

Rathaus  
Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
Telefon 032 627 20 79  
pd@sk.so.ch  
parlament.so.ch

AD 0032/2024 (BJD)

**Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Drohender Verkehrskollaps im Wasseramt sofort verhindern! (20.03.2024)**

Der Regierungsrat wird aufgefordert, im hängigen Plangenehmigungsverfahren vor dem Bundesamt für Verkehr (BAV) (Leistungssteigerung Neubaustrecke Solothurn-Wanzwil; BAV Geschäftsnummer 2023/0162) sofort einen Sistierungsantrag zu stellen.

*Begründung 20.03.2024: schriftlich.*

Gemäss SBB-Plänen sollen bis ins Jahr 2035 doppelt so viele Personenverkehrszüge und neu auch Güterverkehrszüge auf der Strecke Solothurn-Wanzwil verkehren, dies obwohl die SBB im Zuge des damaligen Plangenehmigungsverfahrens für die Neubaustrecke (Bahn 2000) versprochen hat, den Zugverkehr auf maximal zwei Züge pro Stunde zu beschränken und auf Güterzüge vollends zu verzichten. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hatte damals das Projekt bewilligt und den beantragten Bau von Unterführungen an den Bahnhofstrassen in Derendingen und Subingen abgelehnt, mit folgender Begründung: «Angesichts des sich auf zwei Zugspare pro Stunde beschränkenden Zugverkehrs wird zum Teil auf die Erstellung niveaufreier Übergänge verzichtet» (Auszug aus dem Plangenehmigungsentscheid vom 31.1.2001). Gebaut wurde damals aber bekanntlich eine Unterführung bei der Querung der Luzernstrasse in Derendingen. Das UVEK rechtfertigte diesen Bau damals mit folgenden Worten: «Die Luzernstrasse ist jedoch eine stark befahrene Strasse, weshalb auch verkehrstechnische Gründe für einen Verzicht auf einen Niveauübergang sprechen. Barriere Schliessungen beeinträchtigen ausserdem die Einhaltung des Fahrplanes der auf dieser Achse verkehrenden Buslinien». Kanton und Gemeinden nahmen das Projekt damals so hin, aber unter der Bedingung, dass die Zugfrequenzen nicht relevant zunehmen.

Im gemeinsamen Austausch zwischen SBB, Kanton und der betroffenen Region wurde nun im Rahmen des hängigen Plangenehmigungsverfahrens festgestellt, dass von unkorrekten Verkehrszahlen ausgegangen wurde, welche inzwischen nach oben korrigiert wurden. Ebenso Notabene zeigt dieser Bericht heute vergleichbare Verkehrszahlen, welche damals zum Bau der Unterführung in Derendingen geführt haben. Mittlerweile hat sich der Regierungsrat des Kantons Bern ebenfalls gemeldet, da die wichtige Buslinie Herzogenbuchsee – Solothurn mit der viel häufigeren Sperrung der Barriere arg in Bedrängnis kommen würde (in Spitzenzeiten soll es neu zu sieben Zugfahrten innerhalb von 40 Minuten kommen).

Aufgrund der durch die geschlossene Barriere in Subingen verursachten faktischen Sperrung der Achse Kriegstetten – Wangen wird aufgrund des Ausweichverkehrs bei Staulage auf der Autobahn A1 der totale Verkehrskollaps erwartet. Auch wurde festgestellt, dass es keine Gespräche zwischen allen Beteiligten Verkehrsträgern gegeben hat. So würde zeitgleich mit dem Ausbau des Zug-Fahrplans (die erste Etappe ist für 2025 geplant) zuerst die Astra-Bridge gebaut und anschliessend der 6-Spur-Ausbau der A1 in Angriff genommen.

Abgesehen davon, dass eine derartige Zerschneidung eines Dorfes an und für sich schon unzumutbar ist. Anlässlich der Besprechung vom 8. März 2024 in Derendingen bemerkten die Vertreter der SBB, dass der Anstoss zur Umlagerung des Verkehrs vom Kanton kam. Regierungsratsbeschluss (RRB) 2023/2026 spricht denn auch auf Seite 3 (Ziff. 3.2.2) von einer «Forderung des Kantons». Dies indiziert, dass – bei Entgegenkommen und entsprechender An-

tragsstellung des Kantons im hängigen Einspracheverfahren vor dem BAV – eine Sistierung des SBB-Ausbauprojekts bis zur Entflechtung der Verkehrsträger möglich wird.

Dass der Kanton dabei einen Ausgleich zwischen allen Regionen und allen Verkehrsträgern suchen muss, ist eine Selbstverständlichkeit. Das Wasseramt darf nicht zulasten anderer Regionen für den Bahnverkehr geopfert werden. Auch ist zu prüfen, wie ein Verkehrskollaps trotz verdichtetem SBB-Fahrplan verhindert werden kann, insbesondere durch den Neubau von Unter- oder Überführungen.

Begründung der Dringlichkeit: Aufgrund des Umstandes, dass der präjudizierende Entscheid des BAV im hängigen Plangenehmigungsverfahren unmittelbar vor der Türe steht, ist dringendes Handeln geboten.

*Unterschriften:* 1. Michael Kummli, 2. Adrian Läng, 3. David Gerke, Richard Aschberger, Hubert Bläsi, Matthias Borner, Simon Bürki, Roberto Conti, Markus Dick, Markus Dietschi, Thomas Fürst, Walter Gurtner, David Häner, Philipp Heri, Christian Herzog, Stefan Hug, Kevin Kunz, Barbara Leibundgut, Rebekka Matter-Linder, Andrea Meppiel, Manuela Misteli, Tamara Mühlemann Vescovi, Stefan Nünlist, Daniel Probst, Stephanie Ritschard, Franziska Rohner, Martin Rufer, Simone Rusterholz, Markus Spielmann, Silvia Stöckli, Sabrina Weisskopf, Thomas Wenger, Marie-Theres Widmer, Hansueli Wyss (34)