Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn

Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 20. Juni bis 16. August 2019



Solothurn, Januar 2020

Bauherrengemeinschaft Baselstrasse, p.A. Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Änderungsnachweis

Version	Datum	Bezeichnung der Änderungen	Verteiler
1.0	22.01.2020	Schlussversion	RR

Impressum

Projektleitung:

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Berichtverfasser:

Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau (Patrick Kissling Cotti)
Aare Seeland mobil (AG) (Heinrich Matter)
TBF + Partner AG (Mirjam Bieri, Michèle Müller, Paul Hürlimann)
Michael Hug

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung 4

2. Ausgangslage und Ziel 5

3. Eckpunkte der Mitwirkung 6

3.1 Durchführung 6

3.2 Eingaben 7

4. Schwerpunktthemen der Eingaben 8

5. Kritikpunkte 11

5.1 Grundsätzliche Ablehnung des Bahnbetriebs und des Viertelstundentaktes 11

5.2 Grundsätzliche Ablehnung des Mischverkehrs 11

5.3 Forderung nach Bus anstatt Bahn 13

5.4 Erschliessung der Einzelliegenschaften 14

5.5 Führung Velo- und Fussverkehr 14

5.6 Technische und gestalterische Inputs 15

5.7 Sicherheitskonflikt der Bahn mit weiteren Verkehrsmitteln 15

5.8 Zusätzliche Umweltbelastungen 17

5.9 Verkehrsfluss, Stau und Ausweichverkehr 17

5.10 Übertriebene Projektkosten 18

5.11 Belastungen während der Bauarbeiten 19

Anhang 1:

Betriebs- und Gestaltungskonzept (Stand Mitwirkung Sommer 2019)

Anhang 2:

Stellungnahmen, Stand 11.11.2019

1. Zusammenfassung

Zwischen dem 20. Juni bis 16. August 2019 hat die Mitwirkung zum Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn» stattgefunden. Grundlage für die Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Ziel der Mitwirkung zu diesem frühen Projektstand war es, über das Vorhaben zu informieren und die Überlegungen der Bauherrschaft aufzuzeigen. Im Rahmen der Mitwirkung sollen von den verschiedenen Anspruchsgruppen Hinweise und Bedürfnisse für die weitere Projektierung entgegengenommen werden.

Im Rahmen der Mitwirkung sind 63 schriftliche Stellungnahmen eingegangen; darunter von Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen.

Die Mitwirkung zeigt ein sehr heterogenes Bild: Unbestritten ist von allen Seiten, dass die Baselstrasse saniert werden muss. Gleichzeitig wird die vorgeschlagene Lösung mehrheitlich skeptisch bis ablehnend beurteilt: Das Projekt löse die Probleme nicht, sondern schaffe neue Probleme. Insbesondere zeigt sich, dass der Vorschlag für einen Mischverkehr als stark «bahngetrieben» wahrgenommen wird. Etliche Mitwirkende stellen ihn sogar in Zusammenhang mit einer Fahrplanverdichtung der Bahn auf einen Viertelstundentakt. Hier liegt indessen ein Missverständnis vor: Die Führung von zwei Gleisen zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen erfolgt nicht aufgrund der Anforderungen an den Bahnverkehr. Dieser kann genauso mit einem einzigen Bahntrasse gewährleistet werden. Auch bei einer Erhöhung der Fahrplandichte auf einen Viertelstundentakt kreuzen sich die Züge zwischen St. Katharinen und Feldbrunnen Sandmatt und nicht im hier diskutierten Abschnitt. Zwischen St. Katharinen und Bahnhof Solothurn ist nie mehr als ein Zug gleichzeitig unterwegs.

Grund für die Zweigleisigkeit sind die Anforderungen an die städtische Ausfallachse Baselstrasse und die beschränkenden räumlichen Gegebenheiten. Der Mischverkehr stellt, nach übereinstimmender Auffassung der Bauherrschaft sowie dreier unabhängiger Planungsbüros, die beste Lösung dar, den bestehenden Raum effizient zu nutzen. Insbesondere kann damit das grösste Defizit der bestehenden Anlage behoben werden, indem Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen wird. Zudem wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Das Problem kann nur zufriedenstellend gelöst werden, wenn sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) und die Bahn jeweils eine Fahrspur teilen. Dadurch wird im engen, durch denkmalgeschützte Bauten gesäumten Fahrbahnbereich genügend Platz für eine abgetrennte Veloverbindung und Trottoirs für die Fussgänger frei. Heute teilen sich Fahrräder und Autos die Fahrbahn, was den Verkehrsfluss hemmt und immer wieder zu gefährlichen Überholmanövern führt. Von vielen Velofahrern wird die Baselstrasse deswegen gemieden.

Viele Eingaben befürchten auch, dass durch die Zusammenlegung von Bahn- und Strassentrasse vermehrt Stau und Behinderungen auftreten könnten. Die Bauherrschaft hat dieses Thema mit Verkehrsfluss-Simulationen eingehend abgeklärt. Dabei wurde der Nachweis erbracht, dass der Verkehr auf dem Streckenabschnitt Kreisel Baseltor bis St. Katharinen auch im Mischverkehr fliesst. Mittels Verkehrsmanagementmassnahmen wird der Abschnitt so bewirtschaftet, dass keine Staus entstehen und auch die Bahn ungehinderte Fahrt hat. Rückhaltebereiche werden vor der Einfahrt in den Abschnitt eingerichtet.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens konnten keine tauglichen Alternativen zum vorgeschlagenen Konzept aufgezeigt werden: Eine Einstellung des Bahnbetriebs oder eine Umstellung auf Bus, wie dies von verschiedenen Seiten gefordert wurde, steht nach den politischen Entscheiden der letzten Jahre und den getätigten Investitionen in die Bahnverbindung nicht mehr zur Disposition. So wurde als Grundsatzentscheid 2005 der Volksauftrag «Für eine sichere und attraktive Zukunft der Aare Seeland mobil (AG) (Bipperlisi)» im Kantonsrat erheblich erklärt. Seither wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Niederbipp und der Verlängerung nach Oensingen, dem Bau der 1.7 km langen Doppelspur Flumenthal–Attiswil sowie der Sanierung der Rötibrücke und dem Umbau des Bahnhofplatzes Solothurn erhebliche Investitionen in das Streckennetz getätigt. Einige Eingaben bringen auch die Idee einer unterirdischen Trassierung der Bahn ein. Eine solche würde ein Vielfaches des vorliegenden Projektes kosten und wäre im urbanen, überbauten Gebiet kaum zu realisieren.

Das Projekt ist überdies Teil des kantonalen Agglomerationsprogrammes; der Bund hat das Projekt anerkannt und seine Mitfinanzierung für die Verbesserung der Strasse zugesagt. Zudem übernimmt er via Bahnfinanzierung einen erheblichen Anteil der Kosten.

Aus den genannten Gründen hat die Bauherrschaft entschieden, die Sanierung der Baselstrasse weiterhin mit dem Konzept Mischverkehr zu planen. Hingegen wird sie diverse Eingaben zur Führung der Radwege und der Fussgängerverbindungen einer Überprüfung unterziehen. Zudem wird mit den Eigentümern nach Optimierungen für die Erschliessung mehrerer Einzelliegenschaften gesucht. Diverse Eingaben umfassen weitere Anliegen, wie z. B. die Frage der Minimierung der Belastungen in der Bauzeit. Zudem wird auch ein Ausweichverkehr auf Quartierstrassen befürchtet und es werden flankierende Massnahmen verlangt. Auch die gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr wurde in Frage gestellt. Diese Teile des Projektes werden im Rahmen des Vorprojektes vertieft geprüft und gegebenenfalls angepasst.

Nachfolgender Bericht dokumentiert im Detail die Eingaben und wie diese in der weiteren Projektierung berücksichtigt werden sollen.

2. Ausgangslage und Ziel

Der rund 1 Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und der Haltestelle St. Katharinen weist einen grossen Sanierungsbedarf auf: Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen ersetzt werden. Gleichzeitig bestehen erhebliche verkehrliche Defizite. Vor allem das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und es bestehen Sicherheitsprobleme. Wegen der mangelnden Sicherheit und der Häufung von Unfällen wird die Strecke insbesondere von Radfahrerinnen und Radfahrern gemieden.

Mit dem Projekt «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» soll sich das ändern: Der gesamte Strassenabschnitt wird erneuert und der Strassenraum unter den Verkehrsteilnehmenden neu aufgeteilt und aufgewertet. Geplant sind Massnahmen, welche die Betriebssicherheit der Bahn sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich verbessern. Neu soll ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr mit behindertenkonformen Haltestellen geschaffen werden.

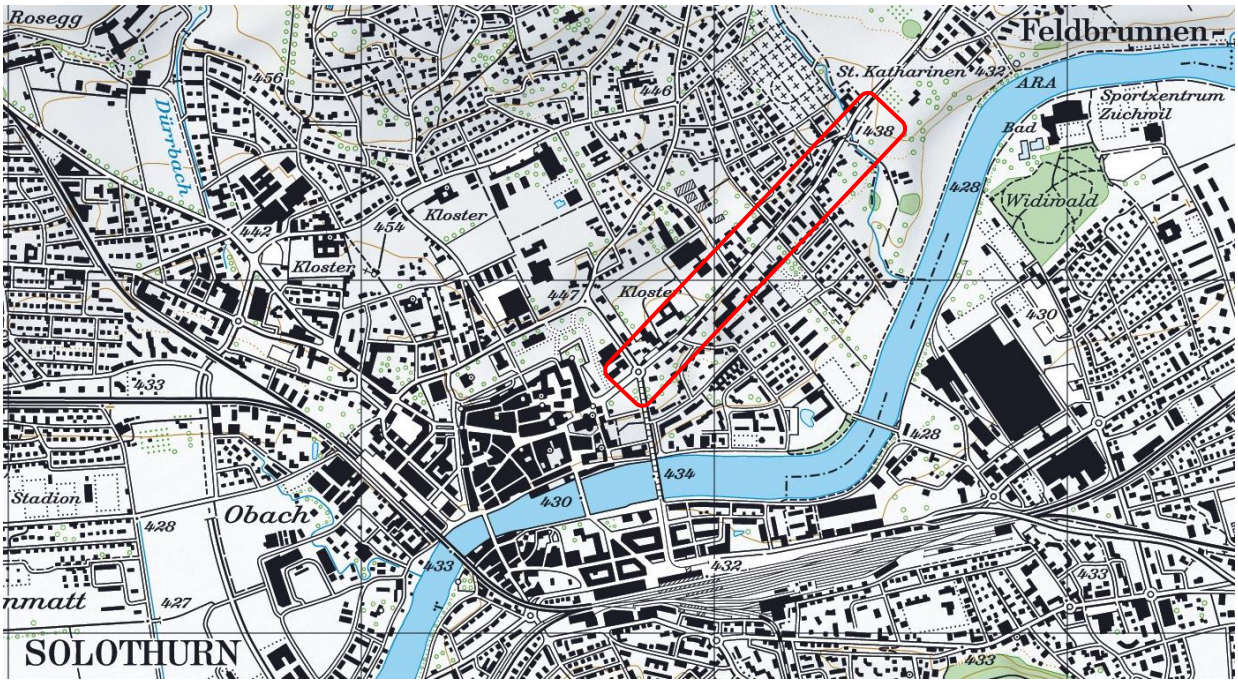


Abbildung 1: Landeskarte Swisstopo: Projektperimeter Sanierung Baselstrasse Solothurn

Die Sanierung ist dringlich: Die Infrastrukturen von Bahn und Strasse sind alt; damit steigen die jährlichen Kosten für den Betrieb. Die ohnehin kostspielige Sanierung soll dafür genutzt werden, bisherige Defizite zu beheben.

Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 3, Abs. 2 (PBG; BGS 711.1) ist die Bevölkerung bei Planungen frühzeitig über Ziele und Ablauf zu unterrichten und es ist dafür zu sorgen, dass sie in geeigneter Weise mitwirken kann.

Mit der Mitwirkung erhielt die Öffentlichkeit Gelegenheit, sich in einem frühen Projektstadium mit dem technischen Projekt auseinanderzusetzen und ihre Meinung zu äussern. Ziel der Mitwirkung war es, dass Anliegen frühzeitig erkannt und nach Möglichkeit im Projekt berücksichtigt werden können.

3. Eckpunkte der Mitwirkung

3.1 Durchführung

Das Projekt Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse wurde vom 20. Juni bis 16. August 2019 zur öffentlichen Mitwirkung gebracht. Das Projektdossier lag in diesem Zeitraum beim Amt für Verkehr und Tiefbau des Kanton Solothurn am Rötihof zur Einsicht auf.

Die Basis für die Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (vgl. Anhang 1).

Die Mitwirkung wurde im kantonalen Amtsblatt publiziert. Die direkt betroffenen Grundeigentümer wurden brieflich zum Informationsanlass und zur Mitwirkung eingeladen. Anwohnenden

im erweiterten Projektperimeter wurde die Informationsbroschüre verteilt. Zusätzlich wurden diverse Informationsveranstaltungen angeboten:

- Informationsveranstaltung des Gemeinderats der Stadt Solothurn am 18. Juni 2019
- Mediencafé für interessierte Medien (Fernsehen, Radio etc.) am 19. Juni 2019
- Geschlossene Information für Verbände am 19. Juni 2019
- Informationsveranstaltung für Grundeigentümer am 19. Juni 2019
- Projektvorstellung beim Gemeinderat Feldbrunnen am 1. Juli 2019
- Öffentliche Infoveranstaltung (mit Infoflyer, Plakaten, Visualisierungen und anwesenden Projektpersonen) an unterschiedlichen Tagen:
  - Montag, 24. Juni 2019
  - Donnerstag, 4. Juli 2019
  - Samstag, 13. Juli 2019
  - Freitag, 26. Juli 2019
  - Samstag, 10. August 2019
  - Dienstag, 13. August 2019

Für die Mitwirkung wurde eine eigene Internetseite (http://www.baselstrasse-solothurn.ch) eingerichtet. Alle relevanten Informationen werden dort der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Für die Informationsanlässe und die Mitwirkungsausstellung wurden Plakate mit den wichtigsten Fakten angefertigt. An den Anlässen wurde zusätzlich auch eine Verkehrssimulation gezeigt, in welcher der Zustand 2030 aufgezeigt wurde.

3.2 Eingaben

Im Rahmen der Mitwirkung sind 63 schriftliche Eingaben eingegangen (gemäss Übersicht in Abbildung 2 unten ersichtlich). Die Detaileingaben sind im Anhang 2 enthalten.

Nota: Im Verlauf vom November / Dezember 2019 ist eine weitere Eingabe sowie eine Ergänzung zu einer Eingabe eingegangen; diese sind zur Vollständigkeit im Anhang enthalten, in die Übersichtsgrafiken jedoch nicht mehr eingeflossen.

Folgende Kreise haben eine Mitwirkungseingabe eingereicht:

- Gemeinden: 3
- Politische Organisationen: 1
- Verbände / Institutionen / Vereine: 5
- Unternehmen: 1
- Private und Anrainerliegenschaften: 53

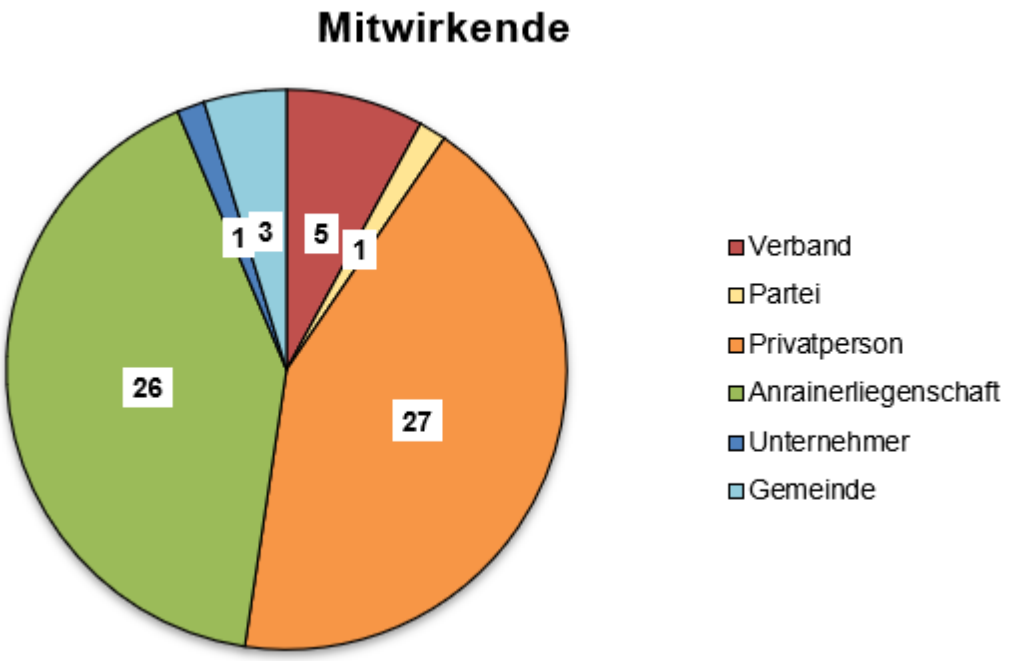


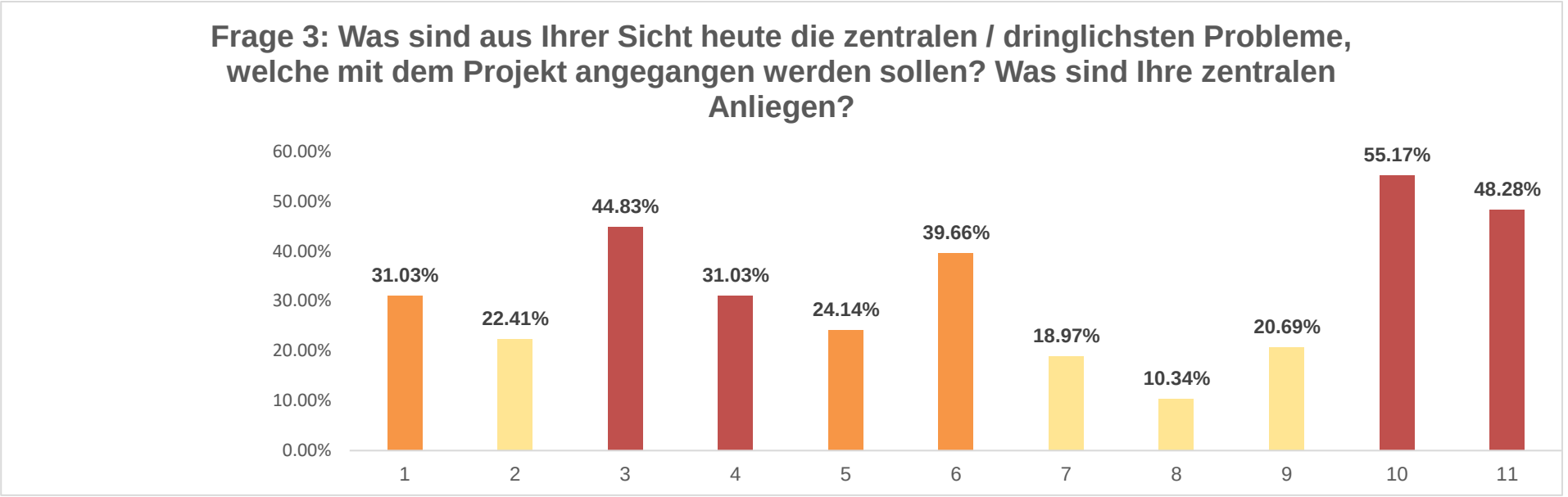
Abbildung 2: Verteilung der verschiedenen Mitwirkenden

4. Schwerpunktthemen der Eingaben

Aus Sicht der Bauherrschaft weist die Baselstrasse einen dringenden und unvermeidlichen Sanierungsbedarf auf. Gleichzeitig wird auch ein grosser Handlungsbedarf aufgrund diverser Defizite festgestellt. Die Auswertung der Mitwirkung zeigt, dass praktisch alle Eingaben diese Ansicht teilen und den Handlungsbedarf anerkennen (vgl. Abbildung 3).

Als wichtigste Probleme und Anliegen wurden die Konflikte mit der Bahn, Stau und Behinderungen und die Bauzeit genannt (in Abbildung 3 rot dargestellt). Der Sanierungsbedarf, das mangelhafte Velo- und Fussverkehrsangebot und die schlechte Übersichtlichkeit bei Ausfahrten wurden ebenfalls relativ oft genannt (orange). Die städtebauliche Situation, Konflikte in Engstellen und die behindertengerechte Ausgestaltung wurden am wenigsten genannt (gelb) (vgl. Abbildung 3).

Fazit: Die Notwendigkeit einer Sanierung ist in der Mitwirkung unbestritten. Ebenso gibt es einen Konsens darüber, dass die Strecke verkehrstechnische Mängel aufweist, die bei einer Sanierung behoben werden sollten. Gleichzeitig machte die Mitwirkung deutlich, dass gegenüber dem Bahnbetrieb ebenso wie gegenüber dem Konzept Mischverkehr grosse Vorbehalte bestehen.



1: Schlechter Zustand von Strassen und Gleisanlagen: Baulicher Zustand muss verbessert / erneuert werden.
2: Unbefriedigende städtebauliche Situation: Strassenanlage soll aufgewertet und auf historische Gebäude Rücksicht nehmen.
3: Konflikte mit der Bahn, Bahn verkehrt auf der unerwarteten Seite: Reduktion der Unfälle / Verbessern der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Bahn-, Auto-, Velo- und Fussverkehr).
4: Fehlende Velostreifen- und Wege: Verbessern des Veloangebotes.
5: Fehlende Trottoirs, Engstellen und Querungen über Bahn und Strasse: Verbessern der Situation für FussgängerInnen (Trottoirs, Mittelinseln).
6: Schlechte Sicht bei Ausfahrten: Verbessern der Sichtweiten und der Bahnsicherungsanlage.
7: Konflikte in Engstellen: normgerechte Fahrspurbreiten für den sicheren Bahn- und Autoverkehr.
8: Verkehrsorientierte Anlage, schlechte Aufenthaltsqualität: Aufwertung des Strassenraumes, Verringerung der Trennwirkung.
9: Nicht behindertengerecht: Behindertengerechte Ausgestaltung von Haltestellenanlagen und Strassenquerungen.
10: Stau, Behinderungen: Aufrechterhaltung der Verkehrskapazität.
11: Bauzeit mit Verkehrsbehinderungen: Muss kurz und gering gehalten werden.

Abbildung 3: Dringlichste Probleme der heutigen Baselstrasse

Überdies ergab die Auswertung der Mitwirkungseingaben, dass in allen Abschnitten der Strecke Defizite lokalisiert werden. Häufig genannt wurde die Übersichtlichkeit bei den Einmündungen Grimmengasse/Fialastrasse. Ebenso wurde der Kreisel Baseltor mit den zweistreifigen Zufahrten oft als Problemstelle definiert. Am dritthäufigsten wurde die Engstelle St. Josef mit der Überlagerung von Gleisen und Fahrbahn für den MIV angegeben.

Bei der Haltestelle Sternen, der Engstelle St. Josef wie auch beim Kreisel Baseltor werden laut Eingaben viele Konflikte und Unfälle wahrgenommen.

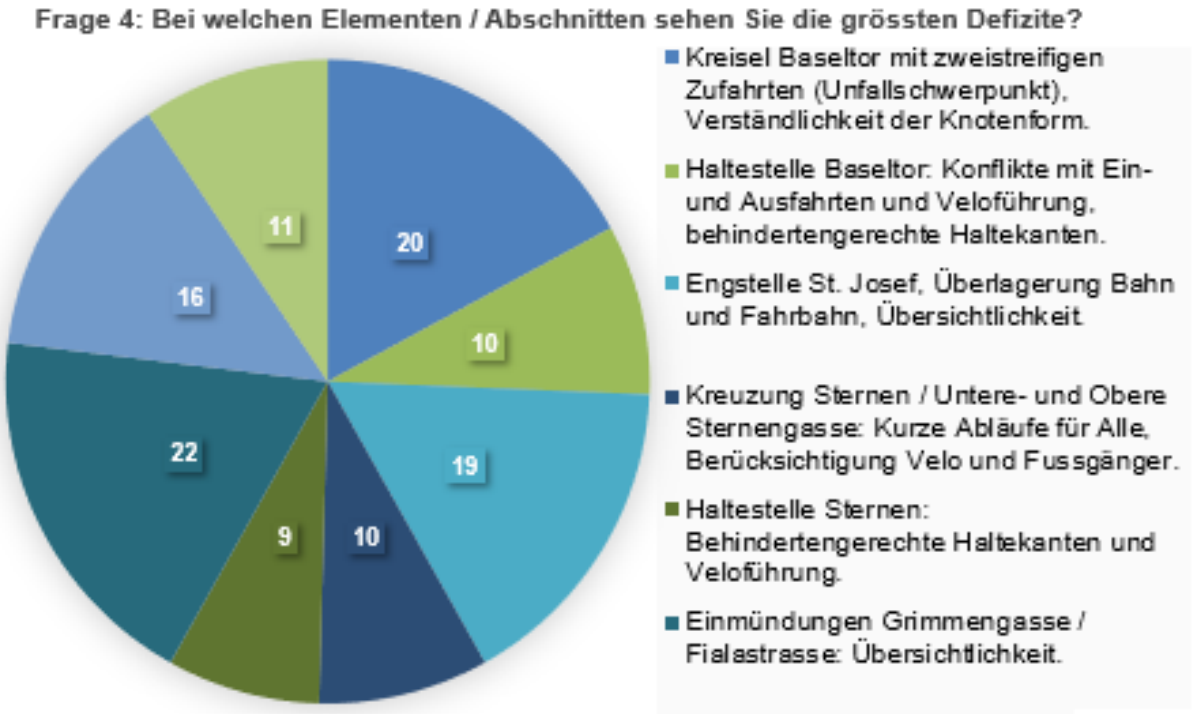


Abbildung 4: Verteilung der Defizitelemente entlang des Projektperimeters

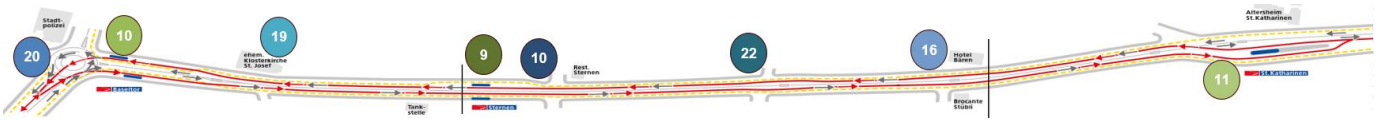


Abbildung 5: Defizite räumlich verortet, Anzahl Nennungen bei den Befragten.

5. Kritikpunkte

Die Ergebnisse der Mitwirkung wurden von der Bauherrschaft ausgewertet und zu 11 Themenfeldern zusammengefasst, auf die in diesem Kapitel vertieft eingegangen wird. Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Anhang 2 detailliert in einer Tabelle aufgeführt. Die Ziffern in der letzten Spalte verweisen auf die Sammelantworten in diesem Kapitel.

5.1 Grundsätzliche Ablehnung des Bahnbetriebs und des Viertelstundentaktes

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Der Bahnbetrieb wird in einigen Stellungnahmen grundsätzlich in Frage gestellt. Er sei einzustellen. Etliche Eingaben kritisieren das Projekt als Bahnausbau, der abgelehnt wird. Auf grundsätzliche Ablehnung stösst auch die frühestens ab 2027 geplante Verdichtung des Fahrplans auf einen Viertelstundentakt.

Stellungnahme der Bauherrschaft

Die Bahnverbindung Solothurn–Niederbipp–Langenthal und Solothurn–Oensingen stand in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder in der politischen Diskussion. Mit dem Angebotsbeschluss des Kantons und dem Agglomerationsprogramm wurden mehrfach Bekenntnisse zu einem Bahnangebot abgegeben, die weiterhin gültig sind. Das gilt für den Kanton Bern ebenso wie für den Kanton Solothurn. Im Jahr 2005 hat sich der Solothurner Kantonsrat bei der Behandlung eines Volksauftrages «Umstellung der asm-Linie Solothurn– Niederbipp (Bipperlisi) von Bahn- auf Busbetrieb» deutlich mit 64 zu 19 Stimmen für die Weiterführung der Bahnlinie ausgesprochen. Gestützt darauf wurden auch entlang der Linie diverse Investitionen getätigt, etwa auf der Rötibrücke aber auch auf dem Kantonsgebiet Bern (ca. 60 % der Strecke liegen auf Kantonsgebiet Bern). Eine Umstellung des Bahnbetriebs würde nicht in erster Linie die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Solothurn betreffen, sondern die Bevölkerung am Jurasüdfuss zwischen Solothurn und Oensingen. Der Bahnbetrieb ist einem Busverkehr in Bezug auf die Transportkapazitäten und der Unabhängigkeit von Staulagen auf der Strasse deutlich überlegen und deshalb in einem Einzugsgebiet dieser Grösse verkehrspolitisch durch klare Mehrheiten gestützt. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der Bautätigkeit am Jurasüdfuss wird der Verkehr weiter zunehmen und eine Verdichtung des Fahrplans nötig machen (siehe auch 5.3). Überdies ist die Bahn Bestandteil der vom Bundesrat geförderten Agglomerationsprogramme zur Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastrukturen.

Fazit: Der Bahnbetrieb im Dreieck Oensingen–Langenthal–Solothurn steht nicht zur Disposition. Auf die Vorschläge zur Einstellung des Bahnbetriebs oder für den Verzicht auf Fahrplanverdichtungen wird nicht eingetreten.

5.2 Grundsätzliche Ablehnung des Mischverkehrs

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Das Sanierungskonzept mit der Variante «Mischverkehr» und dem dafür notwendigen Bau von zwei Gleisen wird abgelehnt. Zahlreiche Mitwirkende befürchten, dass der Mischverkehr zu neuen Problemen mit Stau, Unfällen und Behinderungen führt.

