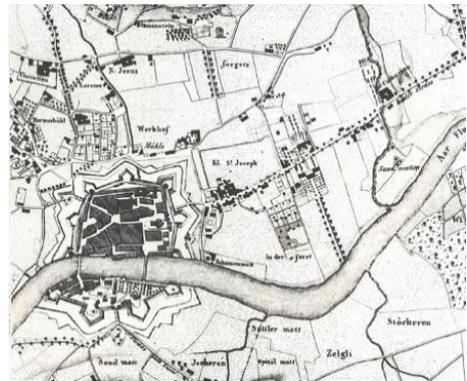


Abb. 1 Plan Altermatt 1822: Stadt Solothurn mit Wehranlage und Baselstrasse

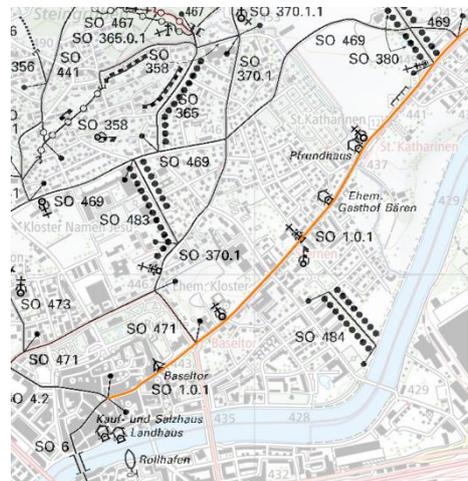


Abb. 2 Verlauf hist. Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesamt für Strassen ASTRA) IVS Beginn Marktplatz Stadt Solothurn über die Baselstrasse nach Steinberg Basel

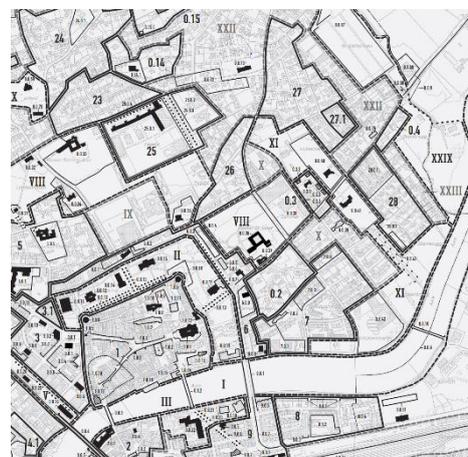


Abb. 3 Ausschnitt Stadt Solothurn ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz)

2 Erläuterungen Bauprojekt

2.1 Gestaltungsgrundsätze

In der Folge werden wichtige Umgestaltungen erläutert:

2.1.1 Baseltorkreisel

Aus Gründen der zweispurigen Verkehrsführung der ASM-Bahn muss der Kreislauf vergrößert werden. In der Ausgestaltung wird er wieder eine 'grüne Mitte' erhalten, eingefasst mit einem für den Schwertransport überfahrbaren Band aus Beton. Aus demselben Grund, aber auch aus Unterhaltsgründen, muss ein Teil der Folgefläche in der Mitte der ASM-Spur Richtung Bahnhof aus Beton ausgeführt werden. Die Oberfläche des Betons soll sandgestrahlt oder gestockt werden, so dass optisch das Bild einer Kiesfläche entsteht.

Aus Verschleissgründen werden die Flächen der Haltestellen für die Busse betoniert. Zugleich markieren sie für den MIV die Fahrspuren.



Abb. 4 Planausschnitt Baseltorkreisel



Abb. 5 Beton gestockt

2.1.2 Haltestellen

Die feingliedrigen Wartehäuschen der Haltestellen (Baseltor, Sternen) werden neu mit demselben Typ wie bei der Haltestelle 'Baseltor' an der Rötistrasse ergänzt. Diese Vereinheitlichung bzw. dieser Auftritt stärkt den Wiedererkennungswert und die Identität. (Corporate Identity).



