

Neuer Anlauf für die Baselstrasse

Nach der Schlappe vor Bundesgericht kommt der Kredit für den Doppelspurausbau des Bipperlisi in Solothurn erneut in den Kantonsrat.

Raphael Karpf

«Die Baselstrasse ist eines meiner grössten Sorgenkinder», sagte Baudirektorin Sandra Kolly am Donnerstagmorgen. Strasse und Gleise sind in schlechtem Zustand, immer wieder ereignen sich Unfälle, teilweise schwere. «Wir hoffen, dass wir möglichst bald mit der Sanierung beginnen können.»

Zusammen mit Fredy Miller, Direktor der Aare Seeland mobil AG (asm), stellte sie die «neuen» Pläne für die Baselstrasse in Solothurn vor.

«Neu» in Anführungszeichen deshalb, weil das Projekt dasselbe ist, welches der Kantonsrat vor zwei Jahren bereits abgesegnet hat. Die Strasse wird instand gestellt, das Bipperlisi neu doppelspurig auf der Fahrbahn geführt. Damit fällt das Gleis neben der Strasse weg, womit Platz für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie ein Trottoir geschaffen wird. Schliesslich werden auch die Haltestellen behindertengerecht umgebaut.

Auch an den Gesamtkosten der Sanierung von knapp 90 Millionen Franken ändert sich fast nichts, nur etwas Teuerung ist dazugekommen. Neu ist einzig, aus welchen Töpfen das Geld stammt. Diese Zusatzschlaufe war nach einer Beschwerde gegen den Kantonsratsentscheid und einem Urteil des Bundesgerichts nötig geworden (siehe Box).

Der Bund übernimmt den Löwenanteil

Neu werden zwei Drittel der Kosten, über 50 Millionen, vom Bund via Bahninfrastrukturfonds übernommen. Die Gemeinden Solothurn und Feldbrunnen sowie ihre Werke übernehmen weitere zehn Prozent. Für den Kanton verbleiben 21 Millionen Franken. Damit bleibt der Anteil des Kantons praktisch identisch. Nach alter Planung hätte der Kanton rund 20 Millionen beitragen müssen.

Über den neuen Kredit wird der Kantonsrat im Herbst be-



Stellten das Projekt vor, v.l.: Michael Suter, Leiter Strassenbau beim Kanton, Regierungsrätin Sandra Kolly, Fredy Miller, Direktor Aare Seeland mobil AG, Heinrich Matter, Projektleiter Aare Seeland mobil AG. Bild: Bruno Kissling

Was sagt das Bundesgericht?

In der Beschwerde vor Bundesgericht ging es um die Frage, ob für den Kredit von rund 20 Millionen Franken, den der Kantonsrat für die Sanierung bewilligt hat, eine Volksabstimmung nötig ist. Ja, fand SVP-Kantonsrätin Marianne Wyss, die die Beschwerde eingereicht hatte. Nein, fanden Kantons- und Regierungsrat.

Die zentrale Frage: Um was für eine Art von Sanierungsprojekt handelt es sich? Aus Sicht des Kantons ist die Sanierung nötig, weil die Strasse in schlechtem Zustand ist. Der Doppelspurausbau sei quasi nur ein Zusatz, um die Sicherheit zu erhöhen. Die Aare Seeland mobil AG brauche das zweite Gleis nicht zwingend. Der «Verursa-

cher» des Projekts sei damit der schlechte Zustand der Strasse. Und gemäss Verursacherprinzip sei das Projekt zu finanzieren, also als Strassenprojekt.

Gemäss dieser Argumentation wäre keine Volksabstimmung nötig: Der Kantonsrat kann für Strassenbauprojekte Kredite bis 25 Millionen bewilligen.

Das Bundesgericht gab aber Marianne Wyss recht. Es spiele keine Rolle, was genau das Projekt verursacht habe. Weil ein Gleis gebaut wird, müsse das Projekt in zwei Teile aufgesplittet werden: einen Teil Strasse und einen Teil Bahn. Und da für den Bahnanteil die Referendumschwelle deutlich tiefer liegt, brauche es eine Volksabstimmung. Nur: Ganz so einfach, wie

sich das Bundesgericht das vorgestellt hat, ist es offenbar nicht. Zu diesem Schluss kam der Kanton nach umfangreichen Abklärungen mit dem Bund. Vielmehr müsse aufgrund des Urteils die gesamte Finanzierung neu aufgelegt werden. Das wurde nun getan.

Die Kosten wurden aufgesplittet, in einen Teil Strassenbau und einen Teil Gleisbau. Der Kanton bezahlt nur noch die Strassensanierung, rund 21 Millionen Franken. Da es sich dabei um ein Strassenprojekt handle, könne der Kantonsrat den Kredit abschliessend bewilligen. Eine Volksabstimmung brauche es nicht.

Streng genommen wird damit das Bundesgerichtsurteil

nicht umgesetzt, welches explizit eine Volksabstimmung verlangt. Das Urteil lasse aber gar keine andere Möglichkeit zu, als die gesamte Finanzierung neu zu regeln, so der Kanton. Anders reagiert Marianne Wyss: Das Vorgehen erwecke den Eindruck, «dass man bewusst versucht, eine Abstimmung des Volkes zu verhindern – wohl auch deshalb, weil man Angst hat, dass dieses Projekt an der Urne keine Mehrheit finden würde». Den Ausbau des Bipperlisi bezeichnet sie als «weder notwendig noch sinnvoll». Sie werde sich weiter dafür einsetzen, dass die Bevölkerung über dieses Projekt demokratisch entscheiden könne. (rka)

finden. Übrigens: Für Solothurn und Feldbrunnen ändert sich nichts. Feldbrunnen hat seinen Kredit bereits an einer Gemeindeversammlung abgesegnet, in Solothurn läuft der