Stellungnahme der Bauherrschaft

Etlichen Eingaben liegt die Annahme zu Grunde, dass das Projekt in erster Linie ein «Bahnausbauprojekt» sei. Diese Annahme ist nicht korrekt. Mit dem Viertelstundentakt hat das Projekt «Baselstrasse» nichts zu tun; im Abschnitt zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen werden auch mit einem Viertelstundentakt keine Züge kreuzen. Die Kreuzungsstelle bei einem Viertelstundentakt liegt zwischen der Haltestelle St. Katharinen und dem Bahnübergang Sandmatt (die Verlängerung des zweigleisigen Bereiches bis Sandmatt wird erst in einem späteren Schritt realisiert). Der Viertelstundentakt soll – wenn überhaupt – frühestens ab 2027 umgesetzt werden. Die Umsetzung ist sowohl mit einem wie auch zwei Gleisen auf der Baselstrasse gewährleistet.

Der Grund für das Doppelgleis zwischen St. Katharinen und der Baseltor-Kreuzung ist der Platzbedarf für die Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr sowie die erhöhte Sicherheitsanforderung bei den Mindestabständen zum Zugverkehr. Der benötigte Raum für eine durchgehende separate Veloverbindung kann nur gewonnen werden, wenn die bestehenden drei Fahrbahnen für Bahn und motorisierten Individualverkehr (MIV) auf zwei Fahrbahnen reduziert werden. Werden Bahn und MIV auf der selben Fahrbahn geführt, setzt dies voraus, dass auch die Bahn richtungsgetrennt verkehrt (Bahngleis kann im Mischverkehr nicht in Gegenrichtung befahren werden).

Sollen die denkmalgeschützten Objekte entlang der Baselstrasse nicht tangiert und möglichst wenige Enteignungen durchgeführt werden, können die Defizite der Baselstrasse ohne Mischverkehr nicht beseitigt werden. Aktuell werden in Schlieren (ZH) und in Binningen (BL) vergleichbare Streckenabschnitte mit einem separaten Bahngleis projektiert. Aus der Bevölkerung wurde als Alternative ein Mischverkehrskonzept gefordert. In Schlieren versuchte die SVP auf politischer Ebene vergeblich, mit einem Mischverkehrskonzept den Abbruch von Liegenschaften zu verhindern.

Ein zeitgemässer Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs ist auf der Baselstrasse in Solothurn die Voraussetzung für eine Verminderung der Unfallgefahr. Hierzu besteht seit 2006 ein unerledigter politischer Auftrag des Solothurner Kantonsrates. Der Ausbau auf zwei Gleise ist auf diesem Streckenabschnitt eine Folge der Aufwertung der Strassenanlage, insbesondere betreffend der Velo- und Fussgängerflächen. Das sogenannte «Doppelgleis» ist explizit kein «Bahnausbau», sondern lediglich eine veränderte Streckenführung.

Zahlreiche Eingaben äussern Skepsis an der Funktionstüchtigkeit des Mischverkehrskonzeptes. Befürchtet werden insbesondere zusätzliche Verkehrsbehinderungen, eine erhöhte Unfallgefahr und zusätzlicher Lärm. Seit Planungsbeginn 2006 wurden von unabhängigen externen Ingenieurbüros drei Studien betreffend Sanierung der Baselstrasse durchgeführt. In der fachlichen Prüfung haben alle Studien unisono und eindeutig die Variante «Mischverkehr mit zwei Gleisen» als Bestvariante bewertet. Kernbegründung ist, dass sämtliche Sanierungsvarianten mit hohen Investitionen verbunden sind – dabei aber nur die Variante «Mischverkehr» integral auch die Defizite der heutigen Anlage zu lösen vermag.

Die Frage der Staugefahr wurde mit Verkehrsfluss-Simulationsanalysen detailliert untersucht. Die Computermodelle kamen zum Ergebnis, dass der Verkehrsfluss im Mischverkehr gewährleistet ist. Auch die asm kam bei ihren Abklärungen zum Schluss, dass der Mischverkehr bezüglich Fahrplansicherheit die beste Variante ist. Die Bauherrschaft wird noch zusätzliche Abklärungen betreffend Ausweichverkehr bei Stau auf der Autobahn A1 vornehmen.

Fazit: Im Rahmen der Mitwirkung sind keine tauglichen Alternativen aufgezeigt worden, welche die Defizite für den Fuss- und Veloverkehr beheben und den Vorgaben Rechnung tragen. Aufgrund der Eingaben prüft die Bauherrschaft einzelne Bedenken noch einmal vertieft, hält aber am Konzept des Mischverkehrs grundsätzlich fest.

5.3 Forderung nach Bus anstatt Bahn

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden

Der Bahnbetrieb des «Bipperlisi» soll nur noch bis Riedholz oder St. Katharinen geführt werden. Dort soll ein Umsteigeterminal eingerichtet werden und die Strecke bis zum Bahnhof sei stattdessen mit einem Busbetrieb zu bedienen.

Stellungnahme der Bauherrschaft

Das «Bipperlisi» befördert insbesondere während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend über 500 Passagiere auf dem Streckenabschnitt Baselstrasse. Der Kurs mit Ankunft 7.12 Uhr am Bahnhof Solothurn ist bereits heute komplett ausgelastet. Dieses Personenvolumen könnte von einem Busverkehr kaum bewältigt werden. Aufgrund des vom Bundesamt für Statistik prognostizierten Bevölkerungswachstums (mittleres Szenario) ist von 2013 bis 2030 von einer Zunahme des Passagieraufkommens um 45 % auszugehen. In absoluten Zahlen bedeutet dies: 2013 beförderte das Bipperlisi zwischen St. Katharinen und Kreisel Baseltor täglich 2'000 Personen und für 2030 sind 2'900 Personen prognostiziert. Im Jahr 2018 betrug das tägliche Passagieraufkommen bereits 2'200 Personen. Vor diesem Hintergrund geht die Planung der asm davon aus, dass ab frühestens 2027 der Fahrplan auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden muss, um die Verkehrsströme auf der Achse Oensingen–Solothurn zu bewältigen. Ohne diese Option ist nach heutigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die Baselstrasse das Verkehrsaufkommen in absehbarer Zeit nicht mehr bewältigen kann.

Verkehrstechnisch wäre es unsinnig, den Bahnbetrieb kurz vor dem Streckenabschnitt mit der höchsten Verkehrsdichte auf Busse umzustellen. Busse müssten aufgrund der geringeren Transportkapazität in höherer Kadenz geführt und zur Gewährleistung der Fahrplansicherheit mittels Verkehrsmanagement priorisiert werden. Dies würde den Verkehrsdurchfluss auf dem Abschnitt St. Katharinen–Kreisel Baseltor weit mehr beeinträchtigen als der Bahnbetrieb. Aus technischer Sicht wäre auch dies ein Mischverkehr, mit dem einzigen Unterschied, dass statt einer Zugskomposition jeweils ein Bus den Verkehrspulk anführen würde – wobei dies nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern ab und bis Umsteigeort, zum Beispiel in Riedholz – der Fall wäre.

Fazit: Eine Umstellung des Bahnbetriebs auf Busverkehr würde den Verkehrsfluss im Abschnitt St. Katharinen–Kreisel Baseltor stärker einschränken als der Bahnbetrieb. Zudem wäre eine Umstellung nach den bereits erfolgten Investitionen in die Bahntrasse zwischen Riedholz

und Bahnhof Solothurn betriebswirtschaftlich unsinnig. Auf den Vorschlag wird aus diesen Gründen nicht eingetreten.

5.4 Erschliessung der Einzelliegenschaften

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Zahlreiche Eingaben beziehen sich auf die Erschliessung der Einzelliegenschaften auf dem Streckenabschnitt. Die Anliegen betreffen sowohl die Erschliessung während der Bauzeit als auch den Endzustand nach der Umgestaltung der Baselstrasse.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Beim Mitwirkungsprojekt handelt es sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, das in der weiteren Bearbeitung noch detaillierter ausgearbeitet und optimiert werden muss. Dank der Mitwirkung sind zahlreiche Fragen und Einwände als Pendenzen erfasst worden, die im Rahmen des Vorprojektes vertieft überprüft und allenfalls geändert werden müssen.

Fazit: Die Situation der Liegenschaftseigentümer an der Strecke wird im Einzelnen mit den Betroffenen besprochen und überarbeitet.

5.5 Führung Velo- und Fussverkehr

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Etliche Rückmeldungen äussern Bedenken bezüglich der Sicherheit und Verträglichkeit von Mischverkehrsflächen zwischen Velo- und Fussgängerverkehr. Auch die Behindertenorganisationen verlangen einzelne Projektanpassungen. Thematisiert wird zudem die Veloführung im Bereich der Haltestellen und von Ein- und Ausfahrten bei Einzelliegenschaften. Verschiedentlich wird auf mögliche Konflikte im Zusammenhang mit E-Bikes hingewiesen.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Beim Mitwirkungsprojekt handelt es sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, das in der weiteren Bearbeitung noch detaillierter ausgearbeitet und optimiert werden muss. Verschiedene Eingaben thematisieren die Mischverkehrsbereiche von Velo- und Fussverkehr und die ungenügenden Breiten. Aufgrund der denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen können die vorhandenen Engnisse nicht beseitigt werden. Bei der Bearbeitung der Eingaben aus der Mitwirkung wird es darum gehen, die im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Lösungen und allfällige Alternativen zu prüfen. Eine Einhaltung sämtlicher Normen wird aufgrund der räumlichen Gegebenheiten kaum überall möglich sein. Im Vordergrund steht das Bemühen, eine optimale Lösung für den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen, welche auch die Anliegen der anderen Verkehrsteilnehmer und der Anwohnerschaft angemessen berücksichtigt. Dabei ist der Bauherrschaft bewusst, dass insbesondere die gemeinsame Nutzung von Flächen durch Velo- und Fussverkehr konfliktträchtig ist und nach Möglichkeit vermieden werden muss. Dies auch unter Berücksichtigung der starken Zunahme von Elektrobikes.

Fazit: Das Führungsprinzip und die Detailausgestaltung soll in der nächsten Projektphase mit den entsprechenden Fachstellen und Verbänden im Detail entwickelt werden. In die Abwägungen sind die denkmalschützerischen Fachstellen einzubeziehen und Interessensabwägungen vorzunehmen.

5.6 Technische und gestalterische Inputs

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Diverse Rückmeldungen äussern konkrete Ideen und Vorschläge zur Verbesserung von einzelnen Stellen im Projekt.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Verschiedene Eingaben geben Hinweise zu Zufahrten, der Ausgestaltung von einzelnen Stellen und ähnlichen Themen. Diese Eingaben werden im Rahmen der nächsten Projektphase geprüft und – wenn möglich und sinnvoll – für das Auflageprojekt integriert.

5.7 Sicherheitskonflikt der Bahn mit weiteren Verkehrsmitteln

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Der Ausbau auf zwei Gleise wird mit Hinweis auf die Sicherheit stark kritisiert. Der Mischverkehr von Bahn und motorisiertem Individualverkehr sei gefährlich. Die Bahn sei aufgrund ihres höheren Gewichtes nicht mit einem Tramverkehr zu vergleichen.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist auch für die Bauherrschaft ein vorrangiges Thema in der Diskussion über die Umgestaltung der Baselstrasse. Der Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit ist gross. Der Kreisel Baseltor ist ein Unfallschwerpunkt. Zwischen 2010 und 2019 ereigneten sich dort 36 Unfälle, bei 13 Unfällen gab es Verletzte. Auch auf dem restlichen Streckenabschnitt, insbesondere bei den Einmündungen der Seitenstrassen, ereignen sich immer wieder Unfälle. Die Führung des Veloverkehrs ist entlang des gesamten Strassenabschnitts unbefriedigend. Für Radfahrerinnen und Radfahrer ist die Strecke gefährlich. Viele meiden die Baselstrasse aus diesem Grund ganz. Für Automobilisten ist es schwierig, Velos zu überholen. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind eines der wichtigsten Ziele bei der Umgestaltung. Alternative Routen durch die Quartierstrassen nördlich und südlich wurden geprüft und verworfen. Sie sind mit Umwegen und Höhendifferenzen verbunden und würden neue Konfliktsituationen im Wohnbereich schaffen. Der Anspruch der Bauherrschaft ist es, auf der Baselstrasse Platz für eine sichere Veloverbindung zu schaffen und damit den Anforderungen an eine zeitgemässe städtische Ausfallachse gerecht zu werden.

Dieser Anspruch wird mit dem vorliegenden Mischverkehrskonzept eingelöst. Die Bezeichnung Mischverkehr bezieht sich dabei hauptsächlich auf die gemeinsame Führung von Bahn- und Autoverkehr auf der selben Fahrbahn. Bezüglich des Veloverkehrs erzielt die Umgestaltung eine Entflechtung. Dank der abgetrennten Radwege wird die Sicherheit massiv verbessert. An Engstellen sieht das Gestaltungskonzept teilweise Mischverkehrsflächen für den Fussgänger- und Veloverkehr vor. Hier soll noch einmal vertieft geprüft werden, ob diese potenziell konfliktträchtigen Abschnitte verbessert werden können.

Da Bahn und motorisierter Individualverkehr auf dem Streckenabschnitt der Baselstrasse mit ähnlicher Geschwindigkeit von 40-50 Stundenkilometern unterwegs sind, ist die Zusammenlegung dieser Spuren aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll. Das Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen sorgt dafür, dass die Bahn jeweils als «Pulkführer» auf den fraglichen Streckenabschnitt einfährt und dies bis ans Ende der Strecke bleibt. Dieses System ist in Städten vielfach erprobt. In Bern kommt es auf zahlreichen Strassen zum Einsatz, wobei die Seftigenstrasse in Wabern mit dem Projekt Baselstrasse am ehesten vergleichbar ist. Hinzuweisen ist darauf, dass auf diesem Strassenabschnitt die Trams in deutlich höherer Kadenz und im Rahmen eines insgesamt deutlich höheren Verkehrsaufkommens zirkulieren.

Durch die Lage des Zuges vor den nachfolgenden Fahrzeugen und den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr ist die Kollisionsgefahr vermindert. Der einfahrende Verkehr aus den Seitenstrassen wird mit Lichtsignalanlagen zurückgehalten. Die Bauherrschaft stuft den Mischverkehr von Bahn und MIV aus den nachstehenden Gründen als Verbesserung der Verkehrssicherheit ein:

- Heute passieren vergleichsweise viele Unfälle mit der Bahn im Bereich der Ausfahrten, welche in Bezug auf die Sichtweiten ungenügend sind. Unfälle ereignen sich immer wieder, weil sich Automobilisten beim Einbiegen auf den von links kommenden Verkehr konzentrieren und die von rechts nahende Bahn auf ihrer Seite nicht realisieren. Dies wird mit dem Projekt gelöst, weil die Bahn ebenso wie der MIV zirkuliert.
- Durch genügend grossen Abstand zur Bahn kommt es nicht mehr zu kritischen Kreuzungen und Ausweichmanövern auf die Gegenfahrbahn. Durch die saubere Abtrennung des Radweges können die – im Vergleich langsameren Velofahrenden – sicher überholt werden.

Punkto Reisezeit wird der Unterschied für Autofahrer kaum spürbar sein. Derzeit fährt die Bahn zwar auf einer Separatspur – aufgrund der Steuerung der Lichtsignalanlagen und der angemessenen Geschwindigkeiten ist der Autoverkehr jedoch bereits heute auf dem Streckenabschnitt nicht schneller unterwegs als die Bahn.

Vereinzelt wurde darauf verwiesen, dass das «Bipperlisi» als Bahn nicht mit den leichteren Strassenbahnen in den Städten verglichen werden könne. Diese Gewichtsunterschiede sind bei modernem Rollmaterial nur noch gering. Die von der asm eingesetzten Fahrzeuge «STAR» von Stadler Rail weisen ein Leergewicht von 54 Tonnen oder 1385 Kilogramm pro Laufmeter aus. Die von Bernmobil verwendeten Combino-Trams sind 50 Tonnen schwer, bei 1201 Kilogamm pro Laufmeter. Die neuen Flexity-Trams der Zürcher Verkehrsbetriebe sind ebenfalls 54 Tonnen schwer und wiegen 1260 Kilogramm pro Laufmeter.

In den letzten zehn Jahren wurden zwischen Kreisel Baseltor und St. Katharinen 85 Unfälle mit 29 Verletzten registriert. Bei 38 Unfällen war das «Bipperlisi» involviert. Der grösste Teil der Unfälle mit der Bahn ereignet sich beim Kreisel Baseltor. Der Kreisel Baseltor wird nach der Umgestaltung eine verbesserte Verkehrssicherheit aufweisen. Die Übersichtlichkeit wird dadurch verbessert, dass der Verkehr, abgesehen von der nördlichen Einfahrt Werkhofstrasse, künftig einspurig geführt wird. Heute verlangt die unklare Spurregelung innerhalb des Kreisverkehrs bereits erhöhte Aufmerksamkeit. Die Komplexität wird durch die Querung

der Bahn zusätzlich erhöht. Durch die Beruhigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit, insbesondere auch für den Zweiradverkehr, verbessert.

Fazit: Sicherheitsrelevante Einwände aus der Mitwirkung werden bei der Erarbeitung des Vorprojekts einer vertieften Abklärung unterzogen.

5.8 Zusätzliche Umweltbelastungen

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Einige Mitwirkende gehen davon aus, dass die Baselstrasse nach der Umgestaltung mehr Lärm- oder Staubbelastungen verursachen wird. Bezüglich Doppelgleis wird befürchtet, dass die Gebäude auf der Südseite zusätzlichen Erschütterungen ausgesetzt werden. In erhöhtem Mass werden dieselben Befürchtungen auch für die Bauzeit geäussert.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Bezüglich der Umweltbelastungen bestehen detaillierte gesetzliche Regelungen. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens ist die Einhaltung sämtlicher Grenzwerte der Umweltgesetzgebung (Erschütterung, Lärm, Luft) im Rahmen eines Umweltberichts nachzuweisen und gegebenenfalls mit ergänzenden Massnahmen sicherzustellen. Darüber hinaus wurden bezüglich Erschütterungen durch den Bahnverkehr in den vergangenen Jahrzehnten bedeutende technische Fortschritte erzielt. Bei der Sanierung der Gleisanlagen kann von der Erfahrung der Städte in denkmalpflegerisch heiklen Zonen profitiert werden. Auf der Strasse ist der Einbau eines lärmdämmenden Deckbelages vorgesehen, was eine deutliche Verminderung der Strassenlärmemissionen bewirken wird.

Fazit: Die Umweltbelastungen der Baselstrasse werden im Rahmen des zu erstellenden Umweltberichts eingehend geprüft und bewertet.

5.9 Verkehrsfluss, Stau und Ausweichverkehr

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
In zahlreichen Stellungnahmen wird die Befürchtung geäussert, dass der Mischverkehr den Verkehrsdurchfluss der Baselstrasse verschlechtert und es zu vermehrten Staus kommt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Fahrplansicherheit des «Bipperlisi». Zudem wird darauf hingewiesen, dass bereits heute bei Staus auf der Autobahn A1 erheblicher Mehrverkehr auf der Baselstrasse anfällt. Die Gemeinde Feldbrunnen verlangt Massnahmen gegen die Kolonnenbildung durch das Dorf, wenn sich der Verkehr bei St. Katharinen zurückstaut. Ferner wird befürchtet, dass Automobilisten auf Schleichwege durch die Quartiere, insbesondere über die St. Niklausstrasse, ausweichen.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Die Sicherstellung eines möglichst guten Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer ist das zentrale Anliegen bei der Sanierung der Baselstrasse. Bereits für das Betriebskonzept wurden deshalb alle Varianten mittels Berechnungen und Verkehrssimulationen untersucht (sogenannten «VISSIM»-Simulationen). Dank der Simulationen kann der Strassenraum abgebildet und mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen «bespielt» werden. Im Fall der Baselstrasse

wurden die Modelle mit den heutigen und den zukünftig zu erwartenden Verkehrszahlen geprüft und visuell dargestellt. Der Funktionsnachweis wurde im Modell Mischverkehr für den Zustand im Jahr 2030 erbracht. Dafür wurde eine Verkehrszunahme angenommen. Das Modell funktionierte sowohl für den bestehenden Halbstundentakt wie auch für einen allfälligen Viertelstundentakt. In beiden Modellen wurde aufgezeigt, dass die Fahrplansicherheit der Bahn mittels Verkehrsmanagement über die Lichtsignalanlagen gewährleistet ist.

Die Baselstrasse weist mit einer Belastung von täglich 12'000 (heute) bis 14'000 (Zukunft) Fahrzeugen genügend Kapazität auf, um auch den Bahnbetrieb auf der selben Fahrbahn abwickeln zu können. Wichtig und zentral sind die Lichtsignalanlagen im System, die der Bahn den Vortritt gewährleisten – analog wie dies heute bei der Haltestellenausfahrt St. Katharinen oder an der Kreuzung Sternen bereits der Fall ist. Grundsätzlich wird der Verkehr auf der Baselstrasse mit dem Verkehrsmanagement dosiert, wie dies auf anderen städtischen Achsen bereits der Fall ist. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung wird die Verkehrssituation bei Stau auf der Autobahn A1 einer vertieften Analyse unterzogen.

Das Verkehrsregime auf der Baselstrasse ist indessen für den Verkehrsfluss des MIV im Zentrum von Solothurn nicht die massgebende Stellschraube: Die verkehrlichen Nadelöhre liegen – variantenunabhängig – weiter in Richtung Zentrum im Bereich Bahnhof und Schanzmühle, deren Kapazität den Verkehr im innerstädtischen Bereich begrenzt. Auf den zuführenden Strassen muss der Verkehr bereits heute dosiert werden, um die Funktionalität des Netzes aufrecht zu erhalten; dies völlig unabhängig vom Projekt Baselstrasse.

Vertiefte Abklärungen sollen noch zur Frage erfolgen, ob Ausweichverkehr in die Quartiere zu befürchten ist und wie er allenfalls verhindert werden kann. Auch die Anliegen zur Ausgestaltung der Dosieranlagen, insbesondere auf Gemeindegebiet von Feldbrunnen, werden weiterverfolgt. Abklärungen werden insbesondere zur Frage durchgeführt, ob die Dosierungsanlage im Osten bereits vor der Ortseinfahrt Feldbrunnen platziert werden und der Streckenabschnitt zwischen Feldbrunnen und Riedholz als Stauraum genutzt werden kann. Hierzu wird – parallel zum Bauprojekt – ein Konzept für die flankierenden Massnahmen ausgearbeitet.

Fazit: In der nächsten Projektphase sollen die bereits umfangreichen Untersuchungen weiter vertieft werden. Insbesondere wird die Verkehrssimulation um Szenarien mit Ausweichverkehr von der Autobahn erweitert und eingehend überprüft. Zusätzliche Abklärungen betreffen allfälligen Ausweichverkehr in die Quartiere und insbesondere flankierende Massnahmen wie die Vordosierung des MIV am Ortseingang Feldbrunnen.

5.10 Übertriebene Projektkosten

<u>Kritik und Anliegen der Mitwirkenden</u>
Etliche Eingaben erachten das Konzept als zu teuer oder gehen davon aus, dass andere Sanierungsvarianten deutlich günstiger wären.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Die Kosten erscheinen auf den ersten Blick als hoch. Zu berücksichtigen ist, dass auf dem rund einen Kilometer langen Streckenabschnitt gleichzeitig eine Kantonsstrasse und eine Bahnlinie saniert werden müssen. Die Variantenabklärungen kamen zum Resultat, dass selbst eine Wiederherstellung der Baselstrasse im heutigen Zustand drei Viertel der Kosten einer Sanierung im Mischverkehr verursachen würde. Dies allerdings mit einem entscheidenden Nachteil: Die bestehenden Defizite bezüglich Velo- und Fussverkehr würden nicht beseitigt.

Das Projekt umfasst nicht nur die totale Erneuerung der Fahrbahnen und der Gleisanlagen, sondern auch die Umgestaltung des Kreisels Baseltor, die Anlage neuer Radwege und den Bau des neuen Bahnhofs St. Katharinen sowie die Installation des Verkehrsmanagements und der Bahnsicherung. Sie verteilen sich ungefähr hälftig auf Bahn und Strasse. Sämtliche Sanierungsvarianten sind mit hohen Investitionen verbunden. Die Variante Mischverkehr weist aber nach übereinstimmender Einschätzung mehrerer unabhängiger Expertisen das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Fazit: Die Kosten werden im Rahmen des Vorprojektes detailliert aufgeschlüsselt, begründet und kommuniziert. Bei den bisherigen Angaben handelt es sich um grobe Schätzungen.

5.11 Belastungen während der Bauarbeiten

Kritik und Anliegen der Mitwirkenden
Etliche Eingaben thematisieren Anliegen zur Bauzeit. Insbesondere für Anlieger mit Kundenverkehr steht die Gewährleistung der Erschliessung im Zentrum. Auch der Verkehrsfluss in der Bauphase, die Verhinderung von Ausweichverkehr in die Quartiere oder Lärmemissionen und Erschütterungen aufgrund der Bauarbeiten werden befürchtet.

Stellungnahme der Bauherrschaft
Die Bauphase wird zweifellos für alle Verkehrsteilnehmer auf der Baselstrasse und besonders für die Anwohnerinnen und Anwohner mit Einschränkungen verbunden sein. Ein periodischer Unterhalt der öffentlichen Infrastrukturen ist aber unverzichtbar. Die Bauherrschaft wird sich bemühen, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Die Bauphasen und das Baustellenkonzept werden erst im Rahmen der nächsten Projektphasen im Detail erarbeitet. Dabei werden auch Fragen zur Erschliessung der einzelnen Liegenschaften und der Verkehrsablauf während der Bauzeit im Detail geprüft. Aus diesem Grund sind in dieser frühen Projektphase noch keine verbindlichen Angaben möglich.

Fazit: Die Anliegen der Verkehrsteilnehmer und der Anwohnerschaft werden bei der Erarbeitung der Bauplanung bestmöglichst berücksichtigt.

