

«Schlüsselprojekt für den Kanton»

Stadt, Kanton und Regionalplanung werben für den Ausbau des Bahnhofs Solothurn Süd.

Christof Ramser

Noch fehlt ein letztes Puzzleteil, damit der Südteil des Solothurner Hauptbahnhofs ausgebaut werden kann. Vier der fünf Projektpartner, nämlich der Bund, die Stadt Solothurn, der RBS und die Repla Espace Solothurn haben dem Grossprojekt ihren Segen bereits erteilt und 86 Prozent der Finanzierung von insgesamt 163 Millionen sichergestellt.

Nun fehlt noch die Zustimmung auf kantonaler Ebene. Am 28. September stimmen die Solothurnerinnen und Solothurner über eine Finanzierungsbeteiligung von 22,5 Millionen Franken ab. Am Dienstag weibelten die Projektpartner an einer Medienkonferenz für den Kredit. Baudirektorin Sandra Kolly (Mitte) machte gleich zu Beginn klar, was passieren würde, wenn die Vorlage an der Urne scheitert.

Dann wären die Kredite von Bund und Stadt hinfällig, «die unattraktive Situation würde auf Jahre hinaus zementiert». Denn auch die Gegner des Projekts – im Kantonsrat sagte einzig die SVP Nein dazu – würden der Regierungsrätin wohl zustimmen, wenn diese von einem derzeit weder einladenden noch repräsentativen, ja «nicht sehr anmäheligen» Areal spricht.

Kolly warb für ein Projekt nicht nur für die Stadt, sondern für die ganze Region und hofft auf Solidarität aus allen Kantonsteilen. Auch in Dornach, Olten, Grenchen, Schönenwerd, Egerkingen oder Oensingen habe der Kanton in attraktive Verkehrsdrehscheiben investiert. Nun müsse der Knotenpunkt Solothurn verstärkt werden, um das Verkehrsnetz leistungsfähig zu halten. Denn auf der Strasse wie der Schiene nehme der Verkehr zu, und auch das Siedlungswachstum erfordere zeitgemässe Infrastrukturen. «Für die kantonale Mobilitätsstrategie spielt das



Roger Siegenthaler, Stefanie Ingold, Sandra Kolly und Fabian Schmid (v.l.) warben für den neuen Hauptbahnhof Solothurn Süd. Bild: Carole Lauener

Bahnhofsgebiet Solothurn eine Schlüsselrolle», sagte Kolly.

Ein Ja der ganzen Region

Mit 25 Millionen Franken beteiligt sich die Stadt Solothurn. Dort hat die Stimmbevölkerung «ihre Verantwortung bereits wahrgenommen», wie Stadtpräsidentin Stefanie Ingold (SP) sagte. Sie betonte die Wichtigkeit des Ausbaus für Entwicklungsgebiete wie den Weiblick im Westen der Stadt, aber auch für die Areale Riverside, Attisholz, Papieri Biberist und den Emmenhof im Wasseramt. Auch für die Wirtschaft sei ein vielfältiges Mobilitätsangebot wichtig. Ingold verwies unter anderem auf die Angestellten, die zu grossen Unternehmen wie dem Bürgerspital, Biogen oder Ypsomed pendeln. Dass nicht nur die Stadt, sondern

auch die ganze Region hinter dem Ausbau steht, verdeutlichte Roger Siegenthaler, Präsident der Repla Espace Solothurn. Die Regionalplanung umfasst ein Gebiet von 40 Gemeinden mit 115'000 Einwohnern – «fast die Hälfte des ganzen Kantons». Sämtliche dieser Gemeinden hätten das Agglomerationsprogramm mit dem Bahnhof Süd einstimmig verabschiedet. Der Bund bewertete das Solothurner Programm als schweizweit drittbestes und steuert nun seinerseits 22,5 Millionen bei.