Abb. 6 best. Wartehäuschen Baseltor an der Rötistrasse



Abb. 7 Wartehäuschen Haltestelle Sternen Plan von Architekt Marc Flammer

2.1.3 Haltestelle St. Katharinen

Die spezielle Art von Haltestelle ergibt sich durch das Zusammenführen und Verlegung der Geleise auf die Südseite der Baselstrasse: Eine Haltestelle mit Mittelperron und Überdachung. Sowohl die Architektursprache als auch die Ausgestaltung bleiben klar und zurückhaltend, so dass keine Störung zum ehemaligen St. Katharinen Kloster entsteht. Zugleich vermögen einfache Strukturen wie Schotter, Perron, Geländer und Begrünung den verbreiterten Verkehrsraum wohlthuend zu gliedern.



Abb. 8 Planausschnitt Situation Perron St. Katharinen

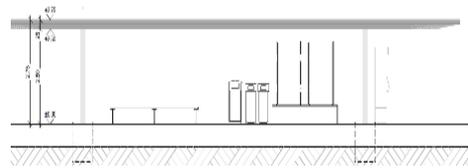


Abb. 9 Ansicht Perron Dach (Branger Architekten AG)

2.1.4 Dienstgebäude

Die Bauten des ehemaligen Klosters St. Katharinen bilden zusammen mit den stattlichen Parkbäumen auf der gegenüberliegenden Seite eine Art Torsituation zu Solothurn. Es gilt also an diesem städtebaulich sensiblen Ort eine gute Lösung für ein Dienstgebäude zu finden. So ist der vorliegende Bau mit Velounterstand (inkl. Perron und Überdachung) aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangen. Mit der Verortung nimmt sich das Gebäude zurück und wirkt damit nicht störend in der zukünftigen Torsituation. Es ist als einfacher, schnörkelloser und schöner Funktionsbau konzipiert, eingebettet zwischen Hecken und Parkbäumen. Die Entwässerung der Dächer und Zufahrten erfolgt über die Schulter in die Grünbereiche.

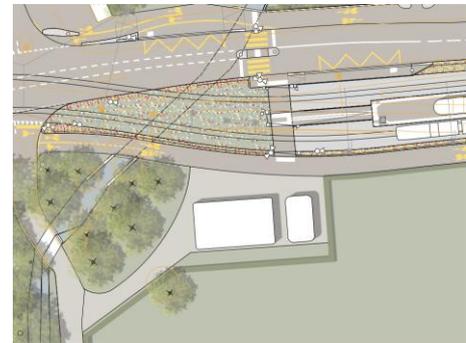


Abb. 10 Planausschnitt Situation Dienstgebäude

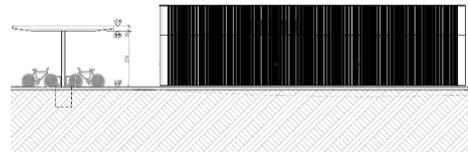


Abb. 11 Ansicht Dienstgebäude mit Velounterstand (Branger Architekten AG)

2.1.5 Geländer und Absperrungen

Im Bereich der Haltestelle St. Katharinen müssen aus Sicherheitsgründen Absperrungen vorgesehen werden. Eine Absperrung zieht sich im südlichen Bereich zwischen Schienen und dem neuen Veloweg bis zur Sandmattstrasse in Feldbrunnen hin. Wie die Wartehäuschen sollen auch die Absperrungen im städtischen Bereich gestalterisch ein wiederkehrendes Identitäts-merkmal sein. Ein gewöhnlicher Maschendraht-zaun kann diesem Anspruch nicht genügen.