Anhang 1

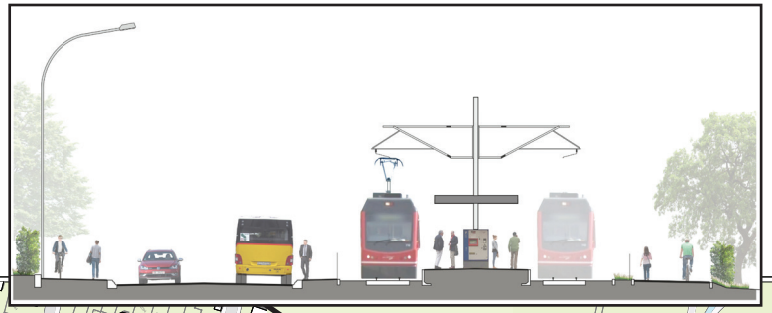
1 Strassenquerschnitt

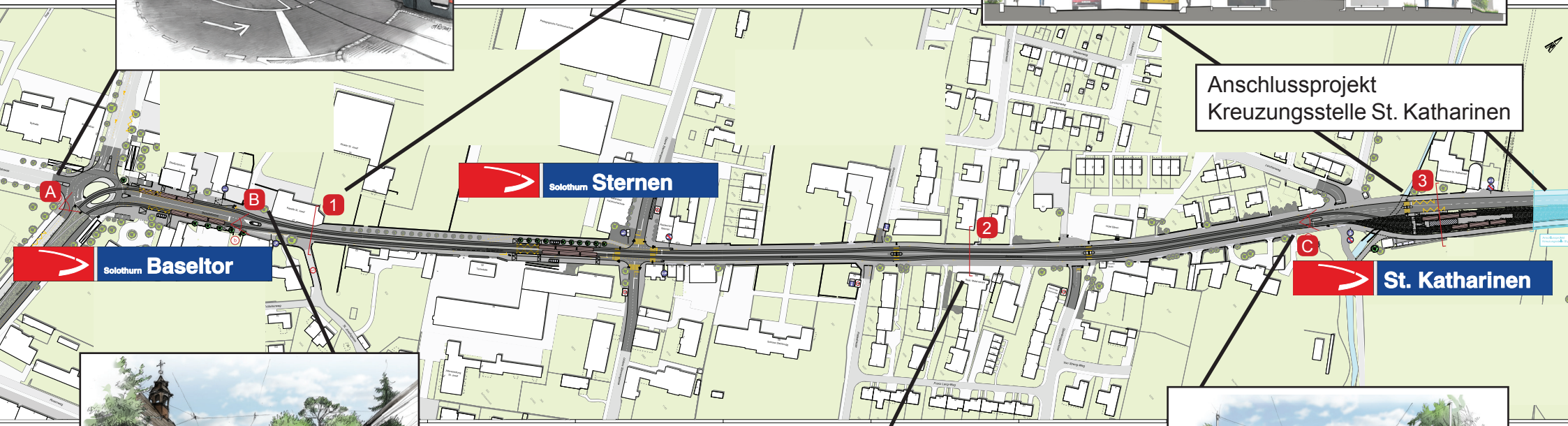


A Visualisierung



3 Strassenquerschnitt

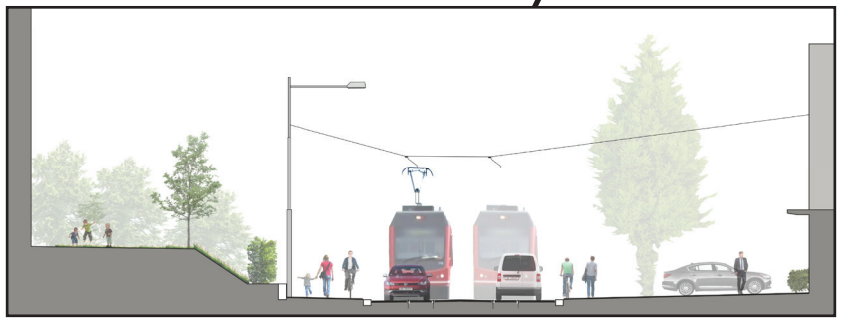




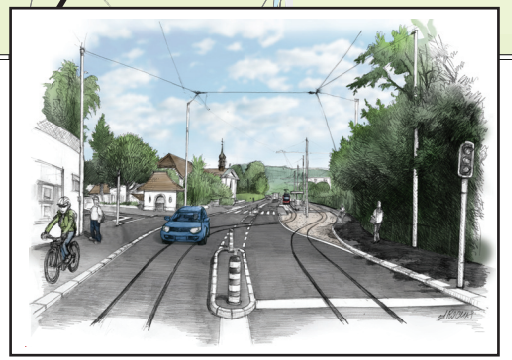
Anschlussprojekt
Kreuzungsstelle St. Katharinen



B Visualisierung



2 Strassenquerschnitt



C Visualisierung

Anhang 2

Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn

Mitwirkungsprojekt - Stellungnahmen (Quelle: Fragebogen, Briefe und Onlineformular)

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantenscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «übertriebenen » Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
1	Privatperson / Anrainerliegenschaft 19.06.2019	Online-formular																			
		Q6(+)	Ganz optimal wäre, wenn schon die gesamte Strasse saniert resp. aufgerissen wird, das Bahntrasse in den Boden, also unter die Strasse zu verlegen, andererseits ist ein Verkehrschaos, vor allem für uns Anlieger, vorprogrammiert.			x										x			x U-Bahn	vgl. Kapitel 5.9; zum Thema Verkehrsfluss; Eine U-Bahn liegt ausserhalb des Spielraums der Mitwirkung. Thema Verkehrsfluss wird weiterbearbeitet.
		Q7(+)	Freihalten der Zugänge für Anlieger, so dass die Zu- und Wegfahrten ohne grosse Behinderung erfolgen kann!		x						x									vgl. Kapitel 5.4; Technische Prüfung in der nächsten Phase (Projektierung) vor dem Bewilligungsverfahren
		Q9(+)	Aus beruflichen Gründen bin ich auf das Auto angewiesen und bin sehr viel im Kanton unterwegs. So ist es unerlässlich, die Zu- und Wegfahrtswege offen und einigermassen frei nutzen zu können. Bei der Nutzung der Bahn auf beiden Strassenseiten im viertel- oder halbstundentakt sowie auch unter Einbezug des Postautos, welches auch auf der Strasse stoppt, ist ein Verkehrschaos vorprogrammiert. Aber ich denke, dass das auch so gewünscht wird!!!?	x													x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
2	Anrainerliegenschaft 19.06.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Das Problem ist die Bahn. Dass das Geleise den Kreisel quert ist ein Unsinn. Eine zusätzliche Behinderung des Verkehrs auf der Baselstrasse würde die Umwelt zusätzlich belasten. Das Bipperlisi ist zu den allermeisten Zeiten nicht ausgelastet und ökologisch nicht zu vertreten.	x				x								x	x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss. vgl. Kapitel 5.8 Zum Thema Umwelt. Eine Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen.
		Q4(+)	Die zweistreifige Zufahrt ist kein Problem, wohl aber die Durchschneidung durch das Geleise. Diese ist denn auch der Hauptrisikofaktor.			x								x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheit. Einschätzung wird nicht geteilt; Unfallanalysen zeigen ein anderes Bild. Ziel des Projekts ist explizit die Verbesserung der Sicherheit
		Q4(+)	Sie stellen nur die Fragen, die Ihnen dienen. Sie manipulieren damit die Teilnehmer der Mitwirkung.			x															Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q6(+)	Das Projekt ist nicht zu optimieren sondern schlicht und ergreiffend aufzugeben. Völlig ungelöst ist aus meiner Sicht die Erschliessung meiner Liegenschaft Baselstrasse 6. Sie führt über / durch eine Haltestelle der Bahn. Falscher geht's nimmer.		x			x			x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
		Q7(+)	Abbruch der unsinnigen Übung!			x															Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q9(+)	Die Interessen der Anrainer werden betreffend Erschliessung und Umweltbelastung (vermehrte Abgase, vermehrter Lärm) völlig ausser Acht gelassen. Abbruch der unsinnigen Übung!	x							x				x						vgl. Ziffer 5.8 zum Thema Umwelt
3	Privatperson 20.06.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	mit dem Projekt sollte evaluiert werden, komplett auf Busbetrieb zu setzen. Dies wäre wohl weitaus günstiger und würde geringere Umbauten erfordern.			x				x							x				vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q6(+)	(1) Autos müssten neu hinter Bipperlisi fahren, dies wird z.t. massiven Rückstau erzeugen, v.a. zu Stosszeiten. Ein allfälliger 1/4 Stunden-Takt würde Problem unter (1) noch weiter verschärfen.				x	x								x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	(2) Situation beim Kreisel Baseltor wird nicht weniger kompliziert oder übersichtlicher durch neu 2 Gleise, die dann weiter unten in eines einmünden…				x		x					x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt und 5.2 Variantenentscheid Die Bahndurchfahrt wird (wie heute) mit Ampeln geregelt, Varianten Kreisel wurden umfassend geprüft.
		Q7(+)	Man sollte sich alle Optionen offenhalten, u.a. auch einen kompletten Ersatz des Bipperlisis durch Busbetrieb prüfen. Dies würde viele Probleme entschärfen und wäre zudem vermutlich deutlich günstiger. Der massive Ausbau der Gleisa-/Haltestellenanlagen auf dem SNB Netz in den letzten Jahren steht aus meiner Sicht in keinem Verhältnis mehr zu den Kosten und Nutzen dieser Bahn. Ein Busbetrieb ware günstiger, effizienter, würde weniger Unfälle verursachen. Zudem könnte die Fläche des bestehenden Gleisnetzes renaturiert und z.b. für landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden. Hochkomplexe Verkehrsführungen wie die hier projektierte Baselstrasse-Lösung könnten viel einfacher gelöst werden, ohne dass ÖV-Kapazität verloren ginge.			x		x		x								x				vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
4	Privatperson / Anrainerliegenschaft 20.06.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Verkehrsfluss ist zu Berufsverkehrszeiten wegen Biperlisi stark gestört			x										x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Die Lösung ist nicht, den Verkehr durch Biperlisi zum Erliegen zu bringen und einen Stau in der ganzen Stadt zu provozieren. Der Verkehrsfluss aus der Stadt hinaus müsste massiv verbessert werden.		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q7(+)	Die Lösung des Problems liegt darin, das Biperlisi vor dem Kreisel Baseltor unterirdisch zu führen, am besten bis zu St. Kathrinen. Oberirdisch wäre der Kreisel viel leistungsfähiger und es entstünde Platz für Velos etc. Der Verkehrsfluss auf der Baselstrasse könnte massiv verbessert werden! Idealerweise würde das Biperlisi am Bahnhof vor der Überquerung der Kreuzung unterirdisch angehalten. Die Passagiere könnten direkt via Verbindungsgänge zu den Perrons laufen und der Verkehr am Bahnhofplatz wäre viel weniger gestört und auch hier der Verkehrsfluss aus der Stadt in Richtung Zuchwil und Autobahn viel freier und leistungsfähiger. Cave: der Individualverkehr wird nie abnehmen. Wenn keine Dieselfahrzeuge, dann halt Elektro- oder besser Wasserstofffahrzeuge!!!			x								x			x				x U-Bahn	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Eine U-Bahn liegt ausserhalb des Spielraums der Mitwirkung.
5	Anrainerliegenschaft 20.06.2019	Online-formular																			
6	Anrainerliegenschaft 20.06.2019	Online-formular																			
		Q3	Bauzeit mit Verkehrsbehinderungen: Muss kurz und gering gehalten werden.																		
		Q3(+)	Überqueren der Strasse kaum möglich, z. B. mit Velo im Bereich Bären. Kreuzung Sternen: zu kurze Abläufe. Es kann ein Auto drüber und dann kann es sein, dass schon wieder rot wird, weil ein Auto oder Fussgänger die Strasse überqueren will. Einmündungen bei Hotel Bären / Steingrubenstrasse, Engstelle bei Brocante Stübli: Sichtweiten und Veloführung.		x									x	x						vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Detailsteuerungen (Grünzeitenverteilung) der einzelnen Knoten werden mit der Ausführungsprojektierung festgelegt.
		Q5(+)	Teilweise gut. Weshalb muss Haltestelle St. Katharinen behindertengerecht sein? Erstens steigen nur wenige Leute dort ein und aus und eine behinderte Person habe ich dort noch nie gesehen. Auch beim Sternen nicht.			x													x	Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ist eine gesetzliche Vorgabe; sie ist damit zwingende Rahmenbedingung; es besteht kein Spielraum.
		Q6/7(+)	zeitlich zu lange. Es wird Probleme geben, weil das Bipperlisi zu langsam ist und die Autos hinten her fahren werden.			x										x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6/7(+)	Velofahren und Fussgänger werden sich in die Quere kommen.		x							x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Detailausgestaltung wird in der nächsten Phase vertieft.
		Q6/7(+)	Beim Bären kann man die Strasse kaum überqueren als Velofahrer, weil es so viel Verkehr hat (z. B. um 18 00 Uhr). Der Zugang zur Hans Roth Strasse sollte während der Bauzeit mit dem Auto gewährt sein. Ampeln beim Sternen auf längere Intervalle stellen, nicht dass nach 1 Auto bereits wieder rot wird, weil 1 Fussgänger, Velofahrer oder Autofahrer die Strasse überqueren will.		x										x		x		x	x	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Detailsteuerungen der einzelnen Knoten werden in der Ausführungsprojektierung festgelegt.
		Q6/7(+)	Die Autofahrer sollten geschult werden, wie man in einen Kreisel mit 2 Fahrspuren fährt. Oft entstehen für mich als Velofahrer gefährliche Situationen.	x		x													x	Beim Kreisel Baseltor sind Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der besseren Verständlichkeit geplant. Die Verkehrsschulung ist eine polizeiliche Aufgabe.
7	Privatperson 21.06.2019	Online-formular																			
8	Privatperson 21.06.2019	Online-formular																			
		Q6(+)	Ich sehe das Problem, dass bei Autobahnunfällen die Strecke als Umfahrung genutzt wird, und das Bipperlisi mitten im Stau stecken bleibt.		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Der Ausweichverkehr von der Autobahn soll untersucht werden und ggf. entsprechende Massnahmen eingeplant werden.
9	Privatperson 22.06.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Keine Verkehrsinseln bauen, diese sind gefährlich und kosten zu viel Geld			x								x			x				vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q4(+)	Kreisverkehr entweder nur einspurig oder dann grösser bauen! Vorbild: Kreisverkehr Lyssach bei Autobahnausfahrt.	x															x Kreisverkehr	Anpassung des Kreisel Baseltor ist im Projekt vorgesehen.
		Q6(+)	Der Kreisverkehr sollte verbessert werden, da hier immer wieder Unfälle passieren mit dem Zug. Alles andere ist aus meiner sehr gut gelöst und kann so bleiben wie es ist! Ein kompletter Umbau der Strasse ist ausserdem nicht sinnvoll, da der Verkehr nicht weniger wird dadurch! Der Mischverkehr ist sehr gefährlich für Autofahrer!	x			x		x						x					x Kreisverkehr	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Anpassung des Kreisels Baseltor ist im Projekt vorgesehen.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überlieferten» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
10	Privatperson 23.06.209	Online-formular																				
11	Privatperson 23.06.2019	Online-formular																				
12	Privatperson 24.06.2019	Online-formular																				
		Q6(+)	Sicherheitsgedanke: Als Laie ist es mir nicht verständlich, wie die Situation "sicherer" umgebaut werden kann, wenn das Bipperlisi in der gleichen Fahrspur wie der Individualverkehr fährt.				x		x					x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt und 5.9 zum Verkehrsfluss Massgebliche Sicherheitsgewinne bei den Ein- und Ausfahrten (Bahn kommt nicht aus der "falschen" Richtung). Gleichzeitig wird mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr geschaffen, der Veloverkehr ist nicht mehr auf der Fahrbahn resp. Bahntrassee. Mit Ampelanlagen wird die Durchfahrt der Bahn durch die Baselstrasse geregelt, so dass diese ohne grosse Behinderungen verkehren kann.
		Q6(+)	Finanziell: Eine Sanierung ist (wohl) unausweichlich, aber einen Ausbau sehe ich sehr kritisch. Diese Mehrkosten zum Ausbau sollten aus meiner Sicht für den Kanton Solothurn vermieden und auf einen zweispurigen Ausbau verzichtet werden. Am Bestehenden festhalten und eine fundierte Sanierung auf dieser Basis vollziehen. Das "Fuder" ist meines Erachtens überladen.			x			x									x			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q9(+)	Seit fast 20 Jahren "begleitet" mich das Bipperlisi auf meinem Arbeitsweg nach Solothurn auf die eine oder andere Art.			x															Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
13	Privatperson 25.06.2019	Online-formular																				
		Q6/7(+)	VERZICHT AUF AUSBAU AUF 2 GLEISE, KEIN BEDARF, ZU TEUER			x			x									x			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
14	Privatperson 26.06.2019	Online-formular																				
		Q6(+)	Problematik Engstelle St. Josef wird wohl nicht gelöst		x									x								vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Engstelle ist leider ein Faktum. In der nächsten Phase wird mit den Fachstellen die Detailausgestaltung diskutiert und ausformuliert im Sinne der bestmöglichem Lösung unter den engen Rahmenbedingungen.
		Q6(+)	Stau/Verkehrsproblematik im Morgen/Feierabendverkehr wird nicht gelöst -> wie soll Bahn vorwärtsfahren können, wenn sich Autos aufgrund Ampeln stauen		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Feierabendverkehrsproblematik wenn Verkehrsachsen blockiert sind (u.a. Kreisel im Baseltor) hat bedeutende Auswirkung auf den flüssigen Verkehr der Baselstrasse. Dort wird Bahn in solchen Momenten nicht fahren können, da alles still steht.		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Konzept wie Verkehr aufrecht erhalten wird, wenn es Unfälle mit der Bahn gibt, ist nicht ersichtlich (und diese wird es leider weiterhin geben)...		x															x	Es handelt sich um Ausnahmefälle, welche jeweils im Dispositiv der Blaulichtorganisationen geregelt werden. Wird in den nächsten Projektphasen bearbeitet.
15	Privatperson 26.06.2019	Online-formular																				
		Q3(+)	Das Projekt wird strikt abgelehnt. Es schafft schwerwiegende weitere Probleme: Die Velofahrer sind bei Geleisequerungen gefährdet. Ein Unfall führt auch beim Bahnverkehr zum Stillstand. Das Bipperlisi ist eine Bahn und bremst wie eine Bahn und nicht wie ein Tram. Zwei Geleise auf zwei Fahrbahnen werden zu mehr Unfällen führen. Verspätungen sind vorprogrammiert. Der motorisierte Verkehr wird übermässig behindert.				x	x	x					x		x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q3(+)	Zwei Geleise auf zwei Fahrbahnen werden zu mehr Unfällen führen. Verspätungen sind vorprogrammiert. Der motorisierte Verkehr wird übermässig behindert.			x								x		x					vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q5(+)	Die Einmündungen können jederzeit mit Ampeln gesichert werden.			x														x	Grundsätzlich wäre dies als Sofortmassnahme möglich. Die Erstellung von Ampelanlagen würde aber auch umfangreichere Werkleitungsarbeiten in der Baselstrasse erfordern. Auf solche Sofortmassnahmen wurde daher im Hinblick auf das bevorstehende Sanierungsprojekt verzichtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
16	Privatperson 07.07.2019	Online-formular																			
		Q6(+)	Der Baseltorkreisel ist nach wie vor der neuralgischiste Punkt. Ich bin der Auffassung, dass es grundsätzlich nicht gut ist, Kreisverkehr zu stören, indem eine resp. dann zwei Bahntrassen mittendurch führen und sich mit dem Kreisverkehr schneiden. Das wird auch in Zukunft zu Unfällen führen. Hier müsste eine Entflechtung stattfinden können. Nach Möglichkeiten der Entflechtung Kreisverkehr/Bahntrassee beim Baseltor suchen.	x		x								x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Der Baseltorkreisel ist ein Unfallschwerpunkt, Anpassungen zu Gunsten der Verkehrssicherheit sind daher im Projekt auch vorgesehen. Das Hauptproblem ist jedoch nicht die Bahndurchfahrt, welche jeweils mittels Ampeln geregelt werden, sondern die Streifkollisionen sowie die unklare Führung der Autos und Velos im Kreisel.
		Q7(+)	Nach Möglichkeiten der Entflechtung Kreisverkehr/Bahntrassee beim Baseltor suchen (vgl. Frage 6).			x								x						vgl. oben
17	Anrainerliegenschaft 09.07.2019	Online-formular																			
		Q5(+)	Überdimensioniert			x		x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q7(+)	Es muss gewährleistet bleiben, dass die Zu- und Wegfahrt zum Parkplatz des Alters- und Pflegeheims St. Katharinen (östlich der Kirche) auch nach der Umgestaltung der Baselstrasse problemlos möglich ist.		x						x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
		Q7(+)	Es sollte berücksichtigt werden, dass die Bürgergemeinde Solothurn auf dem Grundstück GB Solothurn Nr. 3740 (Grundstück wird von der Stadt im Baurecht abgegeben) einen Erweiterungsbau zum Alters- und Pflegeheim St. Katharinen plant, bei welchem die Zu- und Wegfahrt zum Erweiterungsbau über die Lerchenstrasse auf die Baselstrasse erfolgt.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften. Die Erschliessung des Erweiterungsbau wird mit dem konkreten Baugesuch überprüft werden.
18	Privatperson 13.07.2019	Online-formular																			
		Q6(+)	Bei dem Projekt haben die Autofahrer das Nachsehen.			x			x								x				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Situation für Autofahrende bleibt bzgl. Reisezeit vergleichbar, bzgl. Verkehrssicherheit wird sie deutlich verbessert.
		Q7(+)	Vermutlich kommt es zu mehr Stau hinter den haltenden Bipperlisis.			x											x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
19	Privatperson / Anrainerliegenschaft 17.07.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Strassenbelag erneuern, Bahn weg von der Strasse mit Endhalt St. Kathrinen und Personentransport mit Bussen, deren Grösse der Anzahl Fahrgäste entsprechen.			x		x		x											vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q6(+)	Bahn definitiv weg von der Baselstrasse Solothurn.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
20	Privatperson 20.07.2019	Online-formular																			
		Q6/7(+)	einspurig optimieren, zweispurig nicht notwendig			x	x	x	x												vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
		Q9(+)	Die langen Wartezeiten bei den Bahnübergangen in Feldbrunnen verkürzen. Barrieren schliessen oft zu früh, t.T. Wartezeit 2 - 3 Minuten. Dies ist sehr ärgerlich.		x												x		x Wartezeit Bahn-übergänge	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Sanierungprojekt der Baselstrasse hat keinen Zusammenhang mit den Schliesszeiten der Bahnschranken in Feldbrunnen. Der Input wird aber im Rahmen des Projektes "Ausbau Kreuzungsstelle St. Katharinen" geprüft