Der Präsident des Einwohnergemeindeverbands setzte den Kantonsanteil von 22,5 Millionen in Relation zu den Kosten für den Ausbau von weiteren Bahnhöfen entlang der RBS-Strecke. So habe der neue Bahnhof Biberist, der bereits 2014 eingeweiht wurde, 25 Millionen

gekostet. Derzeit wird der Bahnhof Lohn-Lüterkofen für 53 Millionen ausgebaut. Der neue RBS-Bahnhof Bern kostet gar über 700 Millionen. Angesichts dieser Zahlen sei der Solothurner Kantonsbeitrag «Peanuts». «Man würde in der übrigen Schweiz den Kopf schütteln, wenn die Stimmbevölkerung diesem Top-Projekt nicht zustimmt», sagte Siegenthaler.

«Visitenkarte für Stadt und Kanton»

RBS-Direktor Fabian Schmid schliesslich zeigte auf, warum sein Unternehmen das Projekt nicht isoliert verfolgen möchte. Denn auch wenn der Kanton seinen Beitrag nicht spricht, wird der RBS die Perrons verlängern. «Wir stehen in einer Gesamtverantwortung, die Zentrumskerne attraktiv zu gestalten

und nach innen zu verdichten», sagte Schmid. Nach Um- und Ausbauten auf Berner Boden sei nun die Reihe am Hauptbahnhof Solothurn, der zu einer «zeitgemässen Visitenkarte für Stadt und Kanton» werden soll.

Eine Region, die laut dem RBS-Chef überdurchschnittlich wachsen werde. Der RBS habe bereits vor 15 Jahren beschlossen, die Kapazitäten zu erhöhen und das Bahnangebot auszubauen. Ein Angebot, das schweizweit übrigens fast einmalig sei. Denn bis auf die Städte Zürich und Zug verfügten nur Solothurn und Bern über einen Viertelstundentakt. Mit dem Ausbau des Hauptbahnhofs Solothurn Süd würden die Weichen gestellt für die Entwicklung des gesamten Jurasüdfusses für die nächsten Jahrzehnte.

Unterstützung für Hilfsprojekte

Entwicklungshilfe Aus dem Swisslos-Fonds werden unter anderem auch Projekte der Entwicklungszusammenarbeit unterstützt. Der Regierungsrat hat für dieses Jahr Beiträge an neun Projekte im Umfang von insgesamt 100'000 Franken gesprochen.

Sie gehen an gemeinnützige Organisationen mit Sitz in der Schweiz für Projekte in Burkina-Faso, Griechenland, Indien, Kolumbien, Libanon, Madagaskar, Mosambik, Nepal und der Ukraine. Bei der Auswahl der Projekte wurden folgende Kriterien berücksichtigt: Verbesserung des Stands der Alphabetisierung, der beruflichen Kompetenzen und der Situation der Frauen. Zudem wurden Projekte bevorzugt, die eine längerfristige Perspektive besitzen. Das zuständige Departement des Innern hat die Einhaltung dieser Kriterien geprüft.

So unterstützt der Kanton Solothurn beispielsweise den Verein SAO mit Sitz in Würenlos mit einem Beitrag von 10'000 Franken. Der Verein betreibt in Griechenland zwei Tageszentren, die geflüchteten Frauen und ihren Kleinkindern Unterstützung bei der Verarbeitung traumatischer Erfahrungen bieten. Das Programm umfasst auch praktische Hilfe sowie Workshops zu rechtlichen und gesundheitlichen Themen, etwa zu Körperarbeit oder dem Umgang mit sexueller Gewalt.

Die Stiftung Swisscontact mit Sitz in Zürich wird mit einem Beitrag von 15'000 Franken für das Projekt «Empower AgriWomen» in der Ukraine unterstützt. Ziel des Projekts ist es, den ukrainischen Agrarsektor zu stärken, indem Bäuerinnen in der Region Oblast Tschernihiw gezielt gefördert werden.

Durch den Krieg und die Einberufung zahlreicher Männer hat sich die gesellschaftliche und wirtschaftliche Rolle der Frauen deutlich erweitert. Mit dem Projekt sollen sie beim Aufbau erfolgreicher Kleinbetriebe unterstützt werden – zum Wohl ihrer Familien und Gemeinden sowie zur Stärkung der Ernährungssicherheit in der Ukraine. (s2r)

Abstimmung Hauptbahnhof Solothurn Süd

«Das Gesamtpaket ist sehr gut»

Interview: Christof Ramser

Die Gegner sprechen von einer Luxusunterführung und zu hohen Projektkosten für den Hauptbahnhof Solothurn Süd. Wäre es nicht auch kleiner gegangen?