Abb. 12 Referenzbild Geländer

2.1.6 Lichtsignalanlagen

Im gesamten zu sanierenden Strassenbereich werden dort wo notwendig Lichtsignalanlagen an Stelen bzw. Masten montiert. Auf sogenannte 'Galgen' konnte verzichtet werden. Dies ist insofern von grosser Bedeutung, als dass die wichtige städtebauliche Inszenierung, die St. Ursenkathedrale ungestört in der Blickachse erhalten bleibt.



Abb. 13 Baselstrasse mit Blick auf die St. Ursen Kathedrale

2.1.7 Masten und Beleuchtung

Die Form der neuen Fahrleitungsmasten bleiben wie bisher teleskopartig und werden soweit möglich ausserhalb des Strassenbereichs an denselben Standorten wie bis anhin versetzt. Die Beleuchtung erfolgt ab, inkl. Baseltorkreisel, bis Lerchenweg mit mittig der Strasse montierten Hängeleuchten (LED-Leuchtmittel). In den Bereichen der Fussgänger-übergänge und Haltestellen sind zusätzliche Leuchten vorgesehen. Ab St. Katharinen sind auf der Nordseite wie heute Kandelaber vorgesehen und auf der Südseite wird die Beleuchtung für den Veloweg an den Fahrleitungsmasten montiert. Somit kann auf zusätzliche Masten verzichtet werden.



Abb. 14 Baseltorkreisel mit Masten und Hängeleuchten



Abb. 15 best. Masten längs Baselstrasse

2.1.8 Beläge

Mit der Sanierung wird der Belag mehrheitlich wieder in Asphalt und in den Bereichen der Bushaltestellen in Beton ausgeführt. Die Ausgestaltung des Baseltorkreisels wurde zu Beginn erwähnt.

Inseln für Fussgängerübergänge sind gepflastert wie auch kleinere Flächen seitlich der Ein- und Ausfahrten als Aufmerksamkeitszone im Trottoir- und Velofahrbereich. Bei Übergängen vom Trottoir in den Strassenbereich sind die Fahrbereichsflächen für Velos rot markiert. Zwischen der Grimmengasse und der Steinbruggstrasse, dort wo sich sowohl nördlich wie südlich viele Ein- und Ausfahrten befinden, ist in der Mitte der Baselstrasse eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) vorgesehen. Der mittige Mehrzweckbereich wird analog den grauen Streifen auf dem Bahnhofplatz eingefärbt.



Abb. 16 Planausschnitt Situation mit Aufmerksamkeitszonen



Abb. 17 Bahnhofplatz mit grauen Streifen

2.1.9 Versteinerung

Wie die Beläge sind auch die Versteinerungen wichtige Gestaltungselemente, welche das Strassenbild prägen. Es ist daher von grosser Wichtigkeit, dass die Versteinerung mit einheitlichen Produkten und deren Abmessungen erfolgen. Unterschiedliche Steingrössen und -formen verhindern schöne Zusammenschlüsse und Verbindungen. Insbesondere sind daher die Übergänge der Haltestellen zur 'normalen' Versteinerung in der Detailplanung aufeinander abzustimmen und zu gestalten.

Grundsätzlich sind fast ausschliesslich grosszügige und einheitliche Linienführungen zwischen Strasse und Fussgänger- resp. Velobereichen vorzusehen. Hierfür wird grösstenteils der Spezialstein Typ 4/16 eingesetzt. An Stellen, an denen keine Überfahrten erfolgen dürfen, wird der Schalenstein Typ 20 verwendet. Beide Steintypen sind 20cm breit und können aneinander angeglichen werden. Dies sind die wichtigsten Versteinerungselemente und prägen das zukünftige Strassenbild

Die Einstiegskanten der Bushaltestellen sind mit dem Zürcher Bordstein und bei den Haltestellen der ASM mit grossen Stellplatten ausgestattet. Es werden vollumfänglich Natursteinprodukte insbesondere aus Granit bzw. Gneis verwendet.

Die gesamten Versteinerungen sind im Plan 'Baselstrasse Versteinerung' festgelegt und im separaten Bericht Versteinerung beschrieben.