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «übergeordneten» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
21	Privatperson / Anrainerliegenschaft 04.08.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Beeinträchtigung der Gesundheit und des Wohlbefindens von Anwohnern, die ihren Ausgang nur auf die Baselstrasse haben. Es gibt keine Angaben über die Lärmbelästigung durch die Bahn oder die Feinstaubentwicklung.		x										x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen. Die Sanierung der Infrastruktur wird hier Verbesserungen bringen: Tramtrog zur Reduktion von Körperschall, lärmdämmende Strassenbeläge, etc.
		Q6(+)	Es wird nicht in Betracht gezogen, ab Flumenthal auf den Busverkehr umzusteigen. Weder braucht es ein 2. Gleis noch einen Viertelstundentakt. Die Auslastung ist ausser in den Stosszeiten zu gering. Nicht berücksichtigt wird, dass es viele Traktoren und Lastwagen gibt, die diese Strasse benutzen. Es gibt noch mehr Staus, wenn die Bahn hält und ich glaube auch nicht, dass es weniger Reparaturen gibt (SBB-Geleise haben schon heute ein Problem mit der Hitze). Ausserdem stellt sich für mich die Frage: Ist das Bipperlisi nun eine Strassenbahn (weniger breit) oder eine Bahn? Die Strassenbahn wäre nicht nur in der Lautstärke, sondern auch im Betriebsunterhalt geringer. Weshalb wird dieses Projekt nicht nach Zivilrecht, sondern nach Eisenbahnrecht behandelt? Interessiert die Bevölkerung überhaupt oder muss sie nur dafür bezahlen?			x		x		x							x				x Bipperlisi = Bahn oder Tram?	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Frage des Bewilligungsverfahrens richtet sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Eisenbahngesetztes. Vorabklärungen mit dem BAV haben ergeben, das ein PGV nach Eisenbanrecht erforderlich sein wird. Die Bahn verkehrt zwischen St. Katharinen bis Bahnhof Solothurn heute schon als Strassenbahn. Im Projekt wird dies auch so beibehalten. Die Meinung der Bevölkerung interessiert natürlich, weshalb hier das Mitwirkungsverfahren durchgeführt wird.
		Q7(+)	Es gibt keine Angaben über den Elektrosmog oder den Feinstaub. Wie werden die Anwohner entschädigt, wenn durch den Bau Schäden an ihren Gebäuden entstehen? Ist schon heute nicht der Fall und ich glaube nicht, dass sich wirklich Jemand dafür interessiert, wie es den Anwohnern gehen wird.		x										x					x Schäden an Gebäuden	vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen. Die Dokumente werden im Rahmen der öffentlichen Auflage aufgelegt.
		Q7(+)	Wurde eigentlich schon abgeklärt, was sich in 40 m Tiefe dieser Strasse befindet? Wie sieht es aus mit dem Grundwasser? Hat man Berechnungen zur Feinstaubentwicklung gemacht und wenn ja Wer?		x										x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Die entsprechenden Untersuchungen werden in der nächsten Projektphase durchgeführt. , vgl. auch Antwort oben
		Q7(+)	Wie viele Unfälle sind auf diesem Streckenabschnitt (St. Katharinen bis Baseltorkreuzung) seit August 2009 schon passiert?			x								x						Die Unfallstatistik wurde im Rahmen der bisherigen Planung detailliert ausgewertet. Im Zeitraum von 1.1.2008 bis 31.12.2018 (11 Jahre) ereigneten sich total 116 Unfälle, davon 42 Unfälle im unittelbaren Bereich des Baseltorkreisels. Dabei gab es total 46 leichtverletzte, 2 schwerverletzte und 1 tote Personen. Bei 42 Unfällen war die Bahn mitbeteiligt. Der Baseltorkreisel bildet einen Unfallschwerpunkt, weitere Unfallhäufungsstellen sind vorhanden bei den Ausfahrten Stadtbauamt/Rötihof und St. Josef, Grimmengasse, Bären und Lerchenweg.
		Q7(+)	Denken Sie nachhaltig und zukunftsgerichtet?			x													x	Das Projekt ist auf die zukünftigen Bedürfnisse und den städtischen Kontext ausgerichtet und ist damit sehr nachhaltig.
		Q7(+)	Glauben Sie wirklich, dass ein solches Projekt die Betriebskosten senkt und wenn ja, wie begründen Sie diese? Können Sie mir die lange Realisierungsphase von 2 Jahren für diese kurze Strecke begründen?		x	x											x	x		vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen
		Q9(+)	Ich glaube nicht, dass Sie die Sicherheit von Anwohnern verbessern, im Gegenteil ich sehe noch eine Verschlechterung. Wir können leider nur auf das Trottoir an der Baselstrasse aus unserem Haus und werden regelmässig von Töffli, E-Velos oder Velofahrer fast angefahren, wenn wir nicht schauen. Sie haben schon heute eine schlechte Kontrolle für Fussgänger und Anwohner, aber die Autofahrer behindern, strafen, zur Rechenschaft ziehen, etc. hat man kein Problem. Wo bleiben die wirkliche Sicherheit und die Rücksichtnahme aller Teilnehmer des Strassenverkehrs? Glauben Sie wirklich, dass Sie mit diesem Projekt irgend Etwas ändern? Ich glaube schon lange nicht mehr an den Storch und vielleicht sollten Sie dies auch tun.			x					x	x		x							vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
22	Privatperson / Anrainerliegenschaft 07.08.2019	Online-formular																				
		Q3(+)	Keine Behinderungen für Anwohner schaffen durch Abbiegeverbote; Lärmbelästigung (Stau, Alarmsignale) Anwohner verringern		x						x				x						vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Ebenso ist eine Umweltprüfung von Amtes wegen vorgesehen.
		Q6(+)	Es wurde vom Projekt vergessen, dass die Baselstrasse bei Stau auf der A1 den Fluchtverkehr übernimmt. Dies täglich mehrmals. Bei geteilter Fahrbahn wird der Individualverkehr zusätzlich aufgehalten, was Lärm- und Luftemissionen verstärkt und die zuverlässige Ankunft des Bipperlisi am Bahnhof verhindern wird.		x											x	x				vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Projekt wurden Verkehrsflussberechnungen durchgeführt und Dosieranlagen eingeplant, damit in jedem Fall der fahrplangerechte ÖV-Betrieb sichergestellt ist. Zum Thema Umwelt (Lärm- und Luft) wird auf den Umweltbericht verweisen.
		Q9(+)	Durch Platzierung von Ampeln an den Einmündungen wird die Sicherheit relativ günstig verbessert. Die Engstelle bei St. Josef kann ebenfalls via Ampel entschärft werden. Velospuren und Trottoirs beidseitig der Baselstrasse sind völlig unnötig. Für Velos gibt es reichlich Alternativen, um diese Strecke zurückzulegen. Warum nicht generell ein Veloverbot? Hauptanliegen dieser stark befahrenen Kantonsstrasse soll der stärkste Teil des Verkehrs sein, die nicht ausweichen können: Individualverkehr, Fussgänger, ÖV.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr und 5.5 zur Führung Velo- und Fussverkehr
23	Privatperson / Anrainerliegenschaft 07.08.2019	Online-formular																				
		Q4(+)	Man könnte die Baselstrasse auch mit 30 befahren, das würde auch einiges bringen			x														x	Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h
		Q6(+)	Bei der Pförtneranlage, St. Katharinen. Schon heute ist die Ampel an St. Katharinen faktisch eine Pförtneranlage, die bewirkt, dass eine Ausfahrt aus der Sandmattstrasse frühmogens kaum mehr möglich ist. Deshalb ist die Anlage unbedingt eingangs Feldbrunnen, Osteingang Dorf zu plazieren		x									x			x				vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Anliegen einer schrittweisen Pförtnerung mit einer Anlage am Ostende wird geprüft.
		Q7(+)	Als Gewerbebetrieb, der auf gute Zugänge - auch motorisiert - angewiesen ist, wird die Bauphase eminent wichtig sein. Der Zugang muss möglichst gewährleistet sein.		x														x	x	vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Bauphasen werden im Rahmen der nächsten Projektphasen im Detail erarbeitet.
		Q9(+)	Viele der negativen Stimmen der Anwohner anlässlich der Mitwirkung sind ja eine kleine Zahl...Wenn Solothurn velofreundlicher werden will, ist dieses Projekt ein Anfang. Die Velofahrstreifen sollten dann aber konsequent! bis Flumenthal weitergeführt werden. Die Frage ist, ob das Projekt zur rechten Zeit kommt: Es gibt so viele Unsicherheiten: Wie entwickelt sich der Autoverkehr? Wie sinnvoll ist es raumplanerisch den öffentlichen Verkehr zu fördern. Wie entwickelt sich Mobilität, wenn die Energie knapp wird?			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
24	Privatperson 07.08.2019	Online-formular																				
		Q6(+)	Ausschilderung für gemeinsamme Nutzung des Troitoirs für Fuss und Veloverkehr fehlt. Für junge und alte Velofahrer ist das wichtig. Velos sollen auch Stadtauswärts ab Sternen die Fahrbahn benutzen können, da schnelle Velos und Fussgänger nicht gut auf einem Streifen fahren.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Führungsprinzip Velo/Fussgänger wird überprüft und in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachstellen im Detail
		Q9(+)	Bis auf Details ein stimmiges Konzept, welches die Baselstrasse aufwertet und sicherer macht.			x															Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform					Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen		Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
25	Privatperson 12.08.2019	Online-formular																					
		Q6(+)	Die Lösung mit dem doppelten Kreuzen der Bahnlinie bei der Baseltorhaltestelle ist für Velofahrer eine denkbar schlechte Lösung: Wenn die Bahn kommt und anhält, muss man an ihr vorbei und fühlt sich typischerweise unwohl, weil man vielleicht nicht mitbekommt, wann sie wieder losfährt. Ein Lichtsignal würde nur wenig helfen, weil man es in der kurzen Distanz nicht unbedingt erwartet und man mit dem Abbiegen beschäftigt ist und damit, die Schienen nicht der Länge nach zu treffen. Zudem: Ungeduldige Velofahrer werden auf das Trottoir ausweichen. Auch für Autofahrer ist das doppelte Kreuzen gefährlich: Man erwartet es nicht. Sicherste Variante aus meiner spontanen, bescheidenen Sicht (Natürlich ohne Prüfung der tatsächlichen Machbarkeit): Trasseeführung der Bahn auf der Südseite (nicht doppelspurig), kein Mischverkehr, ein oder zwei Übergang mit Barriere, evtl. ein Übergang schliessen, klar gekennzeichneter Fahrradweg auf Nordseite, mit erlaubter Befahrung der Unterführung (inkl. klarer Kennzeichnung).		x									x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Platz für komplette Entflechtung nicht vorhanden. Führungsprinzip Velo-/Fussgänger wird in der nächsten Phase geprüft.
		Q7(+)	Bei der heutigen starken Befahrung der Baselstrasse und der Rötistrasse wird der Umfahrungsverkehr mit dem Konzept noch zunehmen. Evtl. müsste man andere Strassen ins Konzept mit einbeziehen (z.B. St. Niklausstrasse) und allenfalls die Gemeinden mit einbeziehen. Die Waldturmstrasse in Riedholz z.B. wird mit diesem Projekt vermutlich vermehrt genutzt, ist aber nur einspurig ausgebaut.		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Verkehrskonzept wird umfassend geprüft, ggf. auch flankierende Massnahmen geprüft.
		Q9(+)	Man müsste sich heute bereits Gedanken darüber machen, welche Umfahrungsstrassen bei einem Ausbau der Bahninfrastruktur (und des Angebotes) vermehrt genutzt werden und wo dies allenfalls zu neuen Konflikten (und Risiken) führt.		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Verkehrskonzept wird umfassend geprüft, ggf. auch flankierende Massnahmen geprüft.
26	Privatperson 13.08.2019	Online-formular																					
		Q3(+)	Schulwegsicherung, Bereich Querung Fahrrad Höhe Steinbruggstrasse; keine Verlagerung des Verkehrs in die Quartiere; kein Rückstau in die Nachbargemeinde infolge Pförtneranlage; sichere Querung des Zweiradverkehrs/Fussgängers von Nord nach Süd oder umgekehrt; keine Doppelspur für die Bahn, da Städte wie Basel, Bern und Zürich nur Probleme damit haben.		x		x			x			x									vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Schulwegsicherung sowie Detailquerungen Fuss- und Veloverkehr werden in der nächsten Phase geprüft.
		Q4(+)	Flyer + E-Bikes auf Fuss-/Radweg auf ganze Länge und Kreisel Baseltor; Privatausfahrten direkt auf die Baselstrasse zwischen St. Katharinen und Baseltorkreuzung		x							x	x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
		Q5(+)	problematisch: Der Doppelspurausbau löst die Problematik nicht, dass aufgrund von Denkmal geschützten Objekten schlichtweg zuwenig Platz vorhanden ist für alle Verkehrsteilnehmer sicher in einem eigenen Bereich zu führen. Die beste Lösung wäre die Verlagerung auf einen Bus anstelle der Bahn.			x			x	x											vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn Der Mischverkehr hat den Vorteil, dass der vorhandene Raum haushälterisch genutzt wird.
		Q6(+)	Auf dem Projekt ist nicht ersichtlich, wo das Postauto seine Haltestellen hat?	x																	x	Das Postauto hält an denselben Kanten wie die Bahn. Die Zick-Zack-Linie zeigt den Halteort der Busse.
		Q6(+)	Schulwegsicherung fehlt.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Schulwegsicherung werden in der nächsten Phase weiter vertieft. Beim Knoten Sternen (Hautpbeziehung für den Schülerverkehr) ist wie heute LSA- gesicherter Übergang
		Q6(+)	Rückstauproblematik von der Pförtneranlage St. Katharinen aufzeigen?		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Wird im Verkehrsmanagement aufgezeigt.
		Q6(+)	Kann trotz Rückstau die Ein-/Ausfahrt der Hauptkreuzung Anschluss Feldbrunnen Süd an die Baselstrasse jederzeit einwandfrei gewährleistet werden?		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Ja, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen wird dies sichergestellt. Die Planung des Verkehrsmanagements wird in der nächsten Phase stufengerecht weiterentwickelt. Dies Szenarien Ausweichverkehr von Autobahn
		Q6(+)	Verschiebung Haltestelle Sternen Richtung Baseltor bringt nichts, da zu kurze Distanz Richtung Westen. Diese Verschiebung könnte die Kreuzung Sternen komplett infolge Rückstau versperren.			x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Der Verkehrsfluss wurde mittels Verkehrssimulation nachgewiesen.
		Q6(+)	Wie können die Blaulichorganisationen den stehenden Zug überholen ohne den Gegenverkehr zu tangieren?		x																x Blaulichtorganisationen	Das Dispositiv der Blaulichtorganisationen wird in den nächsten Projektphasen festgelegt. Grundsätzlich sind Blaulichtfahrzeuge bei Einsatzfahrten vortrittsberechtigt, auch gegenüber Gegenverkehr. Dementsprechend können diese die Bahn überholen.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
		Q6(+)	Wie kann verhindert werden, dass der Verkehr sich in die Quartiere verlagert, da bei einem Unfall auf der Autobahn jeglicher Verkehr über die Baselstrasse umgeleitet wird und es zu grossen Behinderungen kommt (wöchentlich)?		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Thematik des Überlastfalls Autobahn wird im Projekt aufgenommen und die Dosieranlagen entsprechend darauf ausgelegt.
		Q7(+)	Variante Einspur wie bis anhin prüfen?			x	x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
		Q7(+)	Einseitiges Trottoir für Fussgänger im Bereich Bistum Süd genügend, da keine Bedarf vorhanden.		x							x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
		Q7(+)	Variante Busersatz prüfen?			x				x												vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q7(+)	15 Min Takt ohne Ausbau Doppelspur bis Feldbrunnen prüfen und falls nicht möglich, fallen lassen. Mit dem Postauto und der Bahn gibt es heute ja bereits einen 15 Min Takt.			x			x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Das Projekt ist nicht durch den Viertelstundentakt bedingt.
		Q9(+)	Ich hoffe, dass die Städtebauplaner von Bern, Basel und Zürich beigezogen wurden, welche Erfahrungen sie mit der Zusammenlegung Bahn und Strassenverkehr gemacht haben und diese Erkenntnisse dann in die Planung/Projekt einbezogen und berücksichtigt werden.	x																	x	Kenntnisnahme / Dies ist erfolgt.
27	Privatperson 15.08.2019	Online-formular																				
		Q5(+)	Das Projekt ist überrissen und führt zu neuen Problemen. Die doppelte Gleisführung von weniger als einem km zwischen Baseltor und St. Kathrinen macht aus einer Kantonsstrasse ein Bahntrasse mit einer Bahn, die im Unterschied zu einem Tram wesentlich breiter ist. Damit werden neue Gefahren geschaffen. Das Projekt berücksichtigt die zukünftige Entwicklung der Mobilität von Verkehrsteilnehmenden nicht. Mit den vorgesehenen Pförtner- und Regulierungsmassnahmen, um zu einem späteren Zeitpunkt den Viertelstundentakt einzuführen, bringen neue Probleme - Rückstau, Schwierigkeiten als Verkehrsteilnehmende überhaupt noch z.B. beim Sternen die Baselstrasse überqueren oder auf die Baselstrasse einfahren zu können.			x		x	x									x				vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q6(+)	Dass die bestehenden Gleisanlagen saniert werden sollen, dürfte unbestritten sein. Die Sanierung soll sich auf die bestehenden Gleisanlagen beschränken und nicht mit doppelter Gleisführung verkoppelt und überladen werden.				x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
		Q6(+)	Dass bei einer neuen Haltestelle Baseltor noch alte Bäume gefällt werden müssen, zeigt wie umweltverträglich das Vorhaben der doppelten Gleisführung ist. Dies wird im übrigen nirgends erwähnt, sondern wurde erst bei Nachfragen bestätigt. Dem Projekt fehlt es an Transparenz. Die Sicherheit wird damit nicht gefördert.		x				x						x	x					x Transparenz fehlt	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema Umwelt (inkl. Themenbereichen Flora / Fauna) wird im Umweltbericht dokumentiert sein, welcher Gegenstand des Auflagedossiers ist. Einschätzung zur Transparenz wird zur Kenntnis genommen.
		Q7(+)	Das Projekt soll überarbeitet und reduziert werden. Die Vorstellung, dass auf der Baselstrasse der Mischverkehr gefördert werden soll, entspricht nicht den allgemeinen Tendenzen. Für Velofahrende sind Gleise grundsätzlich eine Gefahr. Dass nun mit der doppelten Gleisführung diese Gefahr verstärkt wird, dürfte unbestritten sein. Für Zweiradfahrer drängen sich andere Routen auf anstatt die Baselstrasse.		x	x			x			x						x				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Führung Veloverkehr wird detailliert geprüft.
		Q7(+)	Das Projekt berücksichtigt in keiner Weise die täglichen Staubildungen auf der A1, die zu Fluchtverkehr u.a. via Baselstrasse führen. Mit einer doppelten Gleisführung und Pförtneranlagen werden Rückstaus geradezu vorbildlich gefördert.		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q9(+)	Die geplante Doppelspurigkeit und dies auf knapp einem km wird nicht zu einem flüssigeren Verkehr auf der Baselstrasse sondern zu mehr Problemen und Gefahren führen. Die Sicherheit wird damit nicht gefördert.			x			x					x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
		Q9(+)	Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Steinbruggquartiers wird mit der Verlegung der Haltestelle Sternen zudem der Weg weiter.			x														x	Die zu engen Platzverhältnisse an der aktuellen Lage der Haltestelle (Engstelle zwischen Sternengasse und Fialastrasse) erfordert eine Verschiebung. Die Lage der neuen Haltestelle ist optimal auf puplikumsintensive Einrichtungen (Schulen, Migros, Restaurant) ausgerichtet.
		Q9(+)	Die Tatsache, dass Bundesgelder in das überrissene Projekt fliessen, sollte nicht ausschlaggebend sein, ein solches Projekt zu realiesieren. Eine Überarbeitung und ein Vorschlag, der sich auf die Sanierung der bestehenden Gleisanlagen reduziert ist angebracht.				x	x										x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
28	Privatperson / Anrainerliegenschaft 15.08.2019	Online-formular																			
		Q3(+)	Starke Beleuchtung Kostennutzen und Prüfung Alternativlösung mit Einsatz von Bussen.			x				x							x			vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q4(+)	Die vermeintliche Verbesserung durch das Projekt der Sicherheit wage ich zu bezweifeln, da durch den Verkehr der Bahn auf beiden Spuren inkl. Fahrräder und Autos die Uebersichtlichkeit für Einmündungen z.B. schwieriger und nicht per se sicherer werden wird!			x			x					x						vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Das Thema Sicherheit wird in der weiteren Planung vertieft betrachtet.
		Q5(+)	Die Kosten sind unverantwortlich im Verhältnis zum Nutzen und es wird den Verkehrsfluss in Spitzenzeiten zum Erliegen bringen. Die angepriesenen Sicherheitsverbesserungen sind für mich nur partiell gegeben. Denke auch, dass die gewünschte Verbesserung von behindertengerechten Haltestellen nur mit grossen Kompromissen in diese bestehende historisch gewachsene Infrastruktur integrierbar ist. Denke zudem, dass die Grobkostenschatzung nicht ausreichen wird!			x								x		x	x			vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q6(+)	Von mir aus gesehen ist die heutige Verkehrsführung mittel Softmassnahmen zu verbessern. So zum Beispiel mit farblicher besserer Erkennbarkeit von Gefahrenzonen und allfälligem Einsatz von Beleuchtungen und Warnlampen bei Einmündungen (z.B. Grimmengasse).			x			x				x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Bahn- und Strassenanlage müssen gesamthaft saniert werden, Softmassahmen sind vor dieser Ausgangslage nicht zielführend und zulässig. Normen und Standards müssen im Rahmen einer Gesamsanierung erfüllt werden können.
		Q7(+)	Systematische Befragung der Nutzer und Anrainer sowie dann zuletzt der Bevölkerung, ob dies wirklich einem echten Bedürfnis entspricht und Prüfung von Alternativoptimierungen inkl. mittelfristigem Einsatz von Bussen mit privilegiertem Busstreifen. Zudem lässt sich damit die Kapazität viel Besser an die verschiedenen Tageszeiten anpassen.			x				x												vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
		Q9(+)	Ich nutze diesen Strassenabschnitt zwar hauptsächlich als Automobilist, bin aber zusehens viel mehr mit dem Fahrrad und zu Fuss unterwegs. Ich denke, dass jeder Unfall einer zu viel ist, aber heute ist der Fahrradfahrer zum Beispiel sowohl gesetzeswidrig als auch unhöflich rechts vorfahrend (mit e-Bike in fahrlässiger Weise) unterwegs und diese Geschehnisse werden mit dem überteuerten vermeintlichen Verbesserungsprojekt gerade nicht wirklich besser. Für alle Einmündungen auf dieser Strecke wird die Wahrnehmung komplexer und gefährlicher! Zudem bin ich der Meinung, dass die Bedeutung z.G. Strassenbahn unverhältnismässig gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern ausfällt und so nicht funktionieren wird.			x		x	x			x			x				x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Die Führung des Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
29	Privatperson / Anrainerliegenschaft 16.08.2019	Online-formular																				
		Q3(+)	Individualverkehr wird durch Bahn behindert, heutige Lösung aber besser als die geplante. Querstrassen mit drehendem Rotlicht vor Bahn warnen!			x			x					x							x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Nach geltenden Vorschriten ist ein Drehlicht nicht zulässig, die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV.
		Q4(+)	Einmündung Fialastrasse Richtung Norden verboten!!! Einbahnstrasse! Für Velofahren heute schon genügend übersichtlich	x									x								ist bereits so im Projekt vorgesehen
		Q6(+)	Haltestellen der Bahn und Bus an falschen Orten			x															x	Die Haltestellen wurden gemäss dem Bestand und den Möglichkeiten aufgrund der engen Platzverhältnisse festgelegt.
		Q6(+)	Querstrassen mit drehenden Rotlichtern vor durchfahrender Bahn warnen			x															x	Nach geltenden Vorschriten ist ein Drehlicht nicht zulässig, die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV.
			Neue ÖV-Haltestelle (Halt auf Verlangen) zwischen ehem. Restaurant Steinbrugg und Steinbruggstrasse. Dadurch werden das Hubelmatt- und Steinbruggquartier an den ÖV angebunden. Mit der Verschiebung Haltestelle Sternen ist der ÖV noch weiter von einem Quartier mit rund 1'500 Einwohnern weg. Haltestelle St. Katharinen ist nur für das Altersheim und ein paar umliegende Liegenschaften.		x								x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Fussgängerstreifen Grimmengasse-Fialastrasse wieder westlich der Kreuzung, wie früher. Fialastrasse hat nur auf der Westseite einen Fussweg. Heute gehen viele Fussgänger neben dem Fussgängerstreifen über die Strasse! Wird am heutigen Standort auch morgen der Fall sein.			x						x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Der FGS wurde wegen fehlenden Sichtweiten und schweren Fussgängerunfällen verlegt. Neu soll der FGS mit einer Mittelinsel ausgestaltet werden, westlich der Kreuzung besteht aber wegen denkmalgeschützen Mauern kein Platz hierzu.
			Warum wurde der Gemeinderat von Feldbrunnen im Mai 2018 unter Ausschluss der Öffentlichkeit über die Sanierung und Gestaltung der Baselstrasse in Solothurn informiert und der Gemeinderat der betroffenen Stadt bis heute nicht? Es wäre ein Jahr Zeit gewesen!			x															x	Der Gemeinderat Solothurn wurde im Rahmen der Mitwirkung an einer separaten Veranstaltung am 18. Juni 2019 informiert und zur Stellungnahme eingeladen.
			Warum wird nicht ein Ersatz bis Flumenthal mit Elektrobus geprüft? In den Stosszeiten könnte dieser im 5 bis 10 Min. Takt fahren und käme somit auf die gleiche Kapazität wie die Bahn. Würde Kosten senken.			x				x								x				vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Für schätzungsweise 15 bis 25 Personen am Tag wird St. Kathrinen mit einem Perrondach ausgestattet. An den anderen Haltestelle steht man im Regen? Es wird betont, dass ein Mittelperron erstellt wird. Richtung Feldbrunnen muss ja auf dem Mittelperron eingestiegen werden!	x																	x	Die Ausgestaltung der Haltestellen ist Teil der detaillierten Planung. Standardmässig wird heute ein Witterungsschutz vorgesehen.
			Warum wurde keine öffentliche Veranstaltung mit Podiumsdiskussion und Fragen aus dem Publikum durchgeführt. Bei der neuen Ortsplanungsrevision wurden diese Veranstaltungen rege besucht und diskutiert. Es reicht heute nicht, wenn nur die direkt anliegenden Bewohner eingeladen werden.			x															x	Während der Mitwirkung konnten an insgesamt 6 Daten die Unterlagen eingesehen werden und Fachleute standen Red und Antwort. Zur Mitwirkung war die ganze Bevölkerung eingeladen, die Informationsflyer wurden in einem erweiterten Perimeter an rund 2000 Haushalte verteilt. Die Mitwirkung war damit sehr umfassend, auch mit einer eigens eingerichteten Homepage.
			Warum hat die ASM gegen den ursprünglich auf dem AMAG-Areal geplanten Migros und Denner eine Einsprache gemacht und es wird höchstens einen kleinen Migros geben. Fazit: Kunden erhalten nicht das gewünschte Sortiment und fahren weiterhin mit dem Auto ins Ladendorf. Migros AMAG wird dann in wenigen Jahren wieder weg sein, wenn nur das Vergessene dort eingekauft wird. Kanton begründet mit der Ausfahrt auf eine Kantonsstrasse.			x															x	Die Einsprache bezog sich auf die Einfahrt. Diese konnte in der Zwischenzeit mit der Migros geklärt werden.
			Wohin führt die Ausfahrt beim Jumbo? Auf eine 3-spurige Kantonsstrasse! Es kann doch in der heutigen, umweltbewussten Zeit, nicht sein, dass ein öffentlicher Verkehrsbetrieb sich gegen einen Quartierladen, wo die Bewohner noch zu Fuss oder Velo einkaufen können, erfolgreich wehrt.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überfriebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Es wurde ein Projekt im Büro, von mehrheitlich nicht ortskundigen Personen, aufgegleist und nun der Bevölkerung ein fertiges Projekt vorgelegt, an dem keine Änderung mehr vorgenommen wird. Mitwirkung und Info-Tage während der Sommerferienzeit (in der Hoffnung, dass wenige sich darum interessieren!?). Warum dauert die Mitwirkung nur bis Freitag und nicht bis Sonntag, dass man noch am Wochenende eine Eingabe machen kann. Es sind Kleinigkeiten, die aber das vorhergeschriebene verstärken! Würde mich freuen, wenn meine Fragen beantwortet würden. Es wird immer wieder begründet, dass der Bund nur eine Doppelspur finanziert. Es muss doch die beste und billigste Lösung ausgeführt werden. Der Bund arbeitet auch mit Steuergeldern. mE muss die Variante Bahn und Bus gerechnet und verglichen werden.				x		x								x			x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Die beauftragten Büros waren mit der örtlichen Situations bestens vertraut. Die Mitwirkung wurde auf 8 Wochen verlängert (anstelle üblichen 4 Wochen), da sie über die Sommerferien erfolgte. Diesem Umstand wurde damit Rechnung getragen. Der Bund hat das eingereichte Projekt geprüft und hinsichtlich Wirkung beurteilt. Es wird nur deswegen durch den Bund mitfinanziert, weil es eine gute Wirkung erzielt.
			Es ist auch interessant, dass beim Besuch eines Infoabends die Person der ASM nicht sagen konnte, wieviele Passagiere täglich zwischen Flumenthal und Solothurn Baseltor fahren. Er kannte nur die gesamt ASM Passagierzahl. Auch die jährlichen anfallenden Kosten für Kanton und Gemeinden wusste niemand.			x															x	Wir entschuldigen uns dafür, dass die Passagierzahlen nicht grad ad hoc am Infoabend genannt werden konnten und liefern dies hier gerne nach. Zwischen Solothurn Baseltor und Solothurn St. Katharinen sind pro Tag (Werktag Mo-Fr) im Durchschnitt rund 2'250 Personen im Zug unterwegs. Von 2013 (erstes Betriebsjahr mit der Linienverlängerung von Niederbipp nach Oensingen) bis 2018 ist das Fahrgastaufkommen zwischen Solothurn und Oensingen um rund 12 % angestiegen. Für das Projekt fallen für die Gemeinden keine Kosten an, ausser für die öffentliche Belechtung und eigene Werkleitungen. Der Kantonsanteil über den Strassenbaufonds beträgt ca. CHF 12 Mio.
			Zum Schluss noch eine Bemerkung zu den Fragen: Diese sind wirklich so gestellt, dass nur das vorliegende Projekt in Frage kommt und somit die Bevölkerung ja hinter diesem steht. Behaupte, dass das vorliegende Projekt einige Gefahrenstellen aufhebt, aber neue schafft. Mit all den noch kommenden Massnahmen wird mit der Zeit niemand mehr in die Stadt zum Einkaufen kommen, sondern alle fahren mit den Autos viele Kilometer in die Einkaufszentren auf dem Lande. Die haben zwar alle einen guten ÖV-Anschluss, nur kommen alle mit dem Auto! Solothurn ist nicht Bern oder Zürich, wo ein Tram sinnvoll ist. In der Provinz ist dies der falsche Ansatz. Die Bahnstrecke Solothurn-Herzogenbuchsee oder Solothurn-Lass wurden auch auf Bus umgestellt und funktionieren bestens. Bitte nochmals über die Bücher gehen und nicht von Bern diktieren lassen. Hoffe, dass die Bevölkerung im Osten der Stadt im weiteren Verlauf des Projektes immer informiert wird. Unter anderem interessiert auch, wie der Verkehr während der Bauphase umgeleitet wird und welche Beeinträchtigungen kommt auf die Quartiere zu.			x		x												x	x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Informationen zur Bauzeit sind zu gegebener Zeit vorgesehen. Die Unterlagen werden ausserdem im Rahmen der öffentlichen Auflage einsehbar sein.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform					Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen		Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
30	Privatperson 14.07.2019	Frage-bogen																					
