

Medienmitteilung

Frei zur unmittelbaren Veröffentlichung

Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse

Solothurn, 08. Januar 2020 – Die Aare Seeland mobil AG (asm) hat in der kontrovers geführten Diskussion zur Umgestaltung der Baselstrasse in Solothurn ihre Sichtweise dargelegt und insbesondere zu zwei Fragen Stellung genommen: Erstens betonte Direktor Fredy Miller, dass der Viertelstundentakt in keinem Zusammenhang mit dem Projekt stehe und unabhängig davon eingeführt wird, ob die Bahn auf einem oder zwei Gleisen verkehrt. Zweitens stehe eine Umstellung auf Busbetrieb nicht zur Diskussion.

In Solothurn muss die Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen auf einem rund einen Kilometer langen Teilstück saniert werden. Statt wie bisher auf einer eigenen, seitlich geführten Trasse wird die Bahn künftig richtungsgetreunt auf zwei Gleisen gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr zirkulieren. Das Projekt ist in der Bevölkerung insbesondere wegen der «Doppelspur» und dem künftig angedachten Viertelstundentakt für das «Bipperlisi» umstritten.

Anlässlich einer Medienorientierung in Solothurn legten Direktor Fredy Miller und Projektleiter Heinrich Matter den Standpunkt der Aare Seeland mobil AG dar. «Aus Sicht des Bahnbetriebs ist es unerheblich, ob das Bipperlisi auf einem oder zwei Gleisen auf der Baselstrasse verkehrt» erklärte Miller vor den Medienvertretern. Auch für die frühestens ab 2027 geplante Einführung eines Viertelstundentaktes spiele das zweite Gleis keine Rolle, weil die Züge erst zwischen St. Katharinen und Feldbrunnen Sandmatt kreuzen. Zwischen Bahnhof Solothurn und St. Katharinen sei auch mit dem Viertelstundentakt nie mehr als ein Zug gleichzeitig unterwegs. «Fotomontagen, die zwei kreuzende Züge auf der Baselstrasse zeigen, haben mit der Realität nichts zu tun», sagte Miller.

Die asm habe der zweigleisigen Bahntrasse zugestimmt, weil sie Hand zur Behebung der zahlreichen Defizite der bestehenden Strassenanlage bieten wolle, erklärte Miller weiter. Zuvor sei anhand von Modellen geprüft worden, ob die Fahrplansicherheit gewährleistet sei. Die asm stehe auch deshalb mit Überzeugung hinter dem Projekt, weil sich das selbe Konzept in mehreren Städten bereits bewährt hat. Konkret nannte Projektleiter Heinrich Matter die mit der Baselstrasse vergleichbare Seftigenstrasse in Wabern bei Bern, wo Trams und Strassenverkehr seit über 20 Jahren auf derselben Fahrspur verkehren.

Dieses sogenannte Mischverkehrskonzept soll nun auch bei der Umgestaltung der Baselstrasse zur Anwendung kommen, um den nötigen Platz für eine Entflechtung des Veloverkehrs zu gewinnen. Wegen zahlreicher denkmalgeschützter Bauten ist der Strassenraum so eng, dass ohne eine Zusammenlegung der Fahrspuren von Bahn und motorisiertem Individualverkehr ein separater Veloweg nicht realisierbar ist. «Das und die Verminderung der Unfallgefahr sind die Gründe für die zwei Gleise – nicht der Viertelstundentakt», stellte Matter klar. Eine solche Gesamtlösung sei überdies nur möglich, weil der Kanton Solothurn und die asm die Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse Hand in Hand planen und zusammen als Bauherren auftreten.

Bus ist keine Option

Eine klare Absage erteilte Miller der in jüngster Zeit wieder aufgeflamnten Forderung nach einer Umstellung auf Busbetrieb: «Diese Frage ist längst durch zahlreiche politische Entscheidungen geklärt und steht nicht zur Debatte». Konkret nannte Miller die ÖV-Korridoruntersuchung von 2002, die Regierungsratsbeschlüsse vom 22. August 2005 und den Kantonsratsbeschluss vom 6. September 2006, die ausnahmslos zugunsten einer Weiterführung der Bahn ausgefallen waren und letztendlich zum Bau der Streckenverlängerung von Niederbipp nach Oensingen führte.