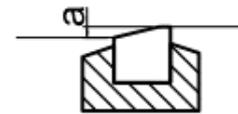


Abb. 18 Spezialstein Typ 4/16, a=4cm

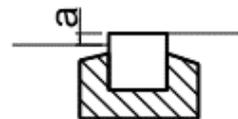


Abb. 19 Typ 20, a=4cm

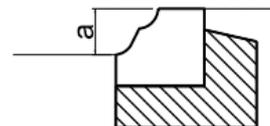


Abb. 20 Zürcher Bordstein, a=22cm

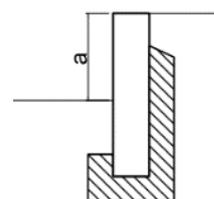


Abb. 21 Stellplatte, a = 35cm

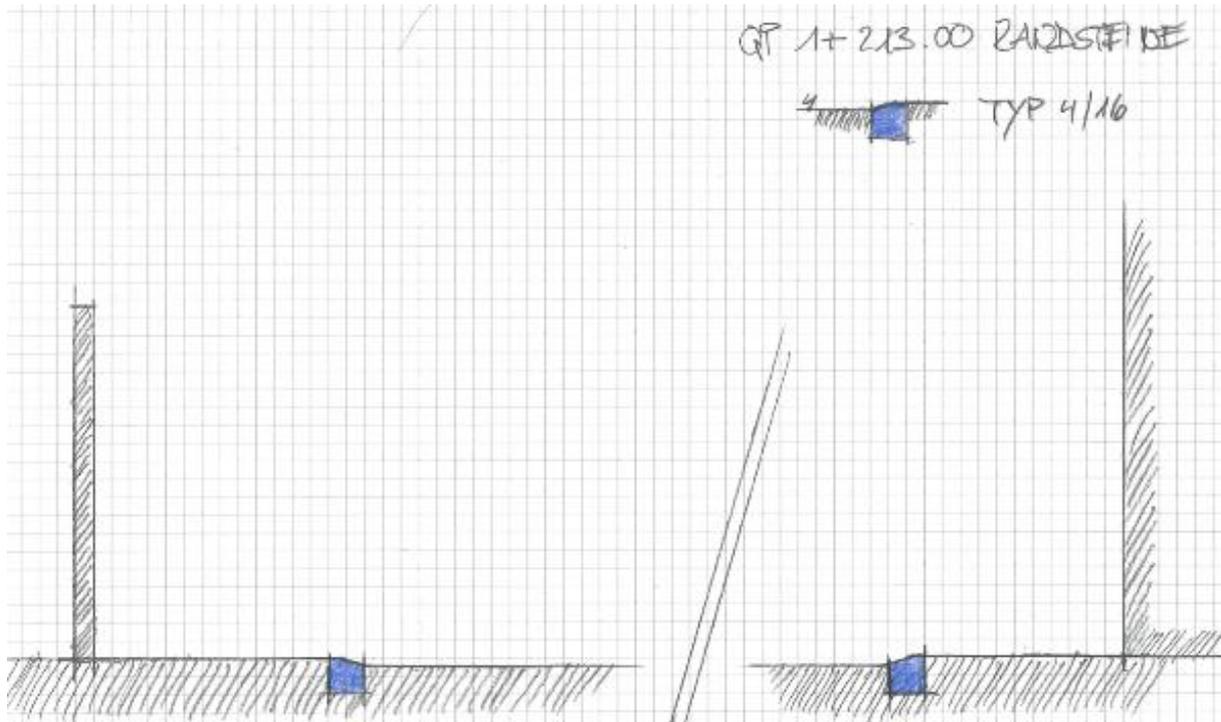


Abb. 22 Versteinungs-Prinzip Konzept

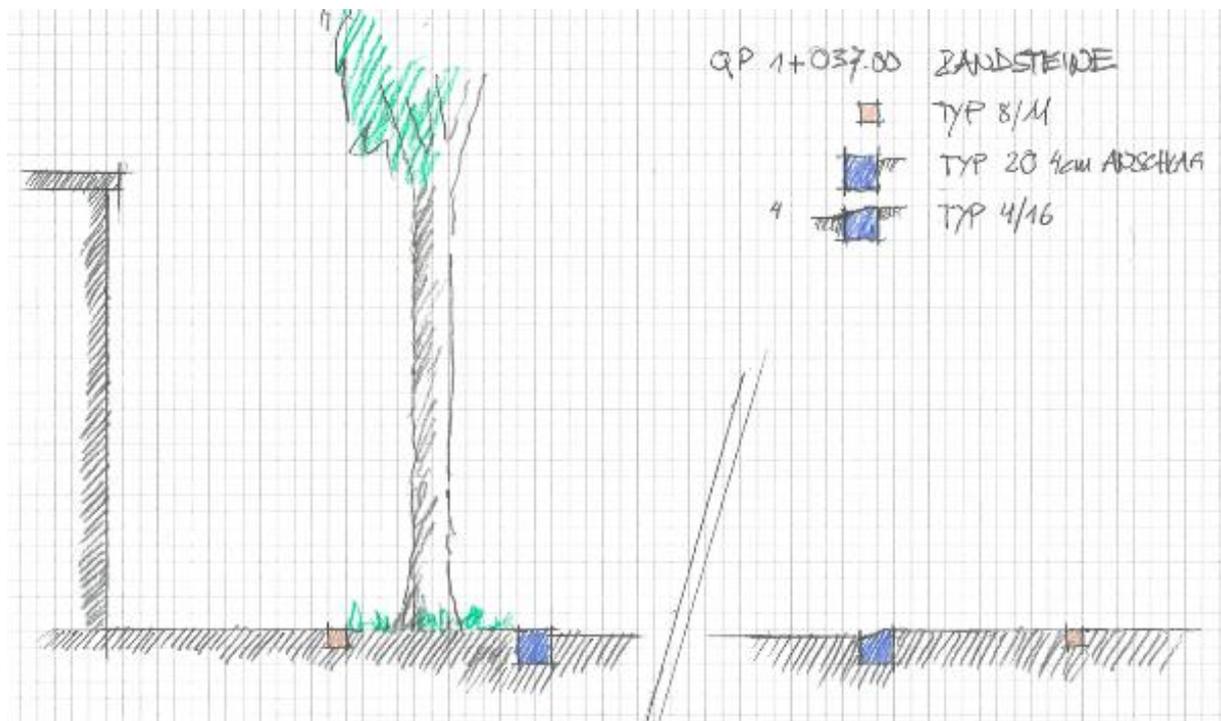


Abb. 23 VersteinungsPrinzip Querprofil bei den Säuleneichen

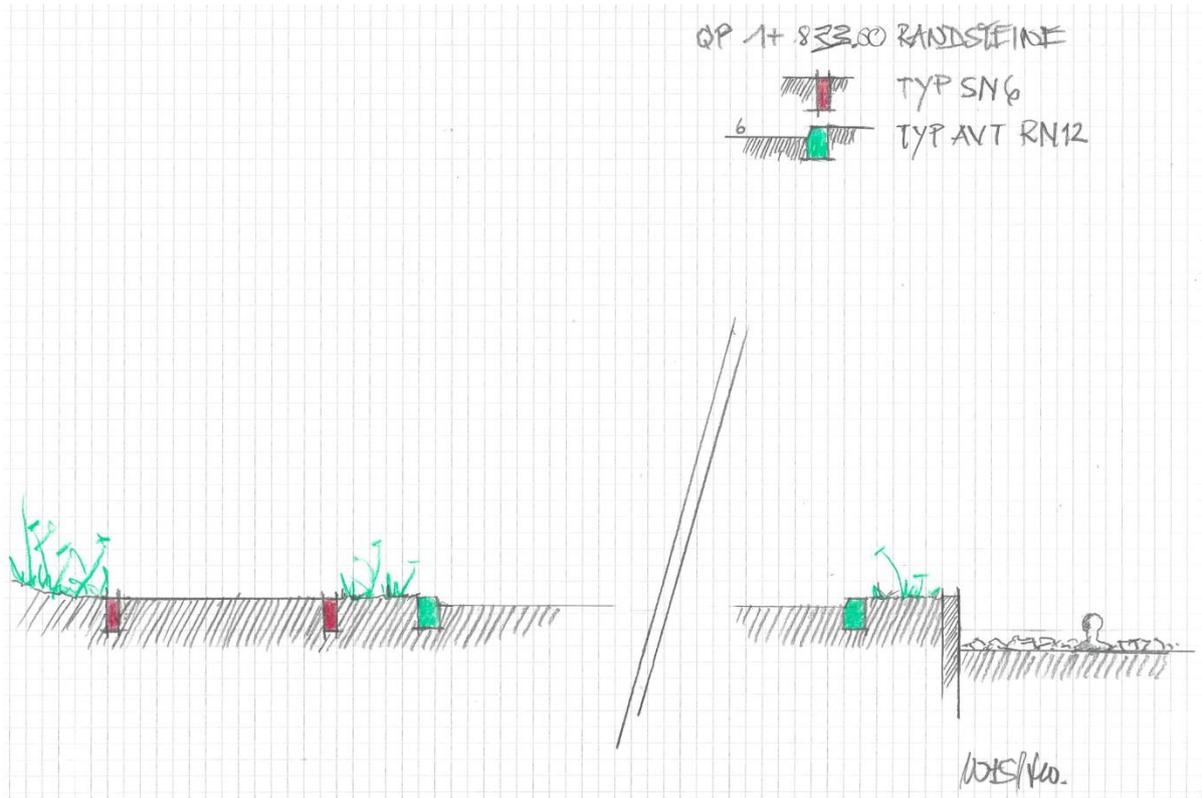


Abb. 24 Versteinerungs-Prinzip Querprofil Feldbrunnen

2.1.10 Mauern / Tore

Grundsätzlich wurde bei der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst keine Veränderungen an historische Mauern