		Q4(+)	Eine parallele Querung für Fahrräder über die Geleise muss unbedingt entschärft werden. Ev. Durch Gummieinlagen in die Geleise (Unfallgefahr).		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Veloverkehrs wird im Projekt detailliert betrachtet, inkl. der Querungen.
		Q5(+)	Gut für den Langsamverkehr Fahrräder und Fussgänger. Schlecht wegen Rückstau in bewohnte Gebiete (Feldbrunnen).			x							x				x					vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die entsprechenden Knotensteuerungen werden in der nächsten Phase verfeinert. Die entsprechenden Dosieranlagen werden eingeplant und auch flankierende Massnamen geprüft.
		Q6(+)	Die eh geplante Verbreiterung des Rad und Fusswegs Baselstrasse Süd zw. St.Katharinen und Feldbrunnen muss unbedingt im aktuellen Projekt integriert werden. Die aktuelle akute hohe Unfallgefahr bei Begegnungen Bahn, Fussgänger, Fahrräder mit Anhänger und Kinderwagen kann eigentlich niemand mehr verantworten. Es wäre tragisch, wenn es einen Unfall mit schwerwiegenden Folgen bräuchte um diese Verbreiterung endlich zu realisieren.		x								x		x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikte Die Führung des Veloverkehrs wird im Projekt detailliert betrachtet.
		Q7(+)	Die Möglichkeit für die freie Fahrt von Rettungsdiensten, Ambulanz Feuerwehr muss im ganzen Projekt vertieft überdacht werden. Durch die Verschiebung der Haltestelle Sternen nach Westen verschlechtert sich der Zugang von Passagieren aus den Quartieren nördlich und südlich Steinbrugg. Eine zusätzliche Haltestelle für diese Personen wäre ein echter Mehrwert für weitere Passagiere.		x									x				x				x Blaulichtorganisationen	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Weitere Haltestellen sind aus Fahrzeitgründen zwischen Solothurn und Oensingen nicht realisierbar. Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen werden in der Planung berücksichtigt.
		Q9(+)	Je schlechter die Ausfahrten aus dem südlichen Dorfteil von Feldbrunnen durch Rückstau auf der Baselstrasse desto grösser die Wahrscheinlichkeit von Störungen durch Autos, die auf der Barriere blockiert sind und desto eher ist die freie Fahrt der Bahn gestört. Es muss unbedingt ein Pförtnersystem östlich der Gemeinde Feldbrunnen eingesetzt werden.		x													x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Anliegen einer schrittweisen Pförtnerung mit einer Anlage am östlichen Ortseingang in Feldbrunnen wird geprüft.
		Q9(+)	Auch schon wegen den negativen Folgen von Umweltbeeinträchtigungen muss der Rückstau im Gemeindegebiet Feldbrunnen unbedingt vermieden werden. Auch muss vermieden werden, das unsere Gemeinde immer schlechter an das Kantonsstrassennetz angebunden wird. Jetzt schon die Barrieren, später ev. vermehrten Rückstau.		x										x			x	x					vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Rahmen des Projekts wird eine optimale Verkehrsteuerung geprüft
		Q9(+)	Rettungsdienste!		x																x Blau-lichtorganisation-en	Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
31	Ref. Kirchgde SO Verband / Anrainerliegenschaft 14.08.2019	Brief																				
			Aus Sicht der Reformierten Kirchgemeinde Solothurn ist eine Sanierung gemäss Bestand zu bevorzugen.			x	x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Bushaltestelle plus asm-Haltestelle zusammen sind zu lang, um sie zwischen Baselstrasse 8 und Baselstrasse 16 an einem Stück zu organisieren.		x						x									x Kombi-Haltestelle Bahn/Bus zu lange	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften In der weiteren Projetierung werden die Haltestellen nochmals überprüft.
			Die neue Einfahrt im letzten Baumfeld Richtung Feldbrunnen, unmittelbar an der Hauswand von Baselstrasse 16, können wir so nicht akzeptieren. Der historische Bau verlangt einen möglichst zentralen Zugang, die seitlich angeordnete Zufahrt wird dem Gebäude nicht gerecht. Wir können einer Zufahrt im zweitletzten Baumfeld Richtung Feldbrunnen zustimmen. (Gemäss Plan ASM42_GP5211 vom 10.04.2019)		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) nochmals besprochen.
			Für unser Grundstück besteht eine Verfüqung, welche die Grünfläche klar regelt und uns weitere nicht begrünte Fläche untersagt. Wir verlangen, dass diese Verfügung aufgehoben wird. Durch die neue Zufahrt können wir die Anzahl benötigter Parkplätze nicht mehr anordnen.		x						x									x	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Für die Dauer der Baustelle, in welcher die Zufahrt zu unserem Grundstück nicht möglich ist, fordern wir die unentgeltliche zur Verfügungstellung von 11 Parkplätzen in Gehdistanz. Davon muss mindestens ein Parkplatz behindertengerecht ausgestaltet sein. Maximale Gehdistanz = 5 min.		x						x								x		vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Erarbeitung eines Baustellenkonzept ist Gegenstand der nun folgenden Projektierung. Das Anliegen wird geprüft.
			Wir fordern die totale Schadloshaltung der Reformierten Kirchgemeinde Solothurn. Es dürfen keine Kosten für bauliche Massnahmen an die Gemeinde abgewälzt werden. Im Detail fordern wir, das die Anpassung der Mauer optisch einwandfrei ausgeführt wird, es darf kein Flickwerk entstehen. Wir fordern den Einbau des bestehenden oder eines neuen Holztores in gleicher Optik, in der neuen Zufahrt. Wir fordern dein Einbau eines neuen Schaukastens im neuen Mauerstück bei der bestehenden Zufahrt, der Schaukasten wird durch uns gestellt. Wir fordern die Entfernung des Stützpfeilers für die Oberleitungen aus unserem Grundstück, dieser steht in Konflikt mit der neuen Zufahrt. Die Mauerflügel der bestehenden Zufahrt sind vollständig zu entfernen.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
			Es darf während der Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens keinen Stau vor der Einfahrt zu unserem Grundstück geben.		x																Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Eine Vergrösserung des bestehenden Wartebereiches vor den Gebäuden Baselstrasse 8 und 10 ist aus Sicht der Anwohner nicht wünschenswert, da es sich bereits heute um einen problematischen öffentlichen Aussenraum handelt (Littering Wildpinkeln, nächtliche Lärmemissionen).		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Sollten weitere Besprechungen mit Denkmalpflege stattfinden, welche unsere Liegenschaften betreffen, fordern wir eine frühzeitige Information und Einladung zur Sitzung.	x																	x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung / Der Einbezug der betroffenen Grundeigentümer ist im Vorprojekt vorgesehen.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
32	Haus der Kunst, Anrainerliegenschaft 15.08.2019	Brief																			
			Ich beurteile die im Fragebogen gestellten Fragen als Alibiübung und lasse Ihnen deshalb die Eingabe in Fliesstext zukommen.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung / Die Form der Eingabe ist freigestellt
			Als Mieter der Liegenschaft Baselstrasse 27 bin ich durch das Projekt direkt betroffen. Mein Widerstand gegen das Projekt ist gross. Es besteht der Eindruck, als ginge es bei diesem Projekt insbesondere darum, Bundesgelder „abzuholen", es sei dies der primäre Grund für das Bauvorhaben und es rücke dabei die Frage nach Sinn und Notwendigkeit des Projekts in den Hintergrund. Es ist nicht ersichtlich, wem dieses Projekt dienen sollte. Bedauerlich ist im Übrigen auch, dass der Baseltorkreisel nicht mehr zweispurig geführt werden soll. Zum guten Verkehrsfluss wird dies wohl nicht beitragen.			x			x									x			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Bundesgelder für das vorliegende Projekt gibt es nur, weil die Wirksakeit des Projektes gut ist und dies auch vom Bund so eingestuft wird. Nebst der erforderlichen Sanierung von Bahn und Strasse dient das Projekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der Verbesserung des Angebotes für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch einer besseren Gestaltung.
			Das gesamte Projekt ist schlicht und einfach nicht nachvollziehbar und diese Meinung vertritt ein grosser Teil der Bevölkerung; Kopfschütteln statt Begeisterung.			x	x														Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Signalanlage für Einfahrt Baselstrasse 27: Die Einfahrt darf auf keinen Fall durch eine Signalanlage eingeengt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einfahrt oft auch von Lastwagen und Camions benützt wird u.a. zur Anlieferung von grossen Kunstwerken, Technik und Mobiliar für Grossanlässe der Solothurner Filmtage und Reisecars (Anlässe im Frauenkloster hinter der Liegenschaft). Die Einfahrt ist für solch grosse Fahrzeuge schon jetzt eine Herausforderung. Eine zusätzliche Einengung durch eine Lichtsignalanlage würde die Durchfahrt für solche Fahrzeuge behindern. Allenfalls wäre zu prüfen, ob eine Lichtsignalanlage in der bestehenden Pflanzen-Rabatte zu platzieren wäre, nicht aber in der Einfahrt.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Radweg-Management: Sollte tatsächlich nordseits der Radweg wie geplant auf dem jetzigen Trottoir durchführen, ergibt sich für die Ausfahrt von der Liegenschaft Baselstrasse 27 eine grosse Gefahr des Übersehens von herannahenden Velofahrern, weil die Strasse ja um die genannte Liegenschaft in einer leichten Rechtskurve verläuft, was die Sicht beim Herausfahren auf herannahende Velofahrer massiv behindert bzw. verunmöglicht. Es besteht deshalb eine grosse Gefahr des Nichtsehens von insbesondere schnell fahrenden Velofahrern, was bei entsprechenden Unfällen unweigerlich tiefgreifende nachteilige haftpflichtrechtliche Folgen hat. Es gibt schon heute ab und zu Radfahrer, welche widerrechtlich auf dem Trottoir fahren. Deshalb kennen wir diese Gefahr bereits.		x						x	x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Die Führung des Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Abfederung Geleisebeete: Sollte zu unserem Bedauern an der Zweigleisigkeit des Projekts und der höheren viertelstündigen Frequentierung der Fahrten festgehalten werden, möchte ich beliebt machen, dass die neuen Geleisebeete wenigstens eine Abfederung erhalten; als Kompensation, damit die Substanz des historischen Gebäudes (ehem. Klosterkirche St. Josef) nicht noch mehr leidet durch die Erschütterungen, die es bereits jetzt bei jeder Zugdurchfahrt erleidet.		x											x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema "Erschütterungen" und die erforderliche Gleislagerung wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft. Bahnseitig ist eine neue Fundation mit einem Trog vorgesehen, welcher gegenüber heute die Erschütterung wesentlich besser abfedert.
			Im Weiteren verweise ich umfassend auf die mir auch vorliegende Stellungnahme der Liegenschaftseigentümer Baselstrasse 20 -26 (Marianne und Urs Jeger), welcher ich mich als Betreiber des Haus der Kunst St. Josef in der Liegenschaft Baselstrasse 27 vollumfänglich anschliesse. Insbesondere betone ich folgende Ausführungen, welche auch für die Liegenschaft Baselstrasse 27 zutreffen: Sehr viele Grundeigentümer an der Baselstrasse sind überzeugt, dass das Projekt eine Verschlechterung der Situation insbesondere für die Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer bringt. Im Zeitalter, wo elektrobetriebene Busse und voraussichtlich teilautonom verkehrende Busse auf der ganzen Welt in Entwicklung sind, sollten Überlegungen zum weiteren Ausbau des Busnetzes im Vordergrund der Verkehrsplanung stehen, zusammen mit der Strategie des Langsamverkehrs in den Städten, wie dies andernorts (z.B. in den Kantonen Baselland und Zürich) auch geschieht.			x			x	x											vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überfriebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Isolierte Betrachtungsweise: Eine Investition von dieser Tragweite sollte erst bei gleichzeitigem Vorliegen von Planungskonzepten für die Bahn, den Bus, die Autos, die Velos und die Fussgänger gefällt werden. Das Bipperlisi wird zur Zeit vom Bahnhof Solothurn bis Oensingen durchwegs (jedenfalls dort, wo es auf der Strasse fährt) einspurig geführt. Lediglich auf der Baselstrasse auf einer Strecke von weniger als 1 km soll das Bipperlisi neu zweispurig geführt werden, was die zukünftige Entwicklung der Mobilität völlig ausser Acht lässt. Dieses Projekt ist, wie es Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri sagt, überrissen, zumal bereits jetzt voraussehbar und auch so kommuniziert wurde, dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes weitere Massnahmen, insbesondere die Enteignung von Grundeigentümern und die Aufhebung von Bus- und Postautolinien notwendig werden. Dieses isolierte, lediglich auf die Bahn fokussierte Projekt löst die zukünftigen Mobilitätsprobleme nicht und stellt daher eine momentane punktuelle Scheinlösung dar.			x	x	x	x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Das Projekt ist abgestimmt auf die langfristige Angebotsplanung des öV im Kanton Solothurn.
			Mangelnde Transparenz: Wie Zeitungsberichten, Protokollen und Gesprächen zu entnehmen ist, sind weitere Massnahmen zum Ausbau des Bipperlisi geplant, welche teilweise sehr einschneidende Folgen für Grundeigentümer sowie sämtliche Verkehrsteilnehmer an der Bahnlinie des Bipperlisi haben werden. Es ist wenig zielführend und erhöht die Akzeptanz nicht, lediglich ein Teilprojekt vorzustellen und die bereits existierenden weiteren Ausbaupläne nicht offen zu legen bzw. nicht ein Gesamtpaket unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu «schnüren». So sind denn auf den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentakts angeblich auch weitere bauliche Massnahmen notwendig, die eben zu materiellen Enteignungen führen und einen Zeitgewinn von gerade einmal 16 Sekunden (!!) bringen sollen (Protokoll des Gemeinderats von Feldbrunnen 6/2018 vom 14. Mai 2018).			x															x	Angesprochen wird das angrenzende Projekt "Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen" in Feldbrunnen. Dieses Projekt ist Bestandteil des STEP 2030/35 und Voraussetzung, dass ein Viertelstundentakt eingeführt werden könnte. Es besitzt jedoch einen anderen Zeithorizont (Realisierung frühestens ab 2027) als das Projekt " Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse" (Realisierung ab 2023).
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsträchtige Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x		x							x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vortrittsberechtigte Bipperlisi als «Pflug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x		x			x				x							vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überliefernden» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
33	Privatperson / Anrainerliegenschaft 14.08.2019	Brief																			
			Verschärfung der Unfallgefahr durch eine Zusammenlegung von Auto- und Bahnspur.			x			x					x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Zunahme von Verkehrsstaus durch zusätzliche Haltestellen der Bahn.			x										x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Es werden keine zusätzlichen Haltestellen für die Bahn geschaffen.
			Unverhältnismässiger Kostenaufwand.			x											x				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Keine Vergrösserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Erhöhung der Umweltbelastung, weil der Autoverkehr sich weniger zügig bewegen kann.	x											x	x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Eine Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen.
			Das Argument, wonach die Verkehrssicherheit bei 2-spurigen Strassenbahnen unter Wegfall einer eigenen Fahrspur für den Autoverkehr grösser sei, ist unzutreffend und irreführend. Gefährliche Situationen könnten beispielsweise entstehen, wenn ungeduldige oder ortsunkundige Automobilisten, versuchen die Bahn zu überholen.			x								x						vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erfahrungen aus anderen Städten mit Strassenbahn im Mischverkehr zeigen ein anderes Bild.
			Zudem ist es ökologisch unvernünftig, die Fahrspuren für die Bahn und den Autoverkehr zusammenzulegen; dies bewirkt mit Sicherheit eine höhere Umweltbelastung (vergrösserter CO2-Ausstoss im Kolonnenverkehr, höhere Lärmemissionen).	x											x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Eine Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen.
			Ein öffentliches Interesse, den Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Baseltor und Sternen im «Mischverkehr» zu befahren, besteht nicht.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Wenn tatsächlich eine zweite Spur der Strassenbahn in Erwägung gezogen würde, so ist der geplante Standort für eine Haltestelle vis-à-vis des Stadtpräsidiums ungeeignet.		x								x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Unmittelbar nach einem sehr stark befahrenen Kreisels dürfen keine Haltestellen gebaut werden. Das ist verkehrstechnisch unsinnig. Der permanente Rückstau wäre damit vorprogrammiert.			x														x	Die genau Lage der Haltestellen wird in der weiteren Projektierung hinterfragt. Die Haltestelle befindet sich, nach aktueller Planung in einem eigenen Trassee und versursacht dadurch keinen Rückstau.
			Der Bau einer Haltestelle für das Bipperlisi vor der Liegenschaft Baselstrasse 8 ist planerisch kaum umzusetzen. Dort befinden sich bereits eine Bushaltestelle sowie Ein-/Ausfahrten zu den Privatliegenschaften auf der Südseite der Baselstrasse. Die bestehende Bushaltestelle plus eine asm-Haltestelle sind zusammen zu lang um sie an diesem Standort nacheinander in einem Stück zu organisieren.		x								x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Zufahrt wurde im BGK bereits geprüft und als machbar taxiert. Die genau Lage der Haltestellen wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Geplant ist offenbar, dass die Zufahrt zum Vorplatz der Liegenschaft Baselstrasse 12 an die Ostgrenze dieses Grundstücks verschoben wird. Damit würde der gesamte Zu- und Wegfahrts-Verkehr des Verwaltungsgebäudes der Reformierten Kirchgemeinde neu unmittelbar neben den Wohnräumlichkeiten unseres Hauses Nr. 16 abgewickelt. Dies wäre unzumutbar, weil mit höheren Lärmemissionen (durch LKWs und PWs) zu rechnen wäre. Dadurch würde die Privatsphäre eingeschränkt. Zudem würde der Wert unserer Liegenschaft reduziert. Der Zugang zur Liegenschaft Nr. 12 darf keinesfalls ganz im östlichen Teil erfolgen.		x					x											vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz berücksichtigt.
			Bei einer Konzentration der Bipperlisi-Haltestelle und der Bushaltestelle am selben Standort, müsste mit einer unerwünschten Verschärfung der heute bereits bestehen Probleme (Lärmemissionen, Vandalismus, Littering etc.) gerechnet werden.			x									x				x Kombi-Haltestelle	vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Es handelt sich um die Nutzung von öffentlichem Raum, die Auswirkungen sind auch an anderem Standort dieselben.
			Wir verfügen bei der Liegenschaft Baselstrasse 16 über vier Garagen, welche wir täglich benötigen und eine Zu- und Wegfahrt zum Grundstück Baselstrasse 18. Dabei handelt es sich um die einzig möglichen Zufahrten. Diese müssen auch in Zukunft gewährleistet sein.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
			Der Standort der asm-Haltestelle vor den Liegenschaften Baselstrasse 12 ist zudem schon deshalb nicht ideal, weil in nächster Nähe, nämlich nur drei Liegenschaften weiter, beim ehemaligen AMAG-Gelände (Baselstrasse 30, Migros-Projekt) eine nächste Haltestelle geplant ist.		x								x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Lage der Haltestellen wird im Projekt nochmals betrachtet.
			Sollte tatsächlich eine Doppelspur in Betracht gezogen werden, so müsste die Haltestelle an der Rötistrasse (in angemessenem Abstand vor dem Kreisel) gebaut werden. Eine Platzierung der asm-Haltestelle an der Rötistrasse vis-à-vis der Vogelvoliere hätte den Vorteil, dass der bestehende Strassenübergang für die Bahnfahrer genutzt werden könnte. Idealerweise könnte die bereits existierende (und heute viel zu wenig benützte) Fussgänger-Unterführung bei der Baseltorkreuzung ausgebaut und nach Süden vergrössert werden. Auf jeden Fall ist der geplante Standort der Haltestelle nicht sinnvoll.		x								x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Lage der Haltestellen wird im Projekt nochmals betrachtet.
			Die Baselstrasse mit seinen architektonisch bemerkenswerten Bauten und ihrer Nähe zum historischen Altstadtkern ist durch das bisherige Verkehrsaufkommen bereits stark belastet. Würde der Strassenbahn zusätzlich eine zweite Fahrspur eingeräumt, so würde damit die Wohnqualität des Quartiers erheblich reduziert.			x			x											x Reduktion Wohn-qualität	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Kenntnisnahme. Die Verkehrsfläche wird insgesamt nicht ausgebaut sondern anders aufgeteilt. Indem sich Bahn und MIV die Fahrspuren teilen wird Platz frei, welcher dem Langsamverkehr zur Verfügung steht.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Die effektiven Passagierzahlen des Bipperlisis würden diese Nachteile nicht rechtfertigen. Wenn Änderungen an der jetzigen Verkehrssituation vorgenommen werden, so müsste der Schwerpunkt der Bemühungen darin liegen, dass mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer geschaffen wird. Eine Priorisierung der Strassenbahn gegenüber dem Individualverkehr ist der falsche Ansatz.			x		x					x									vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
			Wir planen gegenwärtig für unsere Familie die Liegenschaft Baselstrasse 16 wieder wie ursprünglich in ein reines Wohnhaus umzuwandeln. Sollte unmittelbar vor der Haustüre eine zweite Bahnspur verlaufen, so wäre dies für eine junge Familie nur nachteilig (Erschütterungen, Lärm, Unfallgefahr). Die Anliegen der Anwohner sollten gegenüber den kommerziellen Bestrebungen der Bahn Vorrang haben.	x		x										x					x Reduktion Wohn-qualität	vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Eine Umweltprüfung ist von Amtes Wegen vorgesehen. Die Einschätzung der Zunahme von Lärm und Erschütterungen wird nicht geteilt, im Gegenteil dürfte diese mit der Sanierung und zeitgemässer Fundation deutlich abnehmen.
			Bereits die heutige Verkehrssituation an der Baselstrasse ist nicht optimal. Die (vor allem in den Spitzenzeiten) stark befahrene Kantonsstrasse ist dadurch geprägt, dass ständig auf die Strassenbahn Rücksicht genommen werden muss, weil sie sich im Abschnitt St. Katharinen bis Baseltorkreuzung auf der Strasse bewegt. Die Einführung einer zweiten Bahnspur würde die Situation verschärfen.			x		x	x									x				vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Wir fordern, dass in Bezug auf unsere Liegenschaften mindestens folgendes berücksichtigt wird: •Die 4 Garagen der Liegenschaft Baselstrasse 16 müssen nach wie vor uneingeschränkt zugänglich sein. •Die Zufahrt zur Liegenschaft Baselstrasse 18 (Vorplatz) muss ebenfalls ungehindert weiter möglich sein. •Einer Verschiebung der Zufahrt zur Liegenschaft Baselstrasse 12 westwärts bis direkt neben unsere Liegenschaft Baselstrasse 16 könnte keinesfalls zugestimmt werden. Schon aus ästhetischen Gründen sollte die Zufahrt zum schützenswerten Gebäude Nr. 12 (wenn schon) in der Mitte des Grundstücks zu liegen kommen. •Bei einer Realisierung einer zweiten Bahnspur sind Massnahmen zu ergreifen, dass die Unfallgefahr minimiert wird (geeignete Sianalisation, Spiegel etc.).		x							x		x								vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
34	Privatperson 13.08.2019	Brief																				
			Mit der neu zu schaffenden Ortsplanung werden zahlreiche Grundsatz- und Detailfragen öffentlich und engagiert behandelt. Im Schatten der Sommerferien geht die Anhörung über die 'Sanierung' der Baselstrasse hingegen still und leise zu Ende.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung. Die Mitwirkungsfrist wurde aus Rücksichtsnahme auf die Sommerferienzeit auf 8 Wochen ausgedehnt, anstelle von üblicherweise 4 Wochen.
			Offensichtlich ist dieser Eingriff in das Besiedlungs- und Verkehrssystem Baselstrasse einfach so hinzunehmen. Schliesslich liegen 30 oder 40 Mio. Franken zur Abholung bereit. Also lassen wir der Bahnunternehmung den geforderten Platz, um eine bahntaugliche Strasse zu gestalten. Wer an der Machbarkeit zweifelt, wird beruhigend auf die zuversichtlichen Modelluntersuchungen verwiesen. Weil sich die Verkehrsachse Baselstrasse aus städtebaulichen und technischen Gründen nicht verbreitern lässt, zwingt man neben der Doppelspur verbleibende 'Freiflächen' auf die restlichen Nutzer. Sollten allenfalls noch Autos einen Platzanspruch haben, steht ihnen dieser hinter den Zügen zur Verfügung.			x		x	x									x				vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Wer den Verkehr auf der Baselstrasse beobachtet, stellt fest, dass diese (immerhin noch) Kantonsstrasse in den täglichen Verkehrsspitzen sehr stark belastet ist. Kommt noch ein Stau auf der Nationalstrasse dazu, stehen die Kolonnen vom Baseltorkreisel weit zurück gegen Feldbrunnen. Damit nun das 'Bipperlisi' die neu verfügbare Streckenführung nutzen kann, muss die Fahrbahn auch frei sein, sonst ist der Fahrplan nicht mehr einzuhalten. Also muss an der Grenze zu Feldbrunnen eine Pförtneranlage den Verkehr (also auch das Postauto) rechtzeitig so zurückhalten, dass die Bahn freie Fahrt bis zum Baseltorkreisel hat. Eine scheinbar elegante Lösung, um den Privatverkehr auf den öV umzulenken. Schliesslich will man den angestrebten 15-Minutentakt einmal auch nutzen können. Dies ein Beispiel aus überörtlicher Sicht.			x												x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Betrachtet man zudem die Detaillösungen, so um die Haltestelle 'Baseltor' oder die nach Westen verschobene Haltestelle 'Sternen' herum, wird sichtbar, wie stark die Eingriffe und Veränderungen für die Direktbetroffenen sind. Der Wechsel der Strassenseite für die Bahnnutzer und Anwohner werden den Verkehr kaum verflüssigen. Der Engpass bei der Kapelle St. Josef lässt sich nicht wegplanen. Interessant ist auch, dass die von der Bahn als Risikostelle bezeichnete Einfahrt der Grimmengasse in die Baselstrasse mit dem Projekt geschlossen wird. Dies könnte man auch billiger haben. Aber eben, das Geld liegt bereit und in der Interessenabwägung haben Gemeinde und Betroffene offensichtlich kein Gewicht. Der Fragebogen zur Mitwirkung ändert daran nichts.			x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «übertriebenen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
35	Gemeinde Feldbrunnen-St.Niklaus 05.07.2019	Frage-bogen + Mail																				
		Q3(+)	Der Veloweg ab Bhf St. Katharinen bis Sandmattstrasse Feldbrunnen ist zu schmal, ungesichert gegen die Gleise hin und daher gefährlich. Wir wären um eine Verbreiterung dankbar, bereits im Verlauf des anstehenden Projekts.		x								x	x	x						vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt In der Schnittstelle zum Nachbarprojekt ist betreffend der Velofführung zu klären, ob de Verbreiterung vorgezogen werden kann.
		Q4(+)	Veloweg St. Katharinen - Sandmattstrasse		x							x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
		Q5(+)	Das Projekt hat durchaus gute Aspekte und bringt Verbesserungen. Für die Gemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus überwiegen mit dem Pförtnersystem die Nachteile durch Stau		x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Rahmen des Projekts wird eine optimale Verkehrsteuerung geprüft, damit der Verkehrsluss optimiert wird. Dies erfordert Anlagen zur Pförtnerung, wie angesprochen (analog der heutigen Situation in St. Katharinen). Das Anliegen einer schrittweisen Pförtnerung mit einer Anlage am Ostende wird geprüft.
		Q6(+)	Durch den Mischverkehr mit MIV und Bahn muss das Pförtnersystem bei der Kreuzungsstelle St. Katharinen verschärft werden. Zu Stosszeiten wird dies einen Rückstau durch die Gemeinde Feldbrunnen zur Folge haben. Dies wiederum verhindert das Einfahren in die Baselstrasse aus dem südlichen Teil des Dorfes. Um so prekärer wird die Situation bei Stau auf der Autobahn.		x												x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Rahmen des Projekts wird eine optimale Verkehrsteuerung geprüft, damit der Verkehrsluss optimiert wird. Dies erfordert Anlagen zur Pförtnerung, wie angesprochen (analog der heutigen Situation in St. Katharinen). Das Anliegen einer schrittweisen Pförtnerung mit einer Anlage am Ostende wird geprüft.
		Q7(+)	Die Verkehrssituation in Feldbrunnen muss berücksichtigt und entschärft werden. Dies auch hinsichtlich eines späteren 15-Minuten-Takts der asm. Die Einfahrt in die Baselstrasse aus dem südlichen Teil des Dorfes wird zu gewissen Zeiten (Stosszeiten) praktisch verunmöglicht. / Oberstufenschüler ins Schützenmattschulhaus müssen mit dem neuen Regime zweimal die Gleise queren. Welches Regime ist für die Velofahrer vorgesehen?		x								x		x		x				vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss im Konzept sind auch Ergänzungsrouten für den Veloverkehr vorgesehen. Schüler aus dem südichen Dorfteil können demnach via Verenabach entlang der Aare zum Schulhaus Schützenmatt fahren, ohne die Gleise zu queren.
		Q9(+)	Wir stehen dem Projekt skeptisch gegenüber, weil wir davon ausgehen müssen, dass sich wegen der Pförtneranlage St. Katharinen der Rückstau zu den Stosszeiten durch unser Dorf massiv vergrössern wird. Dies verschlechtert unsere Lebensqualität, verhindert das Einfahren auf die Baselstrasse und verstärkt in unzumutbarer Art und Weise die Spaltung unseres Dorfes in zwei Teile. Wir können dem Projekt deshalb erst zustimmen, wenn für unser Dorf Entlastungsmassnahmen vorgesehen werden. Beispielsweise durch eine weitere Pförtneranlage beim östlichen Dorfeingang. Diese könnte die Strecke von Riedholz her durch den Wald als Stauraum nutzen und würde nicht ein lebendiges Dorf zerschneiden.		x												x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Im Rahmen des Projekts wird eine optimale Verkehrsteuerung geprüft, damit der Verkehrsluss optimiert wird. Dies erfordert Anlagen zur Pförtnerung, wie angesprochen (analog der heutigen Situation in St. Katharinen). Das Anliegen einer schrittweisen Pförtnerung mit einer Anlage am Ostende wird geprüft.
			Bereits die in den Jahren 2015-2017 erfolgte Sanierung der Bahnübergänge hat für den südlichen Teil unseres Dorfes zu einer massiven Verschlechterung der Einfahrtssituation in die Baselstrasse (Reduktion von 4 auf 2 Bahnübergänge mit Schranken) sowie zu einer deutlichen Zunahme von Staus auf der Baselstrasse geführt.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Im Hinblick auf STEP30/Einführung ¼-Std.-Takt ist zu prüfen/zu beweisen, ob das Doppelgleis bis über den Bahnübergang Sandmattstrasse wirklich nur dort möglich ist (für das Kreuzen der asm). Es sind Varianten mit anderen Kreuzungsmöglichkeiten aufzuzeigen.		x																x	wird im Projekt Ausbau Kreuzungsstelle St. Katharinen aufgenommen

