

Verein Birsstadt | Domplatz 8 | 4144 Arlesheim
Amt für Raumplanung
Herr Sacha Peter
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn

Arlesheim, den 17.12.2021

Richtplan des Kantons Solothurn: Anhörung zur beabsichtigten Anpassung des Kapitels V-2.2 Kantonsstrassen

Sehr geehrter Herr Peter, sehr geehrte Damen und Herren

Das Bau- und Justizdepartement Solothurn hat mit Schreiben vom 22. September 2021 an den Verein Birsstadt und die beiden Gemeinden Aesch und Dornach über die geplanten Änderungen des kantonalen Richtplans betreffend Zubringer Dornach-Aesch an die A18 (ZDA-A18) informiert und zur Stellungnahme eingeladen. Die Vernehmlassungsfrist wurde auf Bitte des Vereins Birsstadt bis zum 20. Dezember 2021 verlängert.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme hiermit wahr. Die vorliegende Stellungnahme wurde in der AG Regionalplanung erarbeitet und vom Vorstand des Vereins Birsstadt verabschiedet. Sie soll eine regionale, übergeordnete Sichtweise einnehmen, die sich nicht zwingend mit kommunalen Anliegen und Bewertungen decken muss.

1. Vorbemerkungen

Auf Anfrage von Solothurn und Basel-Landschaft wurde 2020 / 2021 ein von den beiden Kantonen getragener Zusatzauftrag zum laufenden Mobilitätskonzept Birsstadt erarbeitet. Mit dem Zusatzauftrag sollte geklärt werden, ob eine neue Birsbrücke bzw. ein Zubringer von Dornach an die A18 zweckmässig und sinnvoll ist oder ob die Mobilitätsbedürfnisse in der südlichen Birsstadt auch auf andere Art und Weise erfüllt werden können. Weiter sollte der Zusatzauftrag einen Entscheid über die Linienführung des Zubringers Dornach und Aesch ermöglichen, der mit den zukünftigen Mobilitätsentwicklungen in der Birsstadt in Einklang steht und auf einer integralen Betrachtung von Siedlung und Verkehr basiert.

2. Schlussbericht «Zusatzauftrag Zubringer»

Mit dem Schlussbericht «Zusatzauftrag Zubringer», datiert vom 7. Juni 2021 liegen nun die fachlichen Grundlagen vor. Der Bericht zeigt in einem ersten Schritt die heutige Situation sowie die erwartete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Fokusraum Aesch /

Dornach / Reinach / Arlesheim auf. Daraus wird der Schluss gezogen, dass es Massnahmen braucht, um langfristig die Nutzbarkeit/Belastbarkeit der kritischen Strassenabschnitte Bruggweg in Dornach, Bruggstrasse in Reinach und Hauptstrasse in Aesch sicherzustellen, den Modal Split zu verlagern, die gesamtverkehrliche Erschliessung und Vernetzung insbesondere der Entwicklungsgebiete in der Birsstadt Süd sicherzustellen und eine hohe Siedlungs- und Umweltqualität im Fokusraum zu erreichen.

In einem zweiten Schritt wurde ein breiter Fächer an möglichen Massnahmen erarbeitet, die sich in den Bereichen Verkehrsmanagement, Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Birsbrücke), sowie Steuerung der Entwicklungsgebiete und der bestehenden Siedlungsgebiete (Einflussnahme auf den Modal Split) bewegen (Kap. 4). Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Entlastungswirkung auf die kritischen Strassenabschnitte, gesamtverkehrlichen Auswertungen etc. bewertet (Kap. 5) und es werden vier mögliche Massnahmenpakete aufgezeigt (Kap. 6):

A) Birsbrücke Mitte: Massnahmenpaket mit der Birsbrücke Mitte (Zubringer Dornach mit einer Linienführung durch das Gebiet Dornach Widen / Birsbogen gemäss Vorprojekt / Projekt aus Aggloprogramm 3) in Kombination mit einer Dosierung der Weidenstrasse in Dornach, stärkeren Modalsplit-Vorgaben für Entwicklungsareale und Anpassungen des Modalsplits im Bestand.

B) Birsbrücke Nord: Massnahmenpaket mit der Birsbrücke Nord (Zubringer Dornach mit Linienführung durch Aescher Gewerbegebiet) in Kombination mit einer Dosierung der Weidenstrasse in Dornach, stärkeren Modalsplit-Vorgaben für Entwicklungsareale und Anpassungen des Modalsplits im Bestand.

C) Birsbrücke Süd: Massnahmenpaket mit einer Birsbrücke Süd (kommunale Erschliessung der Entwicklungsgebiete an der Birs in Dornach und Aesch), in Kombination mit einer starken Dosierung der Weidenstrasse, stärkeren Modalsplit-Vorgaben für Entwicklungsareale und Anpassungen Modalsplit im Bestand.

D) ohne neue Birsbrücke: Massnahmenpaket mit einer direkten Autobahnausfahrt aus Richtung Basel ins Arbeitsgebiet Kägen in Reinach, stärkeren Modalsplit-Vorgaben für Entwicklungsareale, Vorgabe eines verkehrarmen Nutzungsmix in Entwicklungsarealen sowie Anpassungen Modalsplit im Bestand.