vorgenommen werden müssen. Im Bereich der südlichen Haltestelle Baseltor, musste jedoch auf Grund der neuen Haltekante die hohe Natursteinmauer und die Einfahrt zur Liegenschaft Stampfli (Prz. 301) verschoben werden. Aus fahrgeometrischen Gründen muss zusätzlich das Tor verbreitert werden. Diese Massnahme erfolgt in der Detailplanung unter Einbezug der Denkmalpflege. Interessanterweise wird nun die Kalksteinmauer teilweise wieder an ihrem historischen Standort versetzt. Somit wird auch die grosse Föhre wieder wie einst im Garten stehen und der heutige Beton-Ring kann entfernt werden.



Abb. 25 Situation Prz. 301



Abb. 26 heutige Situation Prz. 301

Bei der Liegenschaft 12 (Prz. 3340) muss aus Gründen der verlängerten Haltekante die Einfahrt zur Liegenschaft in den östlichen Bereich verschoben werden. Jedoch entsteht im heutigen Zufahrtsbereich ein neuer Fussgängereingang für MitarbeiterInnen und BesucherInnen. Die Tore werden analog dem heutigen Bestand in Holz ausgeführt. Die Mauer bleibt mit Ausnahme des neuen Zugangs unverändert.



Abb. 27 Prz. 3340 Torverschiebung gegen Osten



Abb. 28 heutige Situation Prz. 3340

Ein neues Tor ist bei der Einfahrt zur Villa Koch (Prz.65) vorgesehen. Mit der Aufhebung des Gleisübergangs muss eine Zufahrt bzw. Ausfahrt verhindert werden. Dies erfolgt mit einem Tor, welches in der Ausgestaltung historische Aspekte zu berücksichtigen hat. Die neue Zufahrt erfolgt über die Sandmattstrasse.