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters															Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
36	Migros Aare, Firma 16.08.2019	Brief																					
			Die Zu- und Ausfahrten sowie die damit verbundene Frequenz von Fahrzeugen zur Liegenschaft Baselstrasse 30/32 müssen wie geplant sichergestellt werden.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
			Der heutige Verkehrsfluss für PKW, LKW und Veloverkehr muss auch während der Bauzeit sowie nach der Fertigstellung jederzeit sichergestellt werden.		x						x					x			x		vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Dies auch für die Bauphasen.
			Die Fahrzeuge (LKW) zur Anlieferung müssen entsprechend jederzeit Zugang erhalten.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
			Bei der weiteren Planung möchten wir unbedingt, über den weiteren Verlauf rechtzeitig informiert werden.	x																x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Der Einbezug der betroffenen Grudeigentümer ist vorgesehen.
37	Grüne Stadt Solothurn, Partei 13.08.2019	Frage-bogen																					
		Q3/4(+)	Zum Sicherheit der Velofahrenden sollen grundsätzlich keine Kreisel mit mehr als einer Zufahrtsspur gebaut werden. Mischverkehr Auto/Strassenbahn funktioniert in vielen anderen Städten. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass dies nicht auch hier funktioniert.	x										x								x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
		Q6(+)	Mischvekehr, also Velo + zu Fuss Gehende ist hier die einzig mögliche Lösung. Wir erachten Sie aufgrund der eher geringen Frequenzen von zu Fuss Gehenden auf den meisten Abschnitten als vertretbar. Allerdings muss mit einer Verbesserung auch von einer Attraktivitäts- und damit Frequenzssteigerung ausgegangen werden, die bei der Planung mit berücksichtigt werden muss.		x									x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die gemeinsameFuss- undVeloführung wird in den nächsten Projektphasen ochmals vertieft betrachtet
		Q7(+)	Mit genügenden Breiten auf der ganzen Strecke ist deshalb den Bedürfnissen sowohl der zu Fuss gehenden, Behinderten, Personen mit Kinderwagen usw., wie auch dem sicheren rund schnellen Vorwärtskommen der Velofahrenden Rechnung zu tragen.		x									x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
		Q9(+)	Die Grünen begrüssen das Projekt insbesondere aus den unter 1.,2. und 4. genannten Gründen. Dass die Velos nicht auf der Gleisfahrbahn fahren müssen, erachten wir als grossen Vorteil. Das bedingt aber zwingend genügend breite Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr.		x									x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr
38	Privatperson 10.08.2019	Frage-bogen																					
		Q3(+)	Mir drängt sich immer wieder die Frage auf, weshalb beim Baseltorkreisel keine die Ampel nicht wie bei anderen Lichtsignalpunkten regulär bedient wird?	x																		x	Die Variante einer Ampel wurde geprüft. Die Bestvariante bleibt der optimierte Kreisel. Dieser gewährt einen besseren Verkehrfluss.
		Q5(+)	Bin unsicher, ob nur die 2. Spur beim Baseltor-Kreisel (Verlauf mit dem Verkehr) ideal wäre. Kann ich aber als Laie wirklich nicht beurteilen.	x																		x	Der Kreisel soll, gemäss aktueller Planung, neu mit klar markierten Fahrbahnen gestaltet werden.
		Q7(+)	Wie oben erwähnt, falls möglich, an allen "gefährlichen" Schnittpunkten, reguläre Lichtsignalanlagen (grün, orange, rot). Ich denke da vor allem auch an die, im heutigen Verkehr ohnehin schon geforderten Lisi-Zugführer. (ich kenne persönlich keinen, aber stelle mir diese Situation als sehr belastend vor.) Schauen die Verkehrsteilnehmer nicht, ist immer das Lisi Schuld.			x									x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Das Ziel des Projekt ist es, einen optimalen Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.
		Q9(+)	Ich danke allen Beteiligten für ihre wertvolle Arbeit! Ich wünsche Ihnen viel Kraft, genug Möglichkeiten "auf Durchzug zu stellen", wenn es mal heftiger wird, und trotz der grossen Herausforderung viel Freude an dem spannenden Projekt.			x																x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst / Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
39	Privatperson / Hotel 10.08.2019	Brief																				
			Aus den von Ihnen zugestellten Unterlagen ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass das Projekt zur Umsetzung Privatgrund in Anspruch nehmen muss. Ohne die Initiative mit meiner direkten Anfrage an Hr. Portmann vom 19.September 2018, hätte ich sehr wahrscheinlich zu einem späteren Zeitpunkt lediglich gezwungenermaßen feststellen müssen, dass man ungefragt vor Tatsachen gestellt wird, die eine Enteignung des Privatgrundes zur Zielsetzung beabsichtigt. Als erstes Argument meines Erstaunens stelle ich fest, dass Planungsbehörden über Privatgrund planen ohne die Betroffenen vorgängig direkt über die geplanten Vorhaben zu kontaktieren. Dieses Vorgehen wird ordnungspolitisch als ignorant bezeichnet. Bei vorgängig zu Planungsvorhaben aufgenommen Kontakten mit den Betroffenen würden im Dialog mit diesen sehr effizient Argumente über mögliche Hindernisse der geplanten Ideen sichtbar und somit die Akzeptanz eben dieser Betroffenen auf ein in gleicher Augenhöhe befindliches Niveau angehoben. Dies zum Stil des geplanten Prozesses. Da mir lediglich Sie Hr. Kissling als Ansprechstation bekannt sind, bitte ich Sie meine Stellungnahme in der Sache zu beurteilen und nicht persönlich aufzufassen. Ich weiß zum heutigen Zeitpunkt nicht wer für die mir von Ihnen zugestellten Unterlagen Verantwortung trägt. So bitte ich Sie diese Stellungnahme, wenn sie nicht bei Ihnen am richtigen Ort ist, an die verantwortliche Stelle weiterzuleiten.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Kontaktaufnahme mit Grundeigentümer ist mit der Mitwirkung erfolgt. Es handelt sich vorliegend erst um ein Konzept, also noch nicht um ein fertig ausgearbeitetes Projekt.
			Nun zur Sache aus meiner Sicht. Die von Ihnen geplante Variante verlangt einen Landerwerb, der lediglich durch die Bereitstellung einer neu vorgesehenen Personeninsel an einem bestehenden Fußgängerübergang begründet wird. Wie gesagt besteht der Fußgängerübergang heute bereits ohne Insel und verzeichnet zudem eine sehr geringe Anzahl Personenquerungen. Zudem wird in Ihrem neuen Konzept zusätzlich zur Insel eine Ampelanlage vorgesehen welche auch ohne Insel dem Sicherheitsaspekt aus heutiger Sicht als eine absolut ausreichende Maßnahme bezeichnet werden darf. Wenn auf diese Personeninsel verzichtet wird, ist die ganze Verunstaltung der Denkmalgeschützten Liegenschaft, die im Jahr 2000-2007 mit viel Aufwand neu auferstanden ist obsolet.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Lage und Ausstattung der Fussgängerquerungen wird nochmals detailliert geprüft.
			Nebst dem ist es äußerst fragwürdig, dass die Verengung des Fahrradstreifens auf der Gegenseite zum Hotel Bären ohne Rückbau-Maßnahmen trotz einem wesentlich schmaleren Fahrradstreifen als auf der Seite des Hotel Bären vorgesehen ist. Im Weiteren ist die Lage des besagten Fussgängerüberganges absolut nicht an besagte Stelle gebunden. Dieser könnte ohne weiteres um ca. 30 m oder mehr in Richtung Westen verlegt werden, wo zudem allfällige gewünschte Freiräume mit wesentlich weniger Aufwand und zudem aus denkmalpflegerischer Sicht ohne Kollateralschaden umgesetzt werden könnte. Ich bin sicher dass die vorliegende Variante nicht mit den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten hinterfragt wurden. Wenn man die bestehenden im Jahre 2006 erstellten Mauern zusammen mit der dazugehörenden Grünhecke wie vorgesehen wegreißen will ist das ganze Erscheinungsbild der barocken Liegenschaft auf der Seite der Baselstraße zerstört. Ich lege Ihnen zur besseren Erkenntnis Bilder der Situation der süd-östlichen Eckpartie des Hauses bei, um zu zeigen wie sensibel genau diese Stelle in Bezug auf den Gebäudesockel Abschluss ist. Zudem lege ich auch den gültigen Umgebungsplan zur Info bei. Dieser gültige Umgebungsplan wurde im 2006 in akribischer Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden erarbeitet und trägt heute zur sehr gepflegten städtebaulichen Erscheinung am Eingang zur Barockstadt Solothurn bei. Es kann nicht in Ihrem Interesse sein das Engagement der vielen am Bauwerk beteiligten Personen mit dieser schlecht hinterfragten Maßnahme zu sabotieren. Der Bären in der heutigen Version hat eine lange Vorgeschichte. Als Erstes wurde mit der Gründung einer Personen-Stiftung die von einem Historiker (Hr. Paul L. Feser) injiziert wurde das Projekt Wiederaufbau Bären gestartet. Leider hat die Stiftung den Zweck des Wiederaufbaus aus wirtschaftlichen Gründen nicht vollenden können. So habe ich im 2005 das angefangene Projekt käuflich erworben mit der Absicht das edle Vorhaben fertig zu stellen. Heute hat sich das Hotel Bären nicht zuletzt durch seinen ansprechenden Auftritt und der akribisch hinterfragten Erschliessung in der Stadt-Solothurnischen Hotellandschaft fundamental etabliert.		x								x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Lage und Ausstattung der Fuss- und Radwege, sowie der Querungen wird nochmals detailliert geprüft.
			Das Hotel Bären ist eine Liegenschaft, die in erster Linie auf Basis eines ideellen Antriebes in der heutigen Form wiederentstanden ist. Zudem nehme ich für mich persönlich in Anspruch im Zusammenhang mit Bauvorhaben profunde Kenntnisse zu besitzen und eine kompetente Beurteilung von Bauvorhaben vornehmen zu können. Ich bitte Sie nun die Situation aufgrund meiner Stellungnahme zu analysieren und mir in Würdigung meiner Argumente das weitere Vorgehen zu unterbreiten. Mir scheint, dass es zum heutigen Zeitpunkt ohne weiteres noch möglich ist dass der Sache im Sinne der Einwände Rechnung getragen werden kann. Wie Sie aus meinen Darlegungen unmissverständlich entnehmen können wird sich das aus meiner Sich nicht durchdachte Projekt, sollte dieses von Ihnen in dieser Form weiterverfolgt werden, auf beträchtlichen Widerstand stoßen. Sollte zudem mein Einspruch mit fadenscheinigen Argumenten aus dem Wind geschlagen werden zögere ich nicht die mir auf rechtlicher Basis zur Verfügung stehenden weiteren Schritte einzuleiten. In Erwartung einer für alle Beteiligten befriedigenden Lösung sehe ich mit Zuversicht entgegen.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die denkmalschützerischen Aspekte und die detaillierte Führung des Fuss- und Veloverkehrs werden in der weiteren Planung vertieft geprüft.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
40	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																				
			Als Eigentümer der Liegenschaften Baselstrasse 96-100 bin ich direkt betroffen von diesem Projekt und lassen Sie mich gleich einleitend festhalten, dass ich diesem grundsätzlich kritisch und negativ gegenüberstehe.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Ich betrachte dieses als weder innovativ noch zeitgemäss, weil es einem Mischverkehrskonzept huldigt, welches sich in vielen Städten als unbrauchbar herausgestellt hat. Ich schreibe als Vater einer zum Teil velofahrenden Familie in Zürich und mache mir täglich Sorgen um meine Töchter, die sich auf z.T. engen Velostreifen zwischen Tramschienen und Autos bewegen müssen.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Es überrascht, dass keine Szenarien erkennbar sind, welche wirklich zukunftsorientiert sind, wie z.B. Elektrobusse oder gar teilautonom betriebene Busse. Die zweispurige Linienführung des Bipperlisi auf geradem al 1 km wirkt insofern als unverhältnismässig.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Dass der Bund offenbar gewillt ist, einen Teil der Kosten zu übernehmen, wirft aus meiner Sicht ein noch schieferes Licht auf dieses Projekt: offenbar findet man es gut, dass «jemand anderer» (mit)bezahlt und lässt dabei ausser Acht, dass in beträchtlichem Ausmass öffentliche Mittel verschleudert werden. Diese Einstellung ist mir als liberal denkender Bürger absolut fremd! Ich bin auch grundsätzlich befremdet über die Art und Weise, wie das Projekt aufgesetzt wurde: unterlegt mit einigen ausgewählten befürwortenden Zitaten von betroffenen Verkehrsteilnehmern, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, dass ein grosser Teil der öffentlichen Meinung und insbesondere die Anwohner der (südlichen) Baselstrasse dem Projekt gegenüber sehr negativ eingestellt sind. Ich bin auch befremdet über die Qualität des Fragebogens, der kaum zu aussagekräftigen Erkenntnissen führen dürfte (diesen werde ich noch separat zustellen).			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie, die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer) unnötig gefährdet; ebenso jene von verschiedenen Anwohnern an der südlichen Seite der Baselstrasse (inklusive meine Liegenschaft Nr. 96-100), deren Einfahrten noch unübersichtlicher und damit gefährlicher würden.			x			x		x			x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie aus demselben Grund (Einführung des Viertelstundentaktes) einen fahrplangerechten Betrieb des Bipperlisi beeinträchtigt -gerade auch zu Stosszeiten, wo dieses ausnahmsweise auch ausreichend frequentiert ist.			x			x								x					vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie als Projekt unfair aufgesetzt ist, weil nicht mit der erforderlichen Transparenz aufgezeichnet ist, in welchem Umfang (materielle) Enteignungen nötig sein werden. Dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes gerade mal 16 Sekunden gewonnen würden, wirkt insofern als geradezu grotesk. Ganz abgesehen davon macht ein Viertelstundentakt in Anbetracht der insgesamt geringen Frequenzen vermutlich kaum einen Sinn.			x			x										x			x Enteignung Privatgrund	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie einseitig ist, in erster Linie aus der Betrachtungsweise der Eisenbahn(lobby?) konzipiert ist und die Chance einer zukunftsorientierten, innovativen Verkehrsplanung verpasst.			x		x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Die geplante Doppelspurigkeit des Bipperlisis auf 1 km ist insgesamt untauglich. Sie ist in dieser Form abzulehnen, weil sie aus all diesen Gründen unverhältnismässig ist, insbesondere auch in Bezug auf die anstehenden Investitionen, die ich in dieser Form als eine Verschleuderung von öffentlichen Mitteln betrachte.			x												x				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
41	IG Strasse Solothurn, Verband 16.08.2019	Fragebogen																			
		Q3(+)	Die Aussage, wonach bei der vorgeschlagenen Lösung die Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmer gleich bleiben oder verkürzt werden, stimmt so nicht. Die Reisezeiten der MIV-Nutzer werden länger.			x										x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q4(+)	Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum man bei der Projektplanung nicht eine umfassende Entflechtung des Verkehrs als Variante vorschlägt.			x								x						vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Baselstrasse mit den historischen Bauten bietet nicht genügend Platz für eine komplette Entflechtung der Verkehrsteilnehmer.
		Q5(+)	Der vorgeschlagenen Lösung fehlt der gesamtheitliche Lösungsansatz, welcher allen Verkehrsteilnehmern dient.			x													x Gesamtheitlicher Lösungsansatz	Das vorgestellte Projekt sucht das Optimum für alle Verkehrsteilnehmer auf dem beengten Raum zu schaffen.
		Q6(+)	Es ist anzunehmen, dass für alle Verkehrsteilnehmer mittel- und langfristig Mehrbedarf bezüglich der Kapazitäten notwendig wird. Diesem Umstand ist Rechnung zu tragen!			x										x			x Steigender Mehrbedarf	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q6(+)	Die Kosten für die Sanierung des rund 1 km langen Strassenabschnittes erscheinen uns zudem unverhältnismässig hoch; dabei spielt es für uns keine Rolle, wer der Kostenträger ist.			x											x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q7(+)	Eine zweispurige Führung der Bahn erscheint uns nicht notwendig, da gemäss Aussagen der Projektleitung kein Viertelstundentakt geplant ist.			x			x							x			vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q7(+)	Zudem wurde im vorliegenden Projekt zuwenig berücksichtigt, dass die Baselstrasse für den unteren Leberberg und Teile des Oberaargaus die wichtigste Erschliessungsachse des MIV darstellt.			x										x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
		Q8(+)	Generell vertreten wir als Organisation den MIV			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q9(+)	Wir bedauern es, dass nicht schon vor der Präsentation eines Lösungsvorschlages mit allen Verkehrsverbänden verschiedene Varianten diskutiert werden konnten!			x													x Zu späte Info	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
42	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																		
			Wir konnten uns ein gutes Bild der geplanten Sanierung und Umgestaltung machen. Die Veränderungen begrüssen wir sehr.			x													x Volle Unterstützung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Es wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Erschliessung der Solothurnischen Gebäudeversicherung mittels öffentlicher Verkehrsmittel optimiert. Aus diesen Gründen unterstützen wir das Projekt und hoffen, dass es im vorgesehenen Zeitplan und im Rahmen des Budgets realisiert werden kann.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Wir bitten Sie jedoch, uns zu gegebener Zeit zu kontaktieren, damit Einzelheiten zur geplanten Haltestelle vor unserer Geschäftsliegenschaft an der Baselstrasse 40 geklärt werden können (Bedarf an Land, Erstellung Zugangswege, Fällen von Bäumen etc.).		x						x									x Bitte kontaktieren	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
43	repla Ausschuss LVO LOS!, Verband 16.08.2019	Brief																			
			Wenn wir die Randbedingungen «Fahrbahnen für den motorisierten privaten und öffentlichen Verkehr» und «Erhaltung der historischen Mauern und Gebäude» akzeptieren, scheint uns die gewählte Stossrichtung der Zusammenlegung von privatem und öffentlichem Verkehr auf je einer Richtungsfahrbahn die richtige bzw. einzige sinnvolle Lösung zu sein.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Das Projekt ist sehr darum bemüht, das selbstgewählte Motto «Viele Anliegen unter einem Hut» zu erfüllen.			x															x Motto «Viele Anliegen unter einem Hut»	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Dass angesichts der nicht (oder kaum?) reduzierbaren Anforderungen von Bahn und Strasse bezüglich der Fahrbahnbreite die Anliegen von Fuss- und Veloverkehr in den von der Bebauung (und dem Denkmalschutz) diktierten Engstellen teilweise zu kurz kommen, ist nicht von der Hand zu weisen. Ideal wäre ein Querschnitt mit beidseitigen ausreichend breiten Velostreifen auf Fahrbahnniveau (1,80 m, minimal 1.50 m) und beidseitigen Trottoirs von 2.00 m (minimal 1.50 m). Dies würde – unter Berücksichtigung der erforderlichen Breite von 7.20 m für die Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr – eine gesamte Breite von 14.80 m (minimal 13.20 m) bedingen. Allerdings ist diese Lösung bei den öV-Haltestellen nicht realisierbar, der Platzbedarf ist dort noch grösser und die Führung des Veloverkehrs ist fast immer konfliktträchtig.		x															x Breite von Fahrbahn und Trottoir	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Der Querschnitt kann in den Engstellen nicht überall erfüllt werden, deshalb braucht es hier Kompromisse. Die Führung des Fuss- und Radverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Die Voraussetzungen einer Gesamtbreite von 14.80 m (minimal 13.20 m) sind nicht überall erfüllt. Wo die nötige Breite nicht zur Verfügung steht, sind andere Querschnittsaufteilungen zu prüfen. Dabei sind wo immer möglich folgende Punkte zu vermeiden: • Längere gemeinsame Fuss- und Radwege mit weniger als 3 m Breite • Häufige Regimewechsel für den Veloverkehr (Velostreifen – gemeinsamer Fuss- und Radweg mit entsprechender Niveaudifferenz – auch wenn diese heute zum Glück ohne stossende Kanten ausgeführt werden können. Es ist jedoch anzumerken, dass wegen der öV-Haltestellen Regimewechsel bei den vorliegenden beschränkten Platzverhältnissen fast nicht vermeidbar sind.		x															x Breite von Fahrbahn und Trottoir	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Führung des Fuss- und Radverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Prüfenswerte Querschnitte – Haltestelle Baseltor beidseitig: Für die Akzeptanz der Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau - die mögliche Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr minimiert - zwischen Geleisen und Trottoir bzw. behindertengerechter Haltestellenkante ist der Abstand zwischen Geleise und Kante ausschlaggebend. Dieser ist so gross wie von den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs her möglich zu wählen. Für Velos mit Anhängern (Radstand ca. 80 bis 90 cm) ist eine solche Führung jedoch immer ungünstig. Im Zeitpunkt der Realisierung ist abzuklären, wie der Stand der Technik bezüglich partieller Gummifüllungen der Geleise ist und die optimale Lösung zu wählen.		x								x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Prüfenswerte Querschnitte – Haltestelle Baseltor bis AMAG / Migros: Allenfalls ist der Verzicht auf ein südseitiges Trottoir (kaum Ausgänge von Privatgrundstücken und heute kein Trottoir) und Führung des Radverkehrs auf einem mindestens 2.20 m breiten Velostreifen (1.80 m plus 40 cm Zuschlag für angrenzende Mauer gemäss Forschungsbericht VSS 1567, August 2016) zu prüfen. Falls die Lösung eines gemeinsamen Fuss- und Radwegs beibehalten wird, ist das gewählte Regime (Trottoir, Velos gestattet; also keine Benützungspflicht) sinnvoll. Auf der Nordseite sind die effektiven Platzverhältnisse (Abstände zwischen Mauer und Bäumen bzw. zwischen Bäumen und Trottoirkante) für die Akzeptanz der angestrebten Führung des Veloverkehrs südlich der Bäume und das davon abhängende Konfliktpotenzial Fuss- versus Veloverkehr ausschlaggebend und deshalb genau zu überprüfen.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Radverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Prüfenswerte Querschnitte – Haltestelle Sternen nördlich: Die Führung des Radverkehrs hinter dem Wartehäuschen ist aus Sicht der Konfliktminimierung Fussverkehr – Veloverkehr zu begrüssen.		x							x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Radverkehrs, auch im Bereich der Haltestellen, wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Prüfenswerte Querschnitte – Haltestelle Sternen südlich: Trotz der ungünstigen Platz- und Höhenverhältnisse ist eine Führung des Radverkehrs analog der Nordseite (hinter Wartehäuschen) zu prüfen.		x							x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Radverkehrs, auch im Bereich der Haltestellen, wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Prüfenswerte Querschnitte – Querschnitt östlich Sternenkreuzung: Auch hier ist die effektiv zur Verfügung stehende Breite des gemeinsamen Fuss- und Radweges für das Konfliktpotenzial Fuss-/Radverkehr ausschlaggebend. Falls die Ausfahrt für motorisierte Fahrzeuge zwischen den Liegenschaften Baselstrasse 52 und 54 unterbunden wird (was die Markierung auf dem Plan suggeriert), ist dies als positiv zu bewerten. Es bleibt die Frage, ob in diesem Falle nicht auch auf die Möglichkeit der Einfahrt verzichtet werden kann. Ausserdem ist anzumerken, dass das vorgesehene Regime (gemeinsamer Fuss- und Radweg mit Benützungspflicht) problematisch ist und gemäss aktueller juristischer Einschätzung in Zukunft untersagt werden könnte. Der Verzicht auf die Ausfahrtmöglichkeit für den motorisierten Verkehr sowohl bei der Grimmengasse wie bei der Fialastrasse ist aus Sicherheitsaspekten sehr positiv zu werten.		x								x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Führung des Fuss- und Radverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters												Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegeschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «übertriebenen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Prüfenswerte Querschnitte – Engstelle Brocante Stübli – Bären: Eine Führung des Fussverkehrs südlich des Brocante Stübli ist zu prüfen.		x							x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Radverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert betrachtet.
			Die Reduktion der Spuren auf der Zufahrt zum und im Baseltorkreisel ist aus Velosicht als sehr positiv zu bewerten.			x													x Baseltor-kreisel wird velofreund-licher	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die Befürchtung von grösseren Staus bei Überlastung oder Sperrung der Autobahn A1 ist nicht völlig unbegründet. Uns wurde auch mitgeteilt, dass es schon heute teilweise zu Staus Richtung Baseltorkreuzung kommt, die wiederum die asm in Mitleidenschaft ziehen könnten. Wir empfehlen, die Stausituationen heute genau zu beobachten und mit Hilfe von Simulationen die Auswirkungen von grossräumigen Staubewirtschaftungen (über Riedholz hinaus, Stausituationen so gut als möglich auf Bereiche ausserhalb der Siedlungen beschränken) zu analysieren und Vorkehrungen zu treffen, dass grossräumige Staubewirtschaftungen möglich sind und realisiert werden können.		x											x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Szenario "Ausweichverkehr von Autobahn" soll vertieft und flankierende Massnahmen dazu geprüft werden.
			Das Argument, dass die Verschiebung der Haltestelle Sternengasse auf die Westseite der Sternenkreuzung für den östlichen Teil des Quartiers nachteilig ist (längerer Weg, Querung der Sternengasse), ist nicht ganz unberechtigt. Obwohl wir davon ausgehen, dass dies schon untersucht wurde, würden wir eine nochmalige Überprüfung der Haltestellenstandorte aus Sicht einer ausgewogenen örtlichen Erreichbarkeit begrüssen.		x								x							vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Verschiebung ist vor allem durch die Platzverhältnisse zwischen Sternengasse und Fialastrasse bedingt.
			Der sowohl vom Kanton wie von der repla vertretene duale Ansatz der Veloverkehrsplanung (möglichst gute Voraussetzungen auf Haupt- bzw. Kantonsstrassen, gleichzeitiges Angebot von parallelen Veloführungen abseits der Hauptstrassen für Benutzer mit höherem Sicherheitsbedürfnis) wird von uns voll unterstützt. Das vorliegende Projekt ist Ausdruck dieser Strategie. Vermehrte Anstrengungen auf lokaler Ebene zur Schaffung von alternativen Verbindungen dürfen nicht als Argument gegen die Verbesserungen für den Langsamverkehr auf der Baselstrasse verwendet werden.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Das vorliegende Projekt beinhaltet wesentliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Aus diesem Grund unterstützen wir das Projekt in der vorliegenden Form unter Verweis auf unsere Prüf- und Optimierungsanregungen.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
44	Privatperson 03.07.2019	Frage-bogen																		
		Q6(+)	Bahn ersetzen durch Bus			x				x										vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
45	Anrainerliegenschaft 09.07.2019	Brief																				
			Wir beurteilen die im Fragebogen gestellten Fragen als Alibiübung und lassen Ihnen deshalb die Eingabe in Fliesstext zukommen.			x															x Fragebogen = Alibiübung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Form der Eingabe ist freigestellt.
			Als Eigentümer der Liegenschaften Baselstrasse 22 – 26 sind wir durch das Projekt direkt betroffen. Unser Widerstand gegen das Projekt ist gross. Sehr viele Grundeigentümer an der Baselstrasse sowie dem südlich gelegenen Quartier sind wie wir überzeugt, dass das Projekt eine Verschlechterung der Situation insbesondere für die Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer bringt. Im Zeitalter, wo elektrobetriebene Busse und voraussichtlich teilautonom verkehrende Busse auf der ganzen Welt in Entwicklung sind, sollten Überlegungen zum weiteren Ausbau des Busnetzes im Vordergrund der Verkehrsplanung stehen, zusammen mit der Strategie des Langsamverkehrs in den Städten, wie dies andernorts (z.B. in den Kantonen Baselland und Zürich) auch geschieht.			x				x	x			x								vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Eine Investition von dieser Tragweite sollte erst bei gleichzeitigem Vorliegen von Planungskonzepten für die Bahn, den Bus, die Autos, die Velos und die Fussgänger gefällt werden.			x			x									x				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Das Projekt ist eingebetet in gesamtheitliche Planungskonzepte, vrgl. verkehrliches Leitbild, Richtplan, Agglomerationsprogramme, Mehrjahresprogramm Strassenbau
			Das Bipperlisi wird zur Zeit vom Bahnhof Solothurn bis Oensingen durchwegs (jedenfalls dort, wo es auf der Strasse fährt) einspurig geführt. Lediglich auf der Baselstrasse auf einer Strecke von weniger als 1 km soll das Bipperlisi neu zweispurig geführt werden, was die zukünftige Entwicklung der Mobilität völlig ausser Acht lässt.			x	x	x	x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Dieses Projekt ist, wie es Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri sagt, überrissen, zumal bereits jetzt voraussehbar und auch so kommuniziert wurde, dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes weitere Massnahmen, insbesondere die Enteignung von Grundeigentümern und die Aufhebung von Bus- und Postautolinien notwendig werden. Dieses isolierte, lediglich auf die Bahn fokussierte Projekt löst die zukünftigen Mobilitätsprobleme nicht und stellt daher eine momentane punktuelle Scheinlösung dar.			x			x										x		x Scheinlösung, Enteignung von Grundeigentümer	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Wie Zeitungsberichten, Protokollen und Gesprächen zu entnehmen ist, sind weitere Massnahmen zum Ausbau des Bipperlisi geplant, welche teilweise sehr einschneidende Folgen für Grundeigentümer sowie sämtliche Verkehrsteilnehmer an der Bahnlinie des Bipperlisi haben werden. Es ist wenig zielführend und erhöht die Akzeptanz nicht, lediglich ein Teilprojekt vorzustellen und die bereits existierenden weiteren Ausbaupläne nicht offen zu legen bzw. nicht ein Gesamtpaket unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu «schnüren». So sind denn auf den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentakts angeblich auch weitere bauliche Massnahmen notwendig, die eben zu materiellen Enteignungen führen und einen Zeitgewinn von gerade einmal 16 Sekunden (!!) bringen sollen (Protokoll des Gemeinderats von Feldbrunnen 6/2018 vom 14. Mai 2018).			x															x Gesamtpaket, nicht andere Ausbauprojekte ausblenden	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Am angrenzenden Bereich gibt es das Projekt "Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen". Dieses Projekt hat aber einen anderen zeitlichen Umsetzungshorizont als die Sanierung der Baselstrasse, die Realisierung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, abgestützt auf die Nachfrageentwicklung im Personenverkehr und in Abhängigkeit zur Einführung des Viertelstundentaktes. Dieses Projekt wird somit im Rahmen des STEP AS 2035 mit der Angebotsplanung in der Öffentlichkeit thematisiert.
			Wir sind überzeugt, dass eine Sanierung der Baselstrasse unter Beibehaltung der bestehenden Schienen auf der nördlichen Seite der Baselstrasse angestrebt werden muss.			x	x		x												x	vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Heutige Situation kann nicht belassen werden und kann auch nicht in dieser Ausgestaltung saniert werden.
			Die Sichtverhältnisse und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss verbessert werden, dies kann aber mit Lichtsignalanlagen (z.B. bei der engen Stelle St. Josef) oder durch die Schliessung von Einfahrten (z.B. Grimmengasse) und einem guten Verkehrsmanagement erreicht werden. Der Variantenvergleich der Metron zeigt nämlich, dass die Variante 0+ vor allem wegen dem 15 Minuten-Takt nicht gewählt worden ist und nicht wegen der Sicherheit.			x	x		x		x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Variante 0+ hat gegenüber der Variante Mischverkehr praktisch in allen Bereichen viel schlechter abgeschnitten, insb. Verkehrssicherheit und Angebot für den Fuss- und Veloverkehr. Betreffend 15 Min-Takt sind die beiden Varianten neutral.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überfliebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Es gibt aber heute intelligente Steuerungssoftware, die den Verkehr auf der Baselstrasse für die Bahn bei der beizubehaltenden Eingleisigkeit steuern kann. Dem Bericht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zum STEP Ausbauschritt 2030/35 vom 31. Oktober 2018 ist dabei mit aller Deutlichkeit zu entnehmen, dass die Module G 111 und G 112 (Viertelstundentakt des Bipperlisi von Solothurn bis Oensingen) zwar bauliche Massnahmen vorsehen, aber keine Doppelspurigkeit erfordern!!			x		x												x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Das ist absolut richtig. Für den Viertelstundentakt ist die Zweigleisigkeit in der Baselstrasse nicht nötig, da sich die Bahn in diesem Abschnitt nie kreuzen wird. Die Kreuzungsstelle der Bahn bei einem späteren Viertelstundentakt würde in St. Katharinen liegen. Die Zweigleisigkeit ist durch die engen Raumverhältnisse, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Schaffung eines Angebotes für den Fuss- und Veloverkehr begründet.