Kredit über das ordentliche Budget. So weit, so klar die Ausgangslage. Vor zwei Jahren war der Kredit im Kantonsrat mit 80 zu 10 Stimmen unbe-

stritten. Man darf davon ausgehen, dass dies nun ähnlich sein wird – wurde seither am Projekt doch nichts wesentlich verändert. Und doch nutzten Kolly wie auch Miller die Gelegenheit, um nochmals die Dring-

lichkeit des Projekts zu betonen. Miller sagte: «Die Existenz des Bipperlisi ist nicht verhandelbar.» Diese Grundsatzdebatte sei vor 20 Jahren geführt worden, seither habe

die asm rund 100 Millionen Franken investiert. In den Bahnhofplatz Solothurn und die Rötibrücke, in den Doppelspurausbau von Flumenthal bis Attiswil oder in die Erweiterung der Strecke von Niederbipp nach Oensingen, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Sanierung der Baselstrasse sei nun das letzte Puzzleteil all dieser Arbeiten.

Saniert werden muss so oder so

Darum: Diskutiert würde nicht über die Frage, ob es das Bipperlisi künftig brauche. Sondern, wie die Bahn sicher betrieben werden kann. Dass Miller dies so deutlich machte, hat seine Gründe. Denn Gegner des Projekts argumentierten jeweils damit, dass es den teuren Doppelspurausbau nicht brauche, weil es eben das Bipperlisi gar nicht brauche.

Auch Kolly machte deutlich: Die Strasse sei in so schlechtem Zustand, saniert werden müsse sie so oder so. Und zwar von Grund auf, Kosmetik am Belag reiche nicht aus. Hätten sich im Untergrund doch teilweise Hohlräume gebildet. Die Kosten für den Kanton, um nur schon die Strasse zu sanieren, seien damit ohnehin hoch. Dann sei es nur sinnvoll, gleichzeitig auch den Doppelspurausbau des Bipperlisi vorzunehmen, um so die Sicherheit zu erhöhen.

Die Sicherheit soll verbessert werden

355 Unfälle haben sich in den letzten 25 Jahren zwischen dem Kreisel Baseltor und der Haltestelle St. Katharinen ereignet, zwei davon endeten tödlich. Ein Drittel aller Unfälle stand in Zusammenhang mit dem Bipperlisi. Dadurch, dass die Bahn neu doppelspurig auf der Strasse und nicht einspurig daneben geführt werden soll, erhöhe sich endlich die Sicherheit. Dies hätten mehrere Untersuchungen ganz klar gezeigt. Man wolle nun endlich die Strasse sanieren können – bevor sich weitere, schlimme Unfälle ereignen.

Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen

Die Naturschutzorganisation Helvetia Nostra äussert sich zum Windpark Grenchenberg.

Raphael Karpf

Nun soll es Schlag auf Schlag gehen. Bereits nächstes Jahr soll mit dem Bau des Windparks Grenchenberg begonnen werden. Dies hatten die verantwortlichen Grenchner Stadtwerke SWG mitgeteilt, nachdem das Verwaltungsgericht eine Beschwerde gegen das Projekt abgewiesen hat.

Eine letzte Hürde gilt es allerdings noch zu überspringen, bevor der erste Windpark im Kanton Solothurn gebaut werden darf. Denn das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Gemäss SWG erfolgt das Projekt zwar im Rahmen des

nationalen «Windexpress». Dieses Verfahren wurde vom Bund beschlossen und soll den Ausbau der Windenergie beschleunigen. Der Windexpress sieht vor, dass Baubewilligungen für Windenergieprojekte von nationalem Interesse vom Kanton erteilt werden. Und über Beschwerden entscheidet das Verwaltungsgericht abschliessend. Ein Weiterzug ans Bundesgericht wäre also gar nicht möglich.

Ausser, um grundsätzliche Rechtsfragen zu klären. Und genau aus diesem Grund prüft Helvetia Nostra, die Naturschutzorganisation, die den Windpark bekämpft, einen Weiterzug ans

Bundesgericht. Man werde das Urteil vertieft analysieren und in den kommenden Tagen über das weitere Vorgehen entscheiden, heisst es in einer Mitteilung konkret.

Ist der Park bedeutend genug?

Denn Helvetia Nostra stellt infrage, dass der Windpark auf dem Grenchenberg, seit er aus Gründen des Vogelschutzes von sechs auf vier Anlagen reduziert werden musste, überhaupt von nationalem Interesse ist.

Darüber hinaus wird weitere Kritik am Urteil geäussert. Überrascht sei man zwar nicht, heisst es in der Mitteilung. Be-



Visualisierung des ursprünglich geplanten Windparks: Neu dürfen nur noch vier statt sechs Anlagen gebaut werden. Visualisierung: zvg

stätige das Verwaltungsgericht doch weitgehend die Position der vorgängigen kommunalen und kantonalen Behörden. Und

doch würden wichtige Fragen noch offen bleiben.

Insbesondere bedauere man es, dass das Gericht auf einen

Augenschein verzichtet hat. «Nach Auffassung von Helvetia Nostra und den beigezogenen Expertinnen und Experten hätte eine Besichtigung vor Ort eine konkretere Beurteilung ermöglicht, ob die vorgesehenen Ersatzmassnahmen zum Schutz der Vogelwelt tatsächlich ausreichend sind.»

Man stelle infrage, ob das redimensionierte Projekt wirklich wesentlich vom ursprünglichen Projekt abweiche. Ebenso wird infrage gestellt, dass die Auswirkungen der Verkleinerung des Projekts, auch in Bezug auf den Schutz der Biodiversität, überhaupt vertieft geprüft wurde.