Abb. 29 Situation Villa Koch mit Tor gegen Norden und neuer Zufahrt



Abb. 30 heutige Situation Nordzugang Villa Koch

Eine Trockensteinmauer wird aus ökologischen Überlegungen neu die bestehende Betonmauer nordseitig, im Bereich der Einmündung der Sandmattstrasse, ersetzen. Da sich die Baselstrasse wegen des zusätzlichen Abzweigers in die Sandmattstrasse gegen Norden verschiebt.



Abb. 31 Situation nordseitige Trockensteinmauer



Abb. 32 Referenzbild Trockensteinmauer

2.1.11 Begrünung: Bäume / Hecken / Blumenwiesen

Mit der Sanierung der Baselstrasse und der neuen Führung der ASM-Bahn im Mischverkehr ergeben sich zusammen mit den neuen Gleisführungen breitere Raumprofile, welche das Versetzen von Bäumen bedingen. Es wurde versucht sämtliche zu fällende Bäume wieder zu ersetzen. Im Vorbereich der Liegenschaft 12 (Prz. 3340) können aber leider aufgrund des geforderten Raumprofils und der im Bereich des Trottoirs liegenden Werkleitungen die Rosskastanien nicht ersetzt werden. Ebenso muss ein Rosskastanienbaum westlich des Baseltorkreisels auf Grund der Fahrgeometrie der Schwertransporte ersatzlos entfernt werden.

Die Säuleneichen längs der Klostermauer St. Josef und der Kantonsschule werden praktisch alle wieder ersetzt. Bäume fehlen dort wo Rampen und das neue Wartehäuschen Sternen vorgesehen sind. Mehrheitlich stehen die Eichen in einem Blumenwiesenbeet mit einer mittleren Breite von 2.60m. Im Bereich der Haltestellen sind quadratische Baumscheiben von 2.50m x 2.50m vorgesehen. Das vorgesehene Substrat und die Abmessungen des unverdichteten Wurzelbereiches ermöglichen ein gutes Wachstum der Bäume.



Abb. 33 Situation mit ehemaligen Rosskastanienreihe vor Liegenschaft 12



Abb. 34 Situation Säuleneichen in Blumenwiesenbeet



Abb. 35 Referenzbild Baumrost

Vis à Vis der Haltestelle Sternen, auf der Südseite der Baselstrasse, sind in den zukünftigen Blumenwiesenrabatten bis hin zur Liegenschaft 40 diverse Baumgruppen vorgesehen, welche einerseits die Parkplatzfläche und Gebäude etwas abdecken, andererseits die wichtige Funktion der Strassenraumbildung übernehmen.



Abb. 36 südseitig Ergänzung mit Baumgruppen

Bei der Kreuzung Lerchenweg, beim Verenabach, muss auf der Südseite aus Gründen der neuen Fahrgeometrie und der damit notwendigen Verbreiterung des Querprofiles, der Veloweg nach Süden verschoben werden. Dadurch müssen einige Parkbäume gefällt werden. Mit dem vorgesehenen Ersatz entsteht jedoch wieder die wichtige, bereits beschriebene städtebauliche 'Tor-situation'.

Aus statischen Gründen muss im Bereich des Verenabachs für die Gleisüberführung eine grossflächige Bachüberdeckung betoniert werden. Diese wird wie eine Dachkonstruktion (Abdichtung, Überlauf, Substrat) ausgeführt, so dass für diesen Bereich eine Art 'Dachbegrünung' aus Moosen, Sukkulenten, Kräuter und Kleinstgräser entstehen wird. Diese Art von Begrünung wird auch im Mittelbereich des Baseltorkreisels angewendet.