Die Massnahmenpakete werden anschliessend bewertet und ihre Risiken eingeschätzt (Kap. 7). Das Fazit des Berichts: Grundsätzlich entspricht das Massnahmenpaket D am besten den Grundsätzen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr (keine neue MIV-Infrastruktur im Birsraum, Verkehr wird verlagert und verträglich gestaltet). Es besteht jedoch ein grosses Risiko, dass die nicht-infrastrukturellen Massnahmen (Verlagerung Modalsplit, Nutzungsmix) nicht die erhoffte Wirkung erzielen, weshalb es zwingend eine Rückfallebene braucht. Als zweckmässigste Rückfallebene wird aus regionaler Sicht die Birsbrücke Nord betrachtet. Bei der Variante Süd ist fraglich, ob sie als Rückfallebene tatsächlich die nötigen Entlastungseffekte bringt. Die Birsbrücke Mitte erzielt zwar eine vergleichbare Entlastungswirkung wie Birsbrücke Nord, die Risiken werden aber deutlich kritischer gewertet (Eingriffe in Birsraum, Zerschneidung Gebiet Wideneck).

3. Einschätzung der Kantone

Die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft haben mit Schreiben vom 16. Juni 2021 eine Bewertung der Ergebnisse aus kantonaler Sicht vorgenommen. Die Massnahmen wurden anhand der Aspekte Projektrisiken, Aufwärtskompabilität, Abhängigkeit zu anderen Massnahmen sowie der Kosten beurteilt. Aufgrund dieser Beurteilung kommen die Kantone zu folgendem Schluss:

- Die Birsbrücke Mitte ist aufgrund hoher Prozessrisiken nicht weiterzuverfolgen.
- Die paket-unabhängigen Massnahmen sollen weiterentwickelt und laufend umgesetzt werden.
- Die Birsbrücke Nord ist mittelfristig zu planen.
- Die Birsbrücke Süd kann für die Erschliessung des Korridors zwischen den Bahnhaltstellen Dornach Apfelsee und Aesch weiterverfolgt werden.

Der KRIP Solothurn soll nun gemäss dieser Beurteilung angepasst werden (Raumsicherung für die Varianten nördlich und südlich des Birsbogens, Aufnahme in den KRIP als «Zwischenergebnis»).

4. Erwägungen aus regionaler Sicht

Das Mobilitätskonzept Birsstadt (in Erarbeitung) legt als Strategie fest: «Fördern von kurzen Wegen», «Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel», «Verketten der verschiedenen Verkehrsmittel» sowie «Verträgliche Gestaltung des Verkehrs». Das Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr soll möglichst nicht weiter erhöht werden, womit auch grosse Ausbauten der MIV-Infrastruktur, die Autofahren wiederum attraktiver machen, nur sehr zurückhaltend vorgenommen werden sollen. Entsprechend dieser Mobilitätsstrategie sollten in erster Linie die paketunabhängigen Massnahmen ohne MIV-Infrastruktur vorgebracht, bzw. laufend umgesetzt werden (z.B. Modalsplit in Entwicklungsgebieten). Der Verein Birsstadt empfiehlt jedoch eine Raumsicherung für eine Birsbrücke, falls die gewünschte regionale Entlastungswirkung nicht erreicht werden kann und mittel- bis langfristig weitere Massnahmen bzw. MIV-Infrastrukturbauten nötig werden. Dies insbesondere auch, wenn auf der stark befahrenen Achse Bruggstrasse - Dornachbrugg ein Tram realisiert werden soll.

Während die Zubringervarianten Nord und Mitte eine gute Entlastungswirkung bringen, weisen aus Sicht des Vereins Birsstadt beide sehr hohe Prozessrisiken auf. Die Birsbrücke Süd dient hingegen vorwiegend der lokalen Erschliessung der Entwicklungsgebiete Widen / Birsmatt mit geringerer regionaler Wirkung. Aktuell besteht unter den beiden direkt betroffenen Gemeinden Aesch und Dornach keine Einigkeit betreffend Linienführung. Der Verein Birsstadt empfiehlt deshalb, zum jetzigen Zeitpunkt alle drei Möglichkeiten offenzuhalten und eine entsprechende Raumsicherung vorzunehmen.

5. Fazit

Der Verein Birsstadt unterstützt aus regionaler Sicht die Einschätzung der Kantone gemäss Schreiben vom 16. Juni 2021, dass prioritär die Massnahmen ohne zusätzliche

Birsquerung weiterverfolgt werden, jedoch der Raum für eine Birsbrücke gesichert werden soll. Solange keine Einigkeit betreffend Linienführung besteht, empfiehlt der Verein Birsstadt jedoch, neben den Varianten Nord und Süd auch den Raum für die Variante Mitte zu sichern.

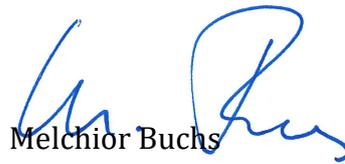
Wir danken für die Berücksichtigung des Vereins Birsstadt im bisherigen Planungsprozess und für die Möglichkeit, uns im Rahmen der Vernehmlassung einbringen zu können. Bei Fragen oder Unklarheiten stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Christof Hiltmann

Verein Birsstadt, Präsident



Melchior Buchs

Verein Birsstadt, Leiter AG RPLG