			Dann spricht der Variantenvergleich der Metron auch davon, dass mit dem Projekt die Situation für die Velos verbessert würde. Dass dies der Fall ist, wird bestritten. Teilweise wird von einer Breite von Fuss- und Radweg von nur 1.5 bzw. 1.6 m auf der Nord- und Südseite ausgegangen, was klar ungenügend ist (gemäss der Schweizerischen Velo Konferenz muss für eine Zulassung von Velos auf dem Trottoir (gemischter Fussgänger- und Veloweg) der Fussgänger- und Radweg 2.5 m breit sein und im Bereich von Grundstückausfahrten dürfen hohe Mauern und Hecken die Sicht nicht behindern). In weiten Teilen der Baselstrasse insbesondere auf der Südseite der Baselstrasse können diese Voraussetzungen gemäss dem Projektplan nicht erfüllt werden. Die Baselstrasse ist zu wenig breit, insbesondere im Bereich St. Josef und im Bereich Brocante Stübli um südlich und nördlich der Baselstrasse ein Trottoir und einen Velostreifen zu installieren.		x							x			x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.
			Es hat auf der Südseite der Baselstrasse im Gegensatz zur Nordseite der Baselstrasse sehr viel mehr unübersichtliche Ein- und Ausfahrten, die direkt auf die Baselstrasse gehen (als Beispiele seien lediglich genannt, die Ausfahrten von unserer Liegenschaft Baselstrasse 2226, die Ein- und Ausfahrt vom Amag-Areal, wo demnächst eine Migrosfiliale entsteht sowie die Ein- und Ausfahrten wegführend von den Liegenschaften Baselstrasse Nr. 48/50, Nr. 52/54 und Nr. 92 – 100). Auf der Nordseite der Baselstrasse hat es viel weniger derart direkte Ein- und Ausfahrten auf die Baselstrasse.		x						x											vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Die im Projekt vorgesehene Alternative, dass in den Bereichen, die zu schmal sind (z.B. St. Josef, Brocante Stübli) die Velos auf die Fahrbahn, wo die Autos und das Bipperlisi verkehren, ausweichen sollen, ist zu gefährlich, wenn man bedenkt, dass gemäss Projekt auf der Fahrbahn 4 Schienen angebracht sind und das Bipperlisi im Falle des Kreuzens die Fahrbahn zu einem grossen Teil versperrt (allein 2 x die Breite des Bipperlisi macht 5,3 m aus). Wird das Bipperlisi nach wie vor auf dem bereits bestehenden auf der Nordseite der Baselstrasse gelegenen Trasse geführt und zusätzlich gesichert, kann zumindest auf der Nordseite der Baselstrasse durchgehend ein genügend breiter Fussgänger- und Veloweg realisiert werden.		x							x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung detailliert geprüft.
			Für Velofahrer ist es zu gefährlich auf der Strasse im Schienenbereich zu fahren. Es drängt sich daher auf, nur auf der nördlichen Seite der Baselstrasse ein Trottoir und einen Radstreifen zu installieren. Stadtauswärts Richtung Feldbrunnen können/müssen die Velofahrer auf den bereits teilweise angelegten Radweg via von Rollweg – Rosenweg ausweichen. Nach Angaben des Kantons (Herr Kissling) entspreche diese sichere Variante nicht der Philosophie des Kantons, da man auf beiden Seiten der Baselstrasse einen Fussgänger- und Radweg anbringen wolle. Es kommt jedoch oft vor, dass man notgedrungen die eigene Philosophie überdenken und den tatsächlichen Gegebenheiten und Sicherheitsansprüchen anpassen muss! Die Schaffung eines Radweges auch auf der Südseite der Baselstrasse zusammen mit dem Fussweg ist viel zu gefährlich, da der Streifen wegen den erwähnten Engstellen nicht ausbaufähig ist und auf dem Velostreifen nebst den «gewöhnlichen» Velos mit und ohne Anhänger, E-Bikes, E-Trottinets etc. die mit hoher Geschwindigkeit fahren, verkehren.		x							x			x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Das einst revolutionäre Verkehrskonzept des Mischverkehrs ist mittlerweile jämmrlich in Ungnade gefallen (NZZ vom 14.9.2018).			x			x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Recherchen und Abklärungen haben ergeben, dass wenn immer möglich, der Mischverkehr rückgängig gemacht wird (als Beispiele seien Projekte im Kanton Zürich und im Kanton Luzern erwähnt), da der Dauerkonflikt zwischen den Fussgängern, den Velos mit und ohne Kinderanhänger, den E-Bikes, den E-Trottinets etc. insbesondere auf derart schmalen Streifen, wie sie teilweise auf der Baselstrasse vorgesehen sind, nicht lösbar ist bzw. durch die Scheinlösung (Veloweg zusammen mit Fussweg) noch verstärkt wird.			x			x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Die Bahn ist auf das Schienennetz angewiesen. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten. Das Bipperlisi, das nur zu Stosszeiten (am frühen Morgen und am Abend) teilweise stark frequentiert wird, belastet mit seinen viel breiteren Wagen als Tramwagen die Baselstrasse jedoch permanent.			x		x														vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			In den grösseren Städten befahren die Trams nur in Ausnahmefällen die gleiche Fahrbahn wie die Autos. Neubau- sowie Erweiterungsprojekte eliminieren jedenfalls den Mischverkehr (Limmattalbahn, Doppelspur Spiesshöfli Binningen, etc.). So führt der Kanton Baselland in den Projektunterlagen des Projekts Doppelspur Spiesshöfli Binningen u.a. explizit aus, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden müsse und dass daher die Trottoirs, Strassen und Schienen räumlich voneinander zu trennen seien.			x		x							x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters															Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Übertiefebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Das Bipperlisi hat eine Breite von 2.65 m und wiegt 54 t. Im Gegensatz dazu hat ein Tram eine Breite von 2.2 m bzw. 2.4 m (Cobra Tram in Zürich) und ein Gewicht von 26 t bzw. 39.2 t (Cobra Tram in Zürich). Es liegt auf der Hand, dass das Bipperlisi, welches gegenüber einem Tram 45 cm breiter bzw. gegenüber dem breitesten in der Schweiz verkehrenden Tram 25 cm breiter und 28 t schwerer als ein Tram bzw. beinahe 15 t schwerer als das grösste Tram ist, deshalb unmöglich auf der gleichen Verkehrsfläche mit den übrigen Verkehrsteilnehmer zirkulieren darf. Der Bremsweg bei einer Bahn dieser Grösse und Schwere ist um ein Vielfaches grösser als bei einem Tram. Es ist unverständlich, dass das Bipperlisi, welches bis anhin auf einem separaten Trasse gefahren ist, nun mit seinen Ausmassen und seinem Gewicht in den allgemeinen Strassenraum integriert werden soll, zumal hiezu keine Notwendigkeit bezüglich der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden besteht.			x		x	x												x Bipperlisi längerer Bremsweg als Tram	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Das Bipperlisi verkehrt auf diesem Abschnitt heute bereits als Strassenbahn mit Fahrt auf Sicht. Betreffend der Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht Handlungsbedarf. Zu den technischen Eigenschaften der asm-Triebzüge: Es gibt andere Beispiele von als Strassenbahn verkehrenden Eisenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2.65m: z.B. AVA in Dietikon, CJ in La Chaux-de-Fonds oder FW in Frauenfeld. Die Fahrzeuge sind unwesentlich breiter als die breitesten, zugelassenen Strassenfahrzeuge (2.60 m für Kühlfahrzeuge). Das Verhältnis Gewicht/Fahrzeuglänge beträgt beim asm-Triebzug 1'385 kg/m. Andere als Strassenbahnen verkehrende Bahn-und Tramfahrzeuge weisen ähnliche Verhältnisse auf: AB-Tango 1'654 kg/m, AVA-Diamant 1'573 kg/m, FW-ABe 4/8 1'407 kg/m, mit Werten zwischen 1'260 kg/m und 1'295 kg/m folgen klassische Niederflurtramfahrzeuge: TPG-Tango, BVB-Flexity, BLT-Tango, VBZ-Flexity. Die asm-Triebzüge weisen daher keine ausserordentlichen Masse auf.
			Wenn auf der Autobahn A1 ein Stau ist, weichen die Autofahrer aus und benützen die Baselstrasse als «Fluchtweg». Wenn dann noch der Feierabendverkehr dazukommt, bilden sich sehr oft stehende Autokolonnen in beiden Richtungen auf der Baselstrasse.			x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Es ist ausgeschlossen, dass das Bipperlisi sowohl im Halbstundentakt als auch im Viertelstundentakt seinen Fahrplan einhalten kann, wenn es zusammen mit den Autos auf der gleichen Verkehrsfläche fährt. Die Rotlicht- und Pförtneranlagen verstärken den Rückstau des Privatverkehrs auf der Baselstrasse.			x		x									x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			In den während den Sprechstunden gezeigten Animationsfilmen, wurde jedenfalls nur die Situation mit leichtem bis mittlerem Verkehrsaufkommen simuliert. Es kommt dazu, dass «lediglich» die heutige Frequenz (Halbstunden-Takt des Bipperlisi) simuliert wurde. Der angestrebte Viertelstundentakt wird logischerweise die Problematik der Staus auf der Baselstrasse massiv erhöhen.			x		x									x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die gezeigte Verkehrssimulation hat die Abendspitzestunde im Jahr 2030, d.h. mit rund 20% Mehrverkehr gegenüber heute aufgezeigt. Es ist nachgeweisen, dass dieses Verkehrsregime mittels Verkehrsmanagement auf der Baselstrasse funktioniert.
			Gemäss der Netzstrategie für den motorisierten Individualverkehr im räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn (S. 49) soll der Erschliessungsverkehr für die benachbarten Gemeinden bzw. die Region auf zwei «Bügel» konzentriert werden: •A5 – Westtangente – Bielstrasse/Weissensteinstrasse/Obere Steingrubenstrasse •Luzernstrasse – Rötibrücke – Baselstrasse			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Das räumliche Leitbild der Stadt Solothurn steht zur Priorisierung des Bipperlisi mit der gleichzeitigen Einführung des engen Pförtnersystems, welches mit Sicherheit zu mehr Stau und Behinderung des Individualverkehrs führen wird, im Widerspruch.			x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Wir sind überzeugt, dass die Doppelspurigkeit des Bipperlisi einen flüssigen Verkehrsfluss auf der Baselstrasse verhindert und für Velos und Fussgänger viel gefährlicher ist, als der bisherige Zustand mit einem separaten Bahntrasse. Recherchen und Abklärungen bei Bahnprojekten in andern Kantonen (Zürich, Baselland) haben denn auch ergeben, dass das Tram/der Zug immer auf ein separates Trasse verlegt wird. Ein «einvernehmliches» Miteinander Zug – übrige Verkehrsteilnehmer ist nicht möglich.			x			x					x			x					vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Die Beibehaltung der Einspurigkeit des Bipperlisi könnte sicherheitstechnisch problemlos erreicht werden. Bei der Engstelle St. Josef könnte zudem mit einer Rotlichtanlage dem Bedürfnis nach Übersichtlichkeit begegnet werden.			x	x		x					x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters															Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Pendlerkolonnen	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsträchtige Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x		x					x								vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vortrittsberechtigte Bipperlisi als «Pflug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x		x					x		x		x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Der Widerstand der an die Baselstrasse angrenzenden Grundeigentümer und der Grundeigentümer in den angrenzenden Quartieren zum Projekt der Doppelspurigkeit im Mischverkehr ist sehr gross. Es wird nicht verstanden und ist nicht nachvollziehbar, weshalb das bestehende Trasse des Bipperlisi unter gleichzeitiger Verbesserung nicht beibehalten wird. Wir sind überzeugt, dass das Bipperlisi weiterhin auf dem eigenen Trasse auf der Nordseite der Baselstrasse fahren muss. Ein Fussgänger- und Veloweg auf der Südseite der Baselstrasse kann wie bis anhin nur dort angebracht werden, wo hiefür auch genügend Platz ist, um die Sicherheit zu gewährleisten. Eine Verbindung für Fussgänger von der Nordseite der Baselstrasse auf die südliche Seite der Baselstrasse ist mittels Fussgängerstreifen zu ermöglichen. Für Velofahrer muss eine sichere Variante beispielsweise im Bereich von Rollweg – Rosenweg geschaffen werden.		x				x				x		x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
46	Privatperson	Skizze																			
			Endstation "bei den Weihern" machen, danach mit Bussen nach Solothurn HB und Gemeinde Riedholz. Vorteile: Keine Bipperlisi im Stadtverkehr Solothurn, keine Geleise, keine Bahnschranken in der Stadt und Feldbrunnen. Die Gemeinde-Teilung von Feldbrunnen ist weg!			x				x											vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
47	Privatperson 09.07.2019	Brief																			
		Q6/7(+)	Es ist zu prüfen, ob die Haltestelle "Sternen" aufgehoben werden kann. Die Haltestelle Baseltor wird ja etwas nach Osten verschoben. Die Distanz zwischen der beiden Haltestellen ist zu kurz. Wichtig wäre auch, dass man die ein- und aussteigenden Personen bei der Haltestelle Sternen analysiert. (Anzahl, wann, Welche Altersgruppen, Schüler, etc.) Somit hat man eine solide Grundlage für einen Entscheid. Wenn die Haltestelle aufgehoben wird, könnte der gesamte Verkehr mit einer angepassten Kreuzung flüssiger werden.		x									x							x Haltestelle aufheben	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Lage und Verteilung der Haltestellen wird geprüft.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
48	Pro Cap Aargau / Solothurn / Basel-Landschaft, Verband 12.08.2019	Brief																			
			Die Beurteilung stützt sich auf die Bundesgesetzgebung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG, Behindertengleichstellungsverordnung BehiV, die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV), die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) und die dazugehörigen Erläuterungen des BAV sowie auf das Kantonale Baugesetz BauG (§ 53).			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Bei der Baselstrasse handelt es sich um eine Strasse mit Verkehrsregime Tempo 30 ohne flächige Querung. In der Projektinformation wird auf den «Ausbau ohne Verbreiterung» als eine vorteilhafte Massnahme für den Langsamverkehr verwiesen. Der Strassenraum wird von zwei Autospuren und einer Tramspur neu zu zwei Spuren mit gemischtem Verkehr. Durch diese Mischnutzung erhalte das Trottoir mehr Platz und werde aufgewertet. Dieser Argumentation können wir nicht folgen, denn bis dato ist das Trottoir zwischen Kreisel und Grimmengasse allein den Fussgängern vorbehalten. Neu wird diese Fläche zusätzlich mit Veloverkehr belegt. Somit handelt es sich tatsächlich um eine Reduktion der vom Verkehr gesicherten Fussgängerflächen. Unfälle mit Velofahrern sind aus Sicht der Fachstelle zwangsläufig. Vor allem Blinde und Seheingeschränkte können nicht sicher geführt werden. Und auch alte Menschen mit Rollator und Rollstuhlfahrende können mit Velofahrern in Konflikt kommen. Gerade die steigende Zahl von Elektrovelonutzern und die damit verbundenen Geschwindigkeiten erhöhen unsere Bedenken.		x								x		x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet. Die Baselstrasse ist eine Kantonsstrasse mit generell 50 km/h.
			Die in der Norm SN 640 075 geforderten Voraussetzungen für gemeinsame Flächen für Fussgänger- und Veloverkehr (Ziff. 15.2) werden im vorliegenden Projekt nicht erfüllt.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Der gemeinsamen Nutzung des Trottoirs durch Fuss- und Veloverkehr können wir auch grundsätzlich nicht zustimmen. Wir verweisen auf das Rechtsgutachten von PROF. DR. IUR. ALAIN GRIFFEL zuhanden der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr vom 6. Juli 2018. (siehe Anlage) und die Medienmitteilung der Stadt Zürich vom 13.09. 2018. Der Veloweg ist durch Trennelemente nach Ziff. 7.1. vom Trottoir klar zu trennen.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Auch ist die wechselnde Führung der Velospur auf dem Trottoir für Menschen mit Sehbehinderung nicht erkennbar. Unfälle sind vorprogrammiert.		x								x								x Misch-fläche gefährlich für Menschen mit Seh-behinder-ung	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Die Mindestbreite der Gehflächen hat laut Norm 1.80 m zu betragen, punktuelle Engstellen ausgenommen. Diese Breite, vor allem wenn diese stellenweise sogar noch unterschritten wird, darf nicht durch andere Nutzungen, wie den Veloverkehr, zusätzlich eingeschränkt werden.		x								x								x Trottoir zu schmal	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Kombinierte Haltestelle Bus / Tram: Zur Sicherstellung des autonomen Einstiegs sowohl für Bus als auch für Tram, ist eine durchgehend hohe Haltekante von 28 cm bis 30 cm Höhe zu planen. Wir verweisen diesbezüglich auf den Leitfaden «Barrierefreie Bushaltestellen», Verband öffentlicher Verkehr. Auf Seite 15 des Leitfadens wird auf die Haltestelle Hardbrücke, Zürich referenziert, bei der das sogenannte Zürich-Bord mit 28cm Höhe zum Einsatz kam. Für die Baselstrasse ist ein analoger Ansatz zu verfolgen.		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Übertriebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Das Projekt berücksichtigt aus Sicht der Fachstelle die Belange von Menschen mit Behinderung nicht ausreichend. In einem Auflageverfahren müsste Procap zum Rechtsmittel der Einsprache greifen.			x														x Nicht ausreich-end behinderten-gerecht	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Das Projekt versucht die vielen Anliegen im Rahmen des vorhandenen Raums unter einen Hut zu bringen. Auch für Menschen mit Behinderungen bringt es erhebliche Verbesserungen, z. Bsp. der BeHi-gerechten Ausbau der Haltestellen. Es braucht aber, damit auch andere Anliegen berücksichtig werden können (z. Bsp. Denkmalpflege, Velo, MIV, öV), eine Kompromissbereitschaft. Auf Solothurnen Strassen sind viele gemeinsame Führungen von Fuss- und Veloverkehr vorhanden, durchaus mit guten Erfahrungen. In der Regel funktioniert das Miteinander mit gegenseitiger Rücksichtsnahme. Die Haltung der Stadt Zürich für eine konsequente Trennung von Fuss- und Velo stützen wir nicht, sie hätte weitreichende Konsequenzen auf den Stadtraum und erforderlichen Ausbaumassnahmen. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs soll in der weiteren Projektphase nochmals vertieft betrachtet und mit den Fachverbänden diskutiert werden. Wir hoffen in diesem Rahmen eine gute einvernehmliche Lösung zu finden.
49	Privatperson 22.06.2019	Mail																				
			Es ist ja schon beschämend für Kanton und Stadt Solothurn welche Fakten dazu aufgeführt werden. Da kann man bloss den zu Solothurn passenden Text «Sisch immer so gsi, swird immer so si» vor Augen führen. Wo in der Welt gibt es in einer Provinz so was?			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Warum muss das Bipperlisi in Feldbrunnen überhaupt die Strasse bei St. Katherinen queren, warum muss das Bipperlisi, mitten über den Baslerkreisel und mitten über die Bahnhofkreuzung fahren? Ohne eine Strassenüberquerung könnte das Bipperlisi vor der Unterführung Bahnhofplatz anhalten. Der ganze Bahn- und Strassenverkehr würde flüssiger für die Bipperlisi-Fahrer würde keine einziger Nachteil entstehen, dafür mehr Sicherheit.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Selbst für die priviligierten Kulturschützer würde keine Nachteil entstehen. Es braucht auf der Baslerstrasse nicht mehr Platz, dieser reicht selbst für ein zweites Geleise aus ohne Einschränkung für den privaten Autoverkehr. Auf diese Art könnte die Notwendigkeit einer Sanierung der Baselstrasse verständlich erklärt werden.			x	x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Die häufigen Unfälle mit dem Bipperlisi könnten damit massiv reduziert werden. Diese einfach Lösung scheint aber den Planern zu zielführend, ein Interesse von weniger Unfällen und Negativschlagzeilen scheint kein Thema zu sein. Schliesslich zahlte der Steuerzahler all diesen Planungsunsinn.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
50	Anrainerliegenschaft 22.06.2019	Mail																			
			In vorstehender Angelegenheit teile ich Ihnen mit, dass mich Herr Bruno Rihs, Baselstrasse 2, 4532 Feldbrunnen, als Eigentümer der Parzelle GB Feldbrunnen Nr. 65 (Villa Koch) mit der Wahrung seiner Interessen betraut hat. Die Anwaltsvollmacht liegt diesem Schreiben bei. In diesem Sinne bitte ich Sie höflich, künftige Korrespondenz (insbesondere fristauslösender Art) direkt an meine Büroadresse zu richten. Gerne nehme ich die Gelegenheit zur Mitwirkung zur «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn» wahr und äussere mich zu den aufgelegten Unterlagen namens und im Auftrag meines Klienten wie folgt:			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Als direkter Anstösser an die Baselstrasse stellt sich mein Klient grundsätzlich und kategorisch gegen das geplante Projekt.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Die geschätzten Kosten von 30-40 Mio. Franken stehen in keinem Verhältnis zum mit der Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse angeblich zu schaffenden Mehrwert.			x												x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Ausgangspunkt für das Projekt war ursprünglich der geplante Viertelstundentakt des Bipperlisis zwischen Solothurn und Flumenthal. Dieser ist nun aber gemäss den Mitwirkungsunterlagen (zumindest vorläufig) kein Thema mehr. Damit entfällt eine wichtige Begründung der vorliegenden Planung.				x	x											x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Bahn und Strasseninfrastruktur der Baselstrasse sind in einem schlechten Zustand und müssen dringen saniert werden. Dies ist Auslöser der Planung.
			Die aufgelegte Projektierung ist unter diesem Gesichtspunkt völlig überdimensioniert. Für ein derart aufgeblasenes Vorhaben besteht zumindest zum heutigen Zeitpunkt schlicht kein konkretes Bedürfnis. Angesichts der horrend hohen Kosten, die durch das Projekt entstehen, sieht sich mein Klient einer Fehlprojektierung in der Grössenordnung von Stuttgart 21 oder dem neuen Flughafen Berlin gegenüber. Es kann und darf nicht sein, dass auf Kosten der Steuerzahler ein solch kostspieliges Mammutvorhaben umgesetzt wird, ohne dass dafür ein massiver und nachhaltiger Mehrwert entsteht. Ein entsprechender Nachweis fehlt jedoch auf der ganzen Linie.			x													x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Auch wenn die Einführung des Viertelstundentakts (vorläufig) kein Thema mehr ist, bleibt festzuhalten, dass ein solcher auch in Zukunft gar nicht nötig ist. Allfällige Spitzen in den (bescheidenen) Passagierzahlen können ohne weiteres durch den Einsatz von zusätzlichem Rollmaterial gebrochen werden, ohne dass dafür weitere bauliche Massnahmen getroffen werden müssen.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Würde der Viertelstundentakt tatsächlich Realität, hätte dies für die Gemeinde Feldbrunnen, insbesondere für die Anstösser an die Baselstrasse, enorme negative Auswirkungen.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Die Barrieren der Bahnübergänge wären durch die hohe Zugfrequenz quasi permanent geschlossen. Ein normaler Verkehrsfluss in die Quartiere wäre schlicht nicht mehr möglich, die Bewohner wären praktisch abgeschnitten. Dies würde zu einer massiven Entwertung der Grundstücke führen, wodurch auch die Gemeinde Feldbrunnen insgesamt an Attraktivität verlieren würde.			x												x			vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Angesichts dieser äusserst negativen Auswirkungen des Projekts ist es meinem Klienten ein grosses Anliegen, dass sein Grundstück mit der historischen Villa Koch davon völlig untangiert bleibt. Es sollen insbesondere keinerlei Anpassungen oder Erweiterungen des Strassenraumes zulasten seiner Parzelle vorgenommen werden.		x							x								x Grundstück unberührt lassen	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften
			Bezüglich der weiteren Planung sei zudem zu prüfen, ob es der Sicherheit nicht mehr dienen würde, wenn der bestehende Radweg auf der Südseite der Baselstrasse gänzlich aufgehoben würde und der Platz nur noch für die Fussgänger zur Verfügung stünde. Die Radfahrer könnten stattdessen auf den Radweg an der Nordseite der Baselstrasse ausweichen, Damit würde immerhin der Rad- und Fussverkehr entflechten, was die Sicherheit zumindest etwas verbessern dürfte.		x								x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Antrag: Aus den angeführten Gründen ersuche ich Sie namens und im Auftrag meines Klienten höflich, die weitere Planung unter Berücksichtigung des nachfolgenden Antrages an die Hand zu nehmen: Die weitere Projektierung der Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse sei so fortzuführen, dass das Grundstück GB Feldbrunnen Nr. 65 davon in keiner Weise betroffen wird.		x																x Grundstück soll unangetastet bleiben	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung. Ihr Anliegen, dass das Grundstück nicht tangiert werden soll, werden wir in der weiteren Projektierung prüfen.
51	Gemeinde Riedholz	Fragebogen																			
		Q9(+)	Der EWG Riedholz sind besonders folgende Aspekte des Projektes wichtig welche zwingend in die weitere Planung einfliessen sollen: - Aufzeigen der Verkehrsführung während der Bauzeit - Aufzeigen eins Konzeptes Fluchtverkehr vor der Bauzeit - Vorausschauende Kommunikation (proaktiv) vor und während der Bauzeit - Gewerbefreundliche Umsetzung des Projektes		x									x						x	x Weitere Infos senden	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Bauphasenplanung ist Gegenstand der weiteren Planung.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
52	Privatperson 14.08.2019	Brief																			
			Ich beurteile die im Fragebogen gestellten Fragen als Alibiübung und lasse Ihnen deshalb die Eingabe in Fliesstext zukommen.			x														x Fragebogen = Alibiübung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Als Mieter der Liegenschaft Baselstrasse 27 bin ich durch das Projekt direkt betroffen. Mein Widerstand gegen das Projekt ist gross. Es besteht der Eindruck, als ginge es bei diesem Projekt insbesondere darum, Bundesgelder „abzuholen", es sei dies der primäre Grund für das Bauvorhaben und es rücke dabei die Frage nach Sinn und Notwendigkeit des Projekts in den Hintergrund. Es ist nicht ersichtlich, wem dieses Projekt dienen sollte. Bedauerlich ist im Übrigen auch, dass der Baseltorkreisel nicht mehr zweispurig geführt werden soll. Zum guten Verkehrsfluss wird dies wohl nicht beitragen.			x		x										x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Das gesamte Projekt ist schlicht und einfach nicht nachvollziehbar und diese Meinung vertritt ein grosser Teil der Bevölkerung: Kopfschütteln statt Begeisterung.			x	x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Signalanlage für Einfahrt Baselstrasse 27: Die Einfahrt darf auf keinen Fall durch eine Signalanlage eingeengt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einfahrt oft auch von Lastwagen und Camions benützt wird u.a. zur Anlieferung von grossen Kunstwerken, Technik und Mobiliar für Grossanlässe der Solothurner Filmtage und Reisecars (Anlässe im Frauenkloster hinter der Liegenschaft). Die Einfahrt ist für solch grosse Fahrzeuge schon jetzt eine Herausforderung. Eine zusätzliche Einengung durch eine Lichtsignalanlage würde die Durchfahrt für solche Fahrzeuge behindern. Allenfalls wäre zu prüfen, ob eine Lichtsignalanlage in der bestehenden Pflanzen-Rabatte zu platzieren wäre, nicht aber in der Einfahrt.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Radweg-Management: Sollte tatsächlich nordseits der Radweg wie geplant auf dem jetzigen Trottoir durchführen, ergibt sich für die Ausfahrt von der Liegenschaft Baselstrasse 27 eine grosse Gefahr des Übersehens von herannahenden Velofahrern, weil die Strasse ja um die genannte Liegenschaft in einer leichten Rechtskurve verläuft, was die Sicht beim Herausfahren auf herannahende Velofahrer massiv behindert bzw. verunmöglicht. Es besteht deshalb eine grosse Gefahr des Nichtsehens von insbesondere schnell fahrenden Velofahrern, was bei entsprechenden Unfällen unweigerlich tiefgreifende nachteilige haftpflichtrechtliche Folgen hat. Es gibt schon heute ab und zu Radfahrer, welche widerrechtlich auf dem Trottoir fahren. Deshalb kennen wir diese Gefahr bereits.		x						x	x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Die Führung des Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Abfederung Geleisebeete: Sollte zu unserem Bedauern an der Zweigleisigkeit des Projekts und der höheren viertelstündigen Frequentierung der Fahrten festgehalten werden, möchte ich beliebt machen, dass die neuen Geleisebeete wenigstens eine Abfederung erhalten; als Kompensation, damit die Substanz des historischen Gebäudes (ehem. Klosterkirche St. Josef) nicht noch mehr leidet durch die Erschütterungen, die es bereits jetzt bei jeder Zugdurchfahrt erleidet.		x											x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema "Erschütterungen" und die erforderliche Gleislagerung wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Im Weiteren verweise ich umfassend auf die mir auch vorliegende Stellungnahme der Liegenschaftseigentümer Baselstrasse 20 -26 (Marianne und Urs Jeger), welcher ich mich als Betreiber des Haus der Kunst St. Josef in der Liegenschaft Baselstrasse 27 vollumfänglich anschliesse. Insbesondere betone ich folgende Ausführungen, welche auch für die Liegenschaft Baselstrasse 27 zutreffen: Sehr viele Grundeigentümer an der Baselstrasse sind überzeugt, dass das Projekt eine Verschlechterung der Situation insbesondere für die Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer bringt. Im Zeitalter, wo elektrobetriebene Busse und voraussichtlich teilautonom verkehrende Busse auf der ganzen Welt in Entwicklung sind, sollten Überlegungen zum weiteren Ausbau des Busnetzes im Vordergrund der Verkehrsplanung stehen, zusammen mit der Strategie des Langsamverkehrs in den Städten, wie dies andernorts (z.B. in den Kantonen Baselland und Zürich) auch geschieht.			x			x	x											vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
			Isolierte Betrachtungsweise: Eine Investition von dieser Tragweite sollte erst bei gleichzeitigem Vorliegen von Planungskonzepten für die Bahn, den Bus, die Autos, die Velos und die Fussgänger gefällt werden. Das Bipperlisi wird zur Zeit vom Bahnhof Solothurn bis Oensingen durchwegs (jedenfalls dort, wo es auf der Strasse fährt) einspurig geführt. Lediglich auf der Baselstrasse auf einer Strecke von weniger als 1 km soll das Bipperlisi neu zweispurig geführt werden, was die zukünftige Entwicklung der Mobilität völlig ausser Acht lässt. Dieses Projekt ist, wie es Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri sagt, überrissen, zumal bereits jetzt voraussehbar und auch so kommuniziert wurde, dass mit der Einführung des Viertelstundentaktes weitere Massnahmen, insbesondere die Enteignung von Grundeigentümern und die Aufhebung von Bus- und Postautolinien notwendig werden. Dieses isolierte, lediglich auf die Bahn fokussierte Projekt löst die zukünftigen Mobilitätsprobleme nicht und stellt daher eine momentane punktuelle Scheinlösung dar.			x	x	x	x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters															Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Übertiefebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Mangelnde Transparenz: Wie Zeitungsberichten, Protokollen und Gesprächen zu entnehmen ist, sind weitere Massnahmen zum Ausbau des Bipperlisi geplant, welche teilweise sehr einschneidende Folgen für Grundeigentümer sowie sämtliche Verkehrsteilnehmer an der Bahnlinie des Bipperlisi haben werden. Es ist wenig zielführend und erhöht die Akzeptanz nicht, lediglich ein Teilprojekt vorzustellen und die bereits existierenden weiteren Ausbaupläne nicht offen zu legen bzw. nicht ein Gesamtpaket unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu «schnüren». So sind denn auf den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentakts angeblich auch weitere bauliche Massnahmen notwendig, die eben zu materiellen Enteignungen führen und einen Zeitgewinn von gerade einmal 16 Sekunden (!!) bringen sollen (Protokoll des Gemeinderats von Feldbrunnen 6/2018 vom 14. Mai 2018).			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die Projektverantwortlichen «verkaufen» das Projekt mit Mischverkehr als innovativ und zukunftsträchtige Lösung. Erfahrungen und Berichten aus dem In- und Ausland ist jedoch zu entnehmen, dass der Mischverkehr zu grösseren Problemen führt, als wenn die Bahn auf einem eigenen Trasse fahren würde. Der Mischverkehr wird denn auch, wenn immer möglich, rückgängig gemacht. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gestaltet sich schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Einfahrten sind bei Mischverkehrsabschnitten gemäss Experten gefährlich, da bei Ein- und Ausfahrten eine erhöhte Kollisionsgefahr systemimmanent die Unfallgefahr steigt, zumal der Bremsweg einer Bahn enorm ist und oft unterschätzt wird.			x	x		x						x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Bei der vorgeschlagenen Variante werden die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fussgänger und Velofahrer – völlig unterschätzt. Es wird eine «Scheinsicherheit» angeboten. Allein die Idee ein Fussgänger- und Radweg auf der Südseite der Baselstrasse zu bauen widerspricht sämtlichen Sicherheitsbedürfnissen. Mit der vorgeschlagenen Variante wird der private Autoverkehr, der ja gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn insbesondere auf der Baselstrasse frei soll zirkulieren können, insbesondere nach der Einführung des Viertelstundentaktes massiv beeinträchtigt. Alle paar Minuten wird dann das vortrittsberechtigte Bipperlisi als «Pflug» vorausfahren und die aufgestaute Autokolonne muss im Schritttempo hinterherfahren.			x		x				x		x			x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