Seit 2005 wurden an der Bahnlinie zahlreiche Ausbauten und Sanierungen vorgenommen, wie der asm Direktor anlässlich der Medienorientierung aufzeigte: Grössere Investitionen wurden beim Bau der neuen Rötibrücke (2005-2007) und des Bahnhofplatzes Solothurn (2009) getätigt. Ab 2010 wurden die Bahnhöfe Niederbipp und Wiedlisbach ausgebaut und im Dezember 2012 konnte die neue Linie Niederbipp–Oensingen und die erste Etappe der Doppelspur in Attiswil in Betrieb genommen werden. In den letzte fünf Jahren kam die Sanierung der Haltestellen Feldbrunnen, Flumenthal und Buchli dazu und 2016 wurde mit der zweiten Etappe die 1,6 Kilometer lange Doppelspur Siggere–Attiswil vollendet. Insgesamt wurden seit 2005 rund CHF 90 Mio. in die Infrastruktur des Bippelisi investiert. Im gleichen Zeitraum wurde das gesamte Rollmaterial durch moderne Niederflurzüge ersetzt.

«Das Bippelisi ist unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs am Jurasüdfuss», resümierte Miller, was er zuvor mit Zahlen untermauert hatte. Bereits seit Inbetriebnahme der neuen Rötibrücke 2007 erhöhte sich die Zahl der beförderten Passagiere zwischen Solothurn und Niederbipp um 44 Prozent. Die aktuelle asm-Planung für die oben genannten baulichen Investitionen basiert auf detaillierten Nachfrageprognosen von 2013. Diese Planung ging davon aus, dass sich die Fahrgastzahlen auf der Strecke Solothurn–Oensingen bis 2030 um 45 Prozent auf annähernd 1,2 Millionen Fahrgäste jährlich erhöhen. Nach einem Drittel dieser Zeitspanne kann festgehalten werden, dass die effektive Zunahme seit 2013 genau der Prognose entspricht und die Zahl der jährlich beförderten Fahrgäste sich derzeit der Marke von einer Million nähert.

Aare Seeland mobil AG
Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal
Tel 062 919 19 11
Fax 062 919 19 12
info@asmobil.ch
www.asmobil.ch



Die höchsten Belegungen von über 2000 Fahrgästen täglich weist das Bipperlisi auf dem Streckenabschnitt zwischen Riedholz und Bahnhof Solothurn aus. In den Spitzenstunden morgens und abends wird die Sitzplatzkapazität im Tagesdurchschnitt bereits überschritten. In absehbarer Zeit wird der Zug zur Hauptverkehrszeit auch an die Grenzen der Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplätze) gelangen, weshalb die Einführung eines Viertelstundentaktes geplant wird. In den vergangenen Jahren wurde der Fahrplan stetig verdichtet. Seit diesem Jahr wird der Halbstundentakt Montag-Samstag durchgehend bis 23.15 Uhr angeboten.

Direktor Fredy Miller betonte zum Abschluss der Orientierung, dass er Verständnis dafür habe, dass ein Bauprojekt in den beengten Verhältnissen der Baselstrasse zunächst auf Widerstände stosse. Eine für alle Verkehrsteilnehmer maximale Lösung sei in dieser Ausgangslage ohne Landerwerb und den Abbruch von Liegenschaften aber schlicht unmöglich. Er sei überzeugt, dass mit der vorgeschlagenen Lösung ein Optimum herausgeholt wurde.

Weitere Informationen zum Projekt: www.baselstrasse-solothurn.ch

Weitere Auskünfte

Aare Seeland mobil AG
Fredy Miller, Direktor
T 062 919 19 11
fredy.miller@asmobil.ch
www.asmobil.ch

Aare Seeland mobil AG
Heinrich Matter, Projektleiter
T 062 919 19 11
heinrich.matter@asmobil.ch
www.asmobil.ch

Über die Aare Seeland mobil AG

Aare Seeland mobil ist ein Verkehrsunternehmen mit Sitz in Langenthal, welches umfassende Dienstleistungen in den Bereichen Regionalverkehr, Transport und Tourismus anbietet. Mit Bahn und Bus befördert das Unternehmen jährlich mehr als 6,6 Millionen Fahrgäste in den Regionen Oberaargau, Solothurn und im Seeland. In sieben eigenen Reisezentren bietet die asm ihren Kunden Beratung und Verkauf von ÖV-Leistungen, Ausflügen und Reisen an. Die Aare Seeland mobil ist Arbeitgeberin für 260 Mitarbeitende und erzielt einen konsolidierten Betriebsertrag von rund 61,8 Millionen Franken pro Jahr. Weitergehende Informationen finden Sie unter www.asmobil.ch