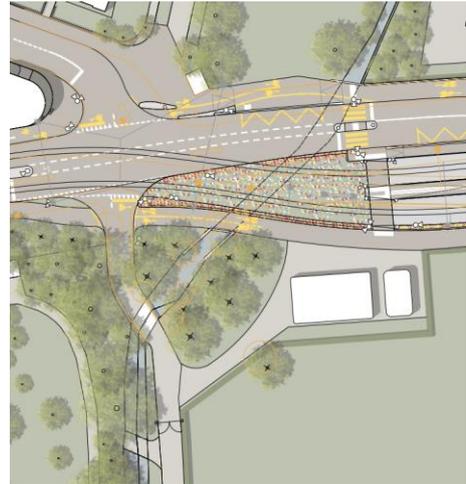


Abb. 37 begrünte Bachüberdeckung

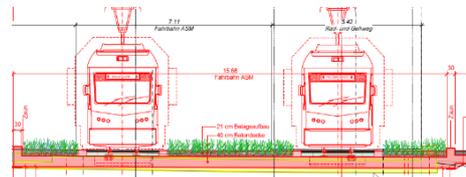


Abb. 38 Skizze Bachüberdeckung



Abb. 39 Referenz Begrünung
Bachüberdeckung

Ab der Haltestelle St. Katharinen, zwischen Fussgängerbereich und der Strasse nordseits, wie auch zwischen dem Bahntrasse und der Strasse sowie dem Veloweg auf der Südseite, sind Grünstreifen mit standortgerechten Blumenwiesen vorgesehen. Nebst dem ökologischen Wert (Biodiversität) wird damit auch die Breite des Strassen- und Schienenraumes optisch gegliedert (gilt konzeptionell generell für den Strassenraum Baselstrasse). Für diese Standorte ist die Mischung UFA-Blumenrasen CH-G vorgesehen. Diese Wildblumenmischung gedeiht auf nährstoffarmen Böden, bleibt eher niedrig (10-30cm) und für die Pflege sind insgesamt 2-3 Schnitte pro Jahr nötig, Mähen ohne Bodenheu, das Schnittgut kann direkt zusammengenommen werden.



Abb. 40 Blumenwiesen entlang Strasse und
Bahntrasse



Abb. 41 Referenzbild Blumenwiese

Die heute bestehenden und geschnittenen Hecken auf der Südseite der Bahn - auf privaten Parzellen - müssen aus Gründen der Verbreiterung des Trassees ersetzt werden. Hierfür ist eine Mischhecke aus standortgerechten, einheimischen Gehölzen vorgesehen. Im Bereich der Villa Koch, wird auf Wunsch des Eigentümers, die heute zweireihige Thuja-Hecke ersetzt. Die vier Bäume bei der heutigen Zufahrt werden auch neu gepflanzt.

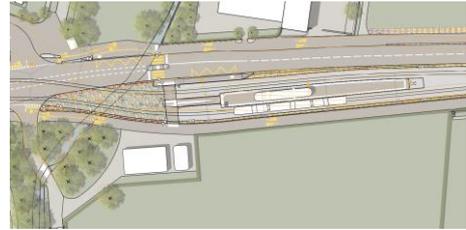


Abb. 42 Mischhecken geschnitten



Abb. 43 Thujahecke doppelreihig geschnitten

Zudem wird die bestehende freiwachsende Hecke auf der Nordseite, oberhalb der bereits beschriebenen Trockensteinmauer ersetzt. Sie dient wie heute dem Windschutz und verhindert damit Schneeverwehungen. Westlich davon soll die Wiese offenbleiben und damit den Blick wie durch ein Landschaftsfenster in den Jura freigeben. Im Vordergrund, am Wiesenbord blühen bunte Blumen.



Abb. 44 freiwachsende Hecke als Windschutz



Abb. 45 Referenzbild Wiesensaum