Sandra Kolly: Für den Kantonsbeitrag von 22,5 Millionen Franken gibt es ja nicht nur die Unterführung, sondern auch die Velostation sowie den Umbau des Bahnhofplatzes und des Güggelkreises. Zudem führt der RBS den Viertelstundentakt ein und erwartet 50 Prozent mehr Passagiere. Wir brauchen eine höhere Kapazität, deshalb gibt die neue Personenunterführung West Sinn. Zudem fehlt heute eine Nord-Süd-Querung für Velos

und Fussgänger, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Denn die Unterführung bei der Blauen Post ist dunkel und verwinkelt. Gerade Frauen getrauen sich in der Nacht nicht dort hindurch. Das Gesamtpaket ist also sehr gut.

Von der neuen Nord-Süd-Achse wie auch vom aufgewerteten Bahnhofplatz und dem Güggelkreisel profitieren gerade Zuchwil und Biberist stark. Warum leisten diese Gemeinden keinen Beitrag?

Die Finanzierung folgt wie üblich dem Territorialprinzip. Der Güggelkreisel liegt an einer Kantonsstrasse, die Nord-Süd Verbindung auf einer kantonalen Veloroute. Dies ist Sache des Kantons.

Aufgrund der regionalen Bedeutung der Mobilitätsdrehscheibe werden die Kosten von Bund und Kanton mitfinanziert und nicht von den umliegenden Gemeinden.

Im Abstimmungsbüchlein zeigt eine Illustration die Zugänge aus der neuen Unterführung zu den Perrons. Ist dies nicht irreführend? Denn ob und wann die SBB die Zugänge bauen, ist offen. Die Baumaschinen müssten zweimal aufahren.

Während das Gleis 1 bereits von Anfang an mit einem Aufgangeschlossen wird, sind die Kapazitäten für die Gleise 2, 3, 5 und 6 noch genügend gross. Die SBB können diese künftig analog erschlies-

sen. Zudem sind die Perrons derzeit noch zuschmal, um sie bereits heute anschliessen zu können. Wir bauen die Unterführung aufwärtskompatibel, damit die SBB die Gleise in einem nächsten Ausbauschritt anschliessen können.



Baudirektorin Sandra Kolly.

Bild: Carole Lauener

Der RBS baut die längeren Perrons auch bei einer Ablehnung des Projekts, zudem gibt es an dieser Zentrumslage keine verdichtete Überbauung. Hätte man die Mantelnutzung nicht in einem Zug realisieren sollen?

Der RBS muss per Ende 2029 mit der neuen Gleis- und Perronanlage die zusätzlichen Kapazitäten für die längeren Züge schaffen. Eine Mantelnutzung wurde geprüft. Eine Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit der Perrondachüberbauung nicht gegeben ist. In der Stadt Solothurn ist jedoch ein Vorstoss hängig, um das Gebiet als Gesamtes prioritär entwickeln zu können.

Zeugen eines Rennens gesucht

A5/Birchitunnel Die Staatsanwaltschaft sucht Zeugen eines Vorfalles, der sich am 8. Februar ereignet hat, das war ein Samstag. Gemäss einer Meldung soll es damals auf der Autobahn A5 im Birchitunnel zu einem Rennen gekommen sein, an dem drei Fahrzeuge beteiligt waren: ein weisser Personenwagen VW Golf und zwei Motorräder. Die drei Fahrzeuge sollen dabei mit übersetzter Geschwindigkeit und einer gefährlichen Fahrweise aufgefallen sein. Verletzt wurde niemand. Die Staatsanwaltschaft bittet Personen, die sachdienliche Informationen zu diesem Vorfall liefern können, sich mit der Kantonspolizei in Verbindung zu setzen (032 627 81 17) – insbesondere auch die damalige Melderin. (s2r)