53	Anrainerliegenschaft 12.08.2019	Brief																					
			Es darf während der Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens keinen Stau vor der Einfahrt zum Grundstück geben.			x											x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Bushaltestelle plus asm Haltestelle zusammen sind zu lang, um sie zwischen Baselstrasse 8 und Baselstrasse 16 an einem Stück zu organisieren.		x						x								x Kombi-Haltestelle Bahn/Bus zu lange	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften In der weiteren Projetierung werden die Haltestellen nochmals überprüft.
			Die Zufahrt und Wegfahrt zum Hof Baselstrasse 8 und 6 müssen weiterhin befahrbar sein für LKW's mit bis zu vier Achsen (Öllieferungen, Mulden, Gebäudeunterhalt, Sanierungen, Feuerwehr, etc.). Denn sie bildet die einzige Zufahrt zu den beiden Gebäuden und zum Grundstück 301. Diese zwingende Voraussetzung ist mit der im Konzept geplanten Rampe vor der Einfahrt nicht erfüllt.		x						x									vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Die historische Bauweise von Baselstrasse 8 verunmöglicht es, den Schalschutz optimal zu lösen, da die bestehenden Holzbalkendecken zu wenig Masse aufweisen und der Dachraum nicht ausgebaut ist. Bereits heute sind die wartenden Personen an der Bushaltestelle gut hörbar, wenn sie sich unterhalten. Durch die neu geplante Haltestelle asm Baseltor Süd würden zwischen 20:00 und 23:00 nicht mehr einmal sondern dreimal pro Stunde Menschen an der Haltestelle warten. Eine dem Haus Baselstrasse 8 um 3-4m vorgelagerte Mauer zusammen mit dem überdachten Wartehaus könnte da deutliche Verbesserungen bringen, die innerhalb der Gebäudestruktur nur schwer und unter hohen Kosten und deutlichen Verlusten an historischer Bausubstanz zu erzielen wären.			x											x					vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Das Thema Erschütterungen und Lärm wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Eine Vergrösserung des bestehenden Wartebereiches vor den Gebäuden Baselstrasse 8 und 10 ist aus Sicht der Anwohner nicht wünschenswert, da es sich bereits heute um einen problematischen öffentlichen Aussenraum handelt (Littering, Wildpinkeln, nächtliche Lärmemissionen).			x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Aufgrund der Reduktion der Fahrspurbreite wäre eine Wiederherstellung der historischen Grundstücksgrenzen Parzelle 301 zur Baselstrasse möglich und aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten erstrebenswert, um das Gebäude Baselstrasse 8 wieder allseitig in das Ensemble zu integrieren.			x									x							x Grundstücksgrenze wiederherstellen	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Wir wünschen daher die nicht mehr für den Strassenraum benötigte Fläche käuflich zu erwerben. Wir würden diese Fläche begrünen, was stadtplanerisch und ökologisch sinnvoll ist.			x									x							x Fläche erwerben	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
54	Anrainerliegenschaft 13.08.2019	Brief																			
			Während der Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens, insbesondere am Abend, darf sich der Verkehr nicht vor unserer Einfahrt stauen. Sonst werden uns Zu- und Wegfahrt verunmöglicht.			x											x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Wir gehen davon aus, dass die zweispurige Linienführung des Bipperlisi die Situation diesbezüglich deutlich verschlechtern wird. Der Verkehr wird sich über den Baseltorkreisel hinaus stauen, was verkehrstechnisch katastrophale Folgen zeitigen wird.			x											x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Zwei Haltestellen (Bus und Bipperlisi) werden viel zu lang, weil sie wegen der unterschiedlichen Höhe nicht zusammengelegt werden können. Vor den Liegenschaften Baselstrasse 6/8 und Baselstrasse 16 wird dies daher nicht unterzubringen sein.		x						x									x Kombi-Haltestelle Bahn/Bus zu lange	vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften In der weiteren Projetierung werden die Haltestellen nochmals überprüft.
			Die Zu- und Wegfahrt zum Hof Baselstrasse 6/8 muss weiterhin für Lastwagen mit bis zu vier Achsen (Ölieferungen, Mulden, Gebäudeunterhalt, Sanierungen, Feuerwehr, etc.) befahrbar bleiben. Sie bildet die einzige Zufahrt zu den beiden Gebäuden und zum Grundstück 301. Diese zwingende Voraussetzung ist mit der im Konzept geplanten Rampe vor der Einfahrt nicht erfüllt.		x						x										vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet.
			Eine Vergrösserung des bestehenden Wartebereiches vor den Gebäuden Baselstrasse 8 und 10 ist aus Sicht der Anwohner inakzeptabel, da es sich bereits heute um einen problematischen öffentlichen Aussenraum handelt (Littering, öffentliche Toilette, nächtliche Lärmemissionen).		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Aufgrund der Reduktion der Fahrspurbreite wäre nun eine teilweise Wiederherstellung der historischen Grundstücksgrenzen der Parzelle 301 zur Baselstrasse hin möglich und aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten auch sehr erstrebenswert. Das Gebäude Baselstrasse 8 würde dadurch wieder allseitig in das Ensemble integriert.		x									x							x Grundstückgrenze wiederherstellen	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Wir wünschen daher die nicht mehr für den Strassenraum benötigte Fläche käuflich zu erwerben. Wir würden diese Fläche begrünen, was stadtplanerisch und ökologisch sinnvoll ist.		x									x							x Fläche erwerben	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft und auch mit den entsprechenden Fachstellen (Denkmalpflege) besprochen.
			Wir erachten es als unerlässlich, dass wir in die weitere Planung einbezogen werden, damit wir für die Erschliessung unseres Grundstücks zusammen eine sinnvolle Lösung finden.	x																x Miteinbezug in Planung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die betroffenen Grundeigentümer werden zu gegebener Zeit kontaktiert und informiert
55	Stiftung ehemalige Klosterkirche St. Josef 13.08.2019	Brief																			
			Das Bipperlisi ist, wenn überhaupt, dann nur am Morgen früh und gegen Abend (Feierabend) relativ stark besetzt und tagsüber meistens sehr schwach ausgelastet. Auch wenn die Passagierzahlen angeblich steigen, ist kaum vorstellbar, dass das Bipperlisi je überlastet ist. Wir bezweifeln daher die Notwendigkeit der Einführung eines Viertelstundentaktes.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Der Viertelstundentakt ist nicht der Auslöser für das vorliegende Projekt, es ist der Sanierungsbedarf.
			Wenn ein Viertelstundentakt eingeführt wird, steigen die Passagierzahlen nämlich nicht sprunghaft an. Die Züge werden also nur noch weniger besetzt sein, da sich die Passagiere dann auf die zusätzlichen Züge verteilen werden. Die Aare Seeland Mobil AG publiziert in ihren Geschäftsberichten zwar die Anzahl Fahrgäste im regionalen Bahnverkehr, die in den letzten Jahren ganz leicht steigend war, differenziert aber nicht zwischen den einzelnen Linien Solothurn – Oensingen – Langenthal, Langenthal – St. Urban und Biel – Täuffelen – Ins.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Der Lärm und die Erschütterungen des Bipperlisi sind heute enorm. Es ist uns klar, dass die Strasse saniert werden muss, wobei unbestrittenermassen der Sicherheitsaspekt nicht ausser Acht gelassen werden darf.			x								x	x						vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt
			Wir sind aber befremdet, wie das Projekt «verkauft» wird mit einigen ausgewählten befürwortenden Zitaten von einzelnen mehr oder weniger betroffenen Personen.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Wir sind überzeugt, dass die Sicherheit mit dem im Projekt als optimale Lösung propagierte Variante, die allen Verkehrsteilnehmer zugute kommen soll, mit der Einführung des Mischverkehrs nicht erreicht wird. Es werden im Projekt zwar einzelne Gefahrenherde minimiert, dafür aber viele andere Konfliktpotentiale geschaffen. Wir sind deshalb überzeugt, dass die Sanierung der Baselstrasse und die Erhöhung der Sicherheit auf anderem Weg anzugehen ist.			x			x						x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
56	Anrainerliegenschaft 18.07.2019	Brief																				
			Ich beziehe mich auf den Informationsanlass vom 19. Juni 2019 in der Jugendherberge in Solothurn sowie auf das öffentliche Mitwirkungsverfahren und nehme wie folgt Stellung dazu:			x														x	Einleitung
			Ich bin bereits seit 1981 Anrainer der Baselstrasse. Als wir das Haus damals gekauft haben war uns bewusst, dass wir neben einer Hauptstrasse mit einer bestehenden Bahn ansiedeln und akzeptierten dies, da wir es schätzten, an einem zentralen Punkt in Solothurn zu wohnen.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Bei der Sanierung unserer Hausfassade haben wir dann leider folgenden Punkt unterschätzt die täglichen Erschütterungen, welche die Bahn sowie der Schwerverkehr verursachen und somit Risse in der Fassade entstehen lassen. Daher war ich sehr erfreut, als es hiess, die Baselstrasse werde endlich saniert, d.h. der Lärm sowie die Erschütterungen werden zukünftig minimiert und die Fussgängerstreifen werden besser markiert/beleuchtet.			x							x			x						vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Es ist der Einbau eines lärmdämmenden Belages vorgesehen. Bahnseitig werden die Schienen in einen Trog eingebettet, was die Erschütterungen wesentlich eindämmt. Die FGS werden gemäss Norm ausgeleuchtet.
			Nun kommt dieses Projekt daher mit einer riesigen Gesamtsumme von CHF 30-40 Millionen. Das Ziel dieser Sanierung, ist, das wurde mir an der besagten Infoveranstaltung klar, dass die Bahn zukünftig doppelspurig die Baselstrasse befährt. Die Sanierung der Baselstrasse als Hauptstrasse ist damit in den Hintergrund gerückt und anscheinend wie gesagt zweitrangig!			x	x	x											x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Die Sanierung von Strassen- und Bahnanlage ist das zentrale Anliegen.
			Aufgrund der allgemeinen Stimmung, welche an der Infoveranstaltung aufgekommen ist teile ich Ihnen mit, dass ich gegen dieses Projekt Einsprache erhebe und zwar aus folgenden Gründen:			x															x Einsprache	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Einsprache kann später bei einer Auflage der Projektes erhoben werden. Wir nehmen Ihre Anmerkungen aber gerne als Mitwirkungseingabe entgegen.
			Der Gesamtpreis des Projekts ist viel zu hoch			x												x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Der Nutzen, welche die Stadt Solothurn aus dem Betrieb der Bahn zieht ist zu niedrig.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
			Es geschehen bereits seit Jahren viele Unfälle, welche dem Betrieb der Bahn geschuldet sind.			x								x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Der 15-Minuten-Takt, welcher in ein paar Jahren angestrebt wird, ist nicht sinnvoll, da die Bahn meist nur am Morgen sowie am Abend durch Fahrgäste benutzt wird. Während des Tages verirren sich nur wenige Fahrgäste in die Bahn!!			x		x												x Auslastung Bipperlisi	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Projekt hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Viertelstundentakt
			Die Unfallgefahr wird nicht gemindert, da zukünftig zwei Bahnspuren bestehen.			x								x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Der tägliche Stau an der Baselstrasse, welcher durch das Pförtnersystem an der Sternenkreuzung produziert wird, wird gemäss Projekt zukünftig an anderer Stelle entstehen, was das Ganze nicht besser macht!			x										x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Nehmen Sie die Bahn von der Strasse, setzen Sie in St. Kathrinen einen End-Halt und ersetzen die Bahn mit Bussen, mit einer Grösse, welcher der Anzahl der Fahrgäste entspricht.			x				x											vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn
			Machen Sie den Wohnraum Baselstrasse wieder attraktiv, in dem die Strasse endlich lärmsaniert wird.	x											x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Mit dem Projekt ist der Einbau eines lärmdämmenden Belages vorgesehen. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Wird die Bahn von der Strasse genommen, entsteht dadurch mehr Freiraum für Fussgänger und Fahrräder.			x	x		x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überirdischen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
57	Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Solothurn, Verband 27.07.2019	Frage-bogen																			
		Q3/4(+)	Zur Sicherheit der Velofahrenden sollen grundsätzlich keine Kreisel mit mehr als einer Zufahrtsspur gebaut werden.	x															x keine Kreisel mit mehreren Zufahrt-spuren zur Sicherheit der Velofahrer	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Im Projekt ist die Anpassung des Baseltorkreisels zur Verbesserung der Verkehrssicher vorgesehen.
		Q3/4(+)	Mischverkehr Auto/Strassenbahn funktioniert in vielen anderen Städten. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass dies nicht auch hier funktioniert.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q6(+)	Mischvekehr, also Velo + zu Fuss Gehende ist hier die einzig mögliche Lösung. Wir erachten Sie aufgrund der eher geringen Frequenzen von zu Fuss Gehenden auf den meisten Abschnitten als vertretbar. Allerdings muss mit einer Verbesserung auch von einer Attraktivitäts- und damit Frequenzssteigerung ausgegangen werden.			x													x velofreund-liches Projekt	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q7(+)	Mit genügenden Breiten auf der ganzen Strecke ist deshalb den Bedürfnissen sowohl der zu Fuss gehenden, Behinderten, Personen mit Kinderwagen usw., wie auch dem sicheren rund schnellen Vorwärtskommen der Velofahrenden Rechnung zu tragen.		x								x								x velofreund-liches Projekt	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Fuss- und Veloführung wird in der weiteren Projektierung nochmals eingehend geprüft.
		Q9(+)	Der VCS begrüsst das Projekt insbesondere aus den unter 1.,2. und 4. genannen Gründen. Dass die Velos nicht auf der Gleisfahrbahn fahren muüssen, erachten wir als grossen Vorteil. Das bedingt aber zwingend genügend breite Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Da die Masse für diese Bereiche auf den aktuellen Plänen noch nicht abschliessend definiert sind, wird der VCS das Bauprojekt diesbezüglich genau analysieren und behält sich eine allfällige Einsprache in dieser Sache vor für den Fall, dass diesem Aspekt nicht genügend Rechnung getragen wird. Wir begrüssen das Pflanzen von Alleebäumen, aber nicht auf Kosten der Minimalmasse für die Mischflächen.		x								x	x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
58	Anrainerliegenschaft 19.08.2019	Frage-bogen																			
		Q3(+)	Bahn soll bleiben wie sie ist. kein Ausbau, Erweiterung oder Verbreiterung. Hauptverkehrsachse für Autos als zentrale Aufgabe.			x		x	x												vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
		Q4(+)	Baseltorkreisel soll Schranken erhalten und sicher keine zweite Gleis-Spur.			x							x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Bahn verkehr auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV, Barrierenanlagen sind daher nicht vorzusehen. Die Bahndurchfahrt wird heute mit Ampeln geregelt, dies soll auch so beibehalten werden.
		Q5(+)	Gefahrensituation wird grösser da wird etwas/soll etwas gebaut werden, was nicht gefragt ist.			x		x													vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
		Q6(+)	Schranken statt Ampeln			x							x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV, Barrierenanlagen sind daher nicht vorzusehen. Die Bahndurchfahrt wird heute mit Ampeln geregelt, dies soll auch so beibehalten werden.
		Q6(+)	In der Planung und Orientierung der Anwohner und dessen Einbeziehung	x															x Einbezug Bevölker-ung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Mitwirkung zum BGK ist der erste Schritt. Auch in den weiteren Pahsen ist eine Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.
		Q7(+)	Fragt zuerst das Volk bzw. die Einwohner der Stadt Solothurn, ob sie sowas wollen.	x															x Volksbe-fragung	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Mitwirkung dient dazu, die Anliegen aus der Bevölkerung zu erkennen.
		Q8(+)	Ich brauche alles sehr regelmässig.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q9(+)	Ich will keine unnötigen Ressourcen verschwendung für etwas, was nicht gewollt und bebenötigt wird, nur weil der Bund zu viel Geld gesprochen hat.			x		x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q9(+)	Vergesst dieses Projekt.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «übertriebenen» Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
59	Anrainerliegenschaft	Fragebogen																				
		Q3(+)	von mir aus gesehen (ich bin Benützerin der Bahn) braucht es keinen Ausbau und schon gar nicht auf beiden Seiten der Strasse. Die Bahn verkehrt regelmässig genug und ist oftmals fast leer.			x		x												vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
		Q4(+)	In einem Kreisel wird keine Ampel erwartet. Sicher wird er noch gefährlicher, wenn noch ein weites Gleis durchgezogen wird. Dann wäre eine Schranke eine bessere Lösung.		x								x							vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Bahn verkehrt auf diesem Abschnitt als Strassenbahn gem. SVG/VRV, Barrierenanlagen sind daher nicht vorzusehen. Die Bahndurchfahrt wird heute mit Ampeln geregelt, dies soll auch so beibehalten werden.
		Q6(+)	In der Planung und Orientierung bzw. Einbeziehung der Anwohner und Einwohner von Solothurn!!	x															x kein frühzeit-iges Einbe-ziehen der Anwohner und Einwohner	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Der Einbezug und Information der Öffentlichkeit ist auch in den weiteren Projektphasen vorgesehen.
		Q7(+)	Man darf nicht alles nur gegen den Autoverkehr planen. Es sollte in unserer Demokratie auch immer noch ein Miteinander sein.			x		x												Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Der Mischverkehr berücksichtigt die Anliegen aller und ist daher ein Miteinander.
		Q8(+)	Ich brauche alles sehr regelmässig.			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q9(+)	Wieso muss dieses Geld so sinnlos verpulfert werden? Es gäbe bessere Projekte als hier eine Bahn, die nicht stark frequentiert wird, auszubauen.			x		x									x			vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Es handelt sich nicht um ein Bahnausbauprojekt, sondern primär um eine Sanierung der Infrastruktur.
60	Unternehmen 23.06.2019	Mail																				
	Privatperson		Seit Ihr jetzt total übergeschnappt.was zweites Geleise ! WEG mit der scheissbahn.warum nicht gleich eine Landepiste für Flugzeuge.wer soll das bezahlen?Ah die Steuerzahler und Automobilisten.Beim abstimmen ein klares nein.			x		x											x	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung
61	Privatperson/Anrainer-liegenschaft	Fragebogen / Brief / Beilagen																				
		Q3(+)	Trennwirkung wird durch zwei Geleise massiv verstärkt,			x													x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
		Q3(+)	Beim Kreisel Baseltor hätten die Ampeln weiter Richtung Feldbrunnen resp. Richtung Rötibrücke und über/neben der Strasse, analog Kreuzung Sternen, platziert werden müssen. Die Beachtung wären um ein vielfaches besser geworden. Schon lange hätte bei der Grimmengasse/Ausfahrt Bären eine Lichtanlage platziert weden müssen. Hier wurde von den Bahnverantwortlichen sehr leichtfertig mit der Sicherheitich umgegangen.		x								x							vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Plazierung der Ampeln vor dem Kreisel hätte zur Folge, dass während einer Bahndurchfahrt der ganze Verkehr anhalten müsste. Heute kann die Fahrbeziehung von Norden nach Süden während einer Bahndurchfahrt offen gehalten werden. Mit dem zweiten Geleise kann überdies bei einer Bahndurchfahrt vom Bahnhof Richtung Feldbrunnen auch die Fahrbeziehung aus der Baselstrasse in Richtung Norden und Süden offen gehalten werden, was den Verkehrsfluss verbessert. Was die Wahrnehmbarkeit betrifft, stimmt die Aussage. Daher soll die Anordnung der Ampeln vor dem Kreisel nochmals beurteilt werden.
		Q3(+)	Konflikte, schlechte Sicht: Hätte schon viel früher durch entsprechende Lichtanlagen geändert werden müssen. Hier haben sie Bahnverantwortlichen nicht reagiert. Sehr stossend ist, dass die gleichen Verantwortlichen (Bahn und Kanton) nun die von ihnen verursachten Sicherheitsdefizite als Argument zum Ausbau von zwei Schienensträngen benutzen wollen.			x							x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Grundsätzlich wäre die Anordnung von Lichtsignalanlagen an Konfliktstellen als Sofortmassnahme möglich gewesen. Dazu wären aber sehr umfangreichere Werkleitungsarbeiten in der Baselstrasse erforderlich. Auf solche Sofortmassnahmen wurde daher im Hinblick auf das bevorstehende Sanierungsprojekt verzichtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
		Q4(+)	Bahn und Strasse müssen optisch und räumlich klar getrennt werden. Fachleute aus Basel und Bern sehen grosse Unfallgefahr bei gleichzeitiger Benutzung der Trasses von ÖV und PV.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr und 5.9 zum Verkehrsfluss. Die Bahndurchfahrt durch die Baselstrasse wird mit Ampelanlagen geregelt, so dass die Bahn als Pulkführer verkehren kann. Damit wird die Unfallgefahr minimiert.
		Q4(+)	Getrennte Fahrbahnen: Mit klarer optischer Abgrenzung (Doppellinie, rotweisse Steller etc.) werden Unfälle vermieden. Dazu gehört auch ein äquivalentes Bussen-System.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Bei einer räumlich getrennten Führung würden optische Abtrennungen nicht mehr ausreichen, es bräuchten eine bauliche Abtrennung z. Bsp. mittels Randsteinabschluss. Dadurch steigt auch der Raumbedarf bei einer Eigentrasselösung genüber der heutigen Führung.
		Q5(+)	Die sehr hohen berechneten Kosten werden schlecht eingesetzt. Mit zwei Geleisen werden neue Probleme generiert und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehme wird drastisch gesenkt.			x												x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q5(+)	Links abiegen aus den Quartieren wird massiv erschwert und gefährlich.			x			x												vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Kenntnisnahme, Einschätzung wird nicht geteilt
		Q5(+)	Die Fahrwege für den Veloverkehr sollten vor dem Bischof-Sitz in die Quartiere umleiten werden. Übergänge oder unterirdische Passagen für Fussgänger und Velofahrende anlegen.			x						x								x Umleitung Velo-verkehr	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Unterirdische Querungen würden lange Rampenbauwerke erfordern, was unter den gegebenen Rahmenbedingungen mit denkmalgeschützen Objekten kaum machbar wäre. Der Fuss- und Veloverkehr soll möglichst direkt und ohne Umwegfahrten entlang der Hauptstrasse geführt werden.
		Q6(+)	Bahn eingleisig und konsequent auf der rechten Seite (stadtauswärts) führen. Dadurch wird das Konfliktpotenzial Kreisel Baselstrasse auf ein Minimum reduziert, Kreuzung St. Katharinen wird eliminiert. Unbedingt Temporeduktion auf 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmer, inklusive Bahn, = deutliche weniger Emissionen. Für Velofahrer Ausweichrouten in den Quartieren Nord und Süd, z.B. entlang der Aare, besser und sicherer ausbauen.			x						x		x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h
		Q6(+)	Strasse unbedingt Flüsterbelag einbauen.	x											x						Ein lärmdämmender Belag wird heute auf Kantonsstrassen im Innerortsbereich standardmässig eingebaut
		Q6(+)	Wünschenswert: Zukunftsorientiert denken und handeln, darum und trotz höherer Kosten Bahn in den Untergrund verlegen.			x														x U-Bahn	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Eine U-Bahn liegt ausserhalb des Spielraums der Mitwirkung.
		Q7(+)	Die neue Linienführung der Bahn soll stadtauswärts eingleisig und konsequent auf der rechten Seite geführt werden. Folgen: Die momentan sehr unbefriedigende Situation beim Kreiselverkehr Baseltor wird massiv entschärft. Ausserdem fällt die Querung der Strasse bei St. Katharinen vollständig weg.			x	x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
		Q7(+)	Während den Bauarbeiten ist unbedingt auf die Nachtruhe zu achten. Der Privat- und Bauverkehr darf keinesfalls durch die angrenzenden Quartiere abgeleitet werden.			x									x				x		vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Bauphasen sind Gegenstand der weitern Planung.
		Q9(+)	Das Projekt ist mit einem Kostenvoranschlag von 30 - 40 Mill. Franken völlig überrissen, der Sache und den Menschen nicht dienlich, sondern es werden neue und weitere Probleme in Bezug auf Verkehrssicherheit und Wohnsituation geschaffen. Vermehrt Stau und Behinderung des privaten Verkehrs, vor allem bei Stau auf der Autobahn. Durch erhöhte "stop and go"-Situationen werden die Lärm- und Abgasemissionen stark ansteigen. Bei gleicher Trasse-Benutzung sind Konflikte zwischen ÖV/PV vorprogrammiert und werden stark zunehmen. Arbeits- und Wohnsituation werden durch die neue Strassenlage nicht aufgewertet sondern extrem gesenkt. Unterhalb und oberhalb der Strasse befindliche Liegenschaften verlieren an Attraktivität.			x									x	x	x			x	vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
		Q9(+)	Auch die Bahn muss und soll ihre Geschwindigkeit anpassen, mit max. 30 kmh fahren und allenfalls eine Fahrplanänderung vornehmen.			x														x Anpassung Geschwind-igkeit Bahn	Die Bahn verkehrt als Strassenbahn gem. SVG/VRV mit Fahrt auf Sicht. Die Signalisierte Geschwindigkeit im Innerortsbereich beträgt 50 km/h.
		Q9(+)	Nach wie vor fehlen seitens der Bahnbetreiber schlüssige Statistiken betr. Passagierzahlen, die einen solch massiv geplanten Ausbau rechtfertigen.			x		x												x Statistik Passagier-zahlen fehlen	vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung Die Passagierzahlstatistik ist vorhanden, vgl. Antwort zu Frage 14 von Mitwirkungsteilnehmer Nr. 29.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters															Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Übertiefebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Unbestritten ist, dass durch das vorliegende Projekt mehr Platz geschaffen wird. Ob mit dieser Massnahme allerdings grössere Sicherheit für den Langsamverkehr, Fussgänger und Velofahrer, geschaffen wird, ist fraglich. Ausserdem ist das Frequentieren der Baselstr. durch Velofahrende sehr bescheiden.			x									x						x	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Baselstrasse wird heute vom Veloverkehr gemieden. Der Veloanteil liegt bei 2%, im städtischen Mittel ist dieser doppelt so hoch. Dies zeigt auch die Defizite (fehlendes Angebot, Gefahrenstellen) auf.
			Leider muss auch festgehalten werden, dass durch das vorliegende Projekt, die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch die Bahn und den privaten wie teilweise den öffentlichen Verkehr (Postauto), das Unfallrisiko unverältnismässig und erheblich ansteigen wird.			x			x						x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Die Erfahrung in Bern, Basel und anderen Städten, die unter ähnlichen Platzverhältnissen leiden, zeigen, dass ein fahrbahngetrennter Betrieb wesentlich weniger risikobehaftet ist. Dies bestätigen auch die für den Verkehr verantwortlichen Fachleute aus aus diesen Städten, die getrennte Trasses wenn immer möglich vorziehen.			x			x						x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Im Übrigen passieren Unfälle zwischen Bipperlisi, Fahrräder und motorisierten Verkehrsteilnehmern vor allem im Kreisel Baseltor und Bipperlisi versus PW/PKW an nicht bewachten Einmündungen (Grimmengasse, Hotel Bären, etc.) und nicht auf der Fahrbahn Baseltor - St. Katharinen.			x									x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Sicher werden durch das vorliegende Projekt bekannte Mängel teilweise beseitigt, aber leider auch neue und nicht weniger massive Risiken punkto Sicherheit geschaffen.			x									x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			Gegen eine sanierte Strasse mittels Einbau eines Flüsterbelages ist nichts einzuwenden. Klimaforscher haben ausserdem festgestellt, dass der Temperaturunterschied zwischen Stadt und ländlichen Gebieten bis zu +7°C in der Stadt beträgt. Durch den Einbau eines hellen Belages könnte die Temperatur um einige Grad gesenkt werden. Bewohner und die Natur würden diesen Effekt sicherlich sehr schätzen.	x													x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Ein lärmdämmemder Belag ist vorgesehen. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Mit der Einführung von Tempo 30 würden aber die Lärm- und Abgasemissionen nochmals stark und nachhaltig reduziert. Tempo dreissig sollte auch vom Bipperlisi eingehalten werden. Die Zeitverluste sind auch hier absolut verkraftbar, der zeitliche Verlust aufzuholen und der Verbrauch an Strom würde reduziert. Daher erachte ich zwei Geleise für das Bipperlisi als unnötig und z.T. kontraproduktiv. Übrigens: Durch eine Temporeduktion auf 30 km/h würde für den Autofahrer ein Zeitverlust von ca. 40 Sek resultieren. Absolut im Rahmen des Erträglichen, auch für das Bipperlisi und die Einhaltung des Fahrplanes.			x															x T30 für Bahn und MIV	Die Signalisierte Geschwindigkeit im Innerortsbereich beträgt 50 km/h. Die Bahn verkehrt als Strassenbahn gem. SVG/VRV mit Fahrt auf Sicht.
			Wie schon festgehalten, benutzen z.Z. sehr wenige Velofahrer, im übrigen auch Fussgänger, die Baselstrasse. Viele weichen über die südlich und nördlich angrenzenden Quartiere aus. Diese sind zwar grösstenteils für Fussgänger ausgebaut, nicht aber für Velofahrer. Die Durchfahrt ist erschwert und teilweise unklar. Der Ausbau fahrradtauglicher und sicher gekennzeichneter Strecken sollte daher mit hoher Priorität behandelt werden. Für Fussgänger auf der Baselstrasse würden durch diese Massnahme genügend Platz zur Verfügung stehen.			x							x								x velotaug-licher Ausbau	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Velo-Ergänzungsrouten sind geplant, sind aber kein Ersatz für das Angebot auf der Haupstrasse
			Meines Erachtens eine sehr gewagte Aussage der Projektierenden. Im Gegenteil, durch die massive Präsenz von zwei Geleisen und bei einer vorläufigen Beibehaltung von 50 kmh für den PV/Bipperlisi werden die nördlich und südlich gelegenen Quartiere noch mehr getrennt. Wohn- und Arbeitssituationen werden durch die neue Strassenlage nicht aufgewertet, sondern extrem reduziert und erschwert. Ausserdem wird die Querung der Strasse vor allem für ältere und teilweise unsichere Personen zum grösseren Unsicherheitsfaktor und somit zum Risiko.			x										x					x Reduktion Wohn-qualität	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Die Fahrbahnbreite wird von 3 Spuren (Bahn + 2 Fahrspuren Auto) auf 2 Spuren reduziert, wodurch auch die Trennwirkung vermindert wird. Zudem erhalten die Fussgängerübergänge Mittelinseln.
			Gemäss Beilage nur eingleisig fahren, aber das Geleise südlich auf der Baselstrasse führen. Mit dieser Massnahme würde der Kreisel Baseltor massiv entlastet und zugleich die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht. Die Strassenquerung St. Katharinen würde wegfallen und der PV könnte wesentlich flüssiger erfolgen.			x	x								x							vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Wäre bei einer Eigentrassevariante zu erwägen. vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr
			Unbedingt Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer einführen = mehr Sicherheit für alle Benutzer der Baselstrasse und wesentlich geringere Lärm- und Abgasemissionen. Zugleich würde seitens des Kantons dem bindenden Auftrag des Bundes betr. Lärmreduktion wesentlich Rechnung getragen.			x									x	x					x T30	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h
			Zur Reduktion der (vor allem in den Sommermonaten) hohen Temperaturen einen möglichst hellen Strassenbelag einbauen. Beleuchtung: Die Lichtverschmutzung durch den Einsatz geeigneter Lichtquellen tief halten, event. die ganze Beleuchtung ab 22:00h stark reduzieren resp. ab 24:00h bis 05:00h ganz abschalten. Man würde der Natur und den direkt an der Baselstrasse wohnenden Menschen einen grossen Gefallen tun.			x										x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben betreffend Umweltthemen werden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssten die von Süden herführenden Quartierstrassen mit entsprechenden Ampeln bestückt werden. Private Ausfahrten müssten mindestens mit Spiegeln bestückt werden.		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Sichtweiten werden in der Projektierung nochmals im Detail geprüft, ggf. Nachrüsten mit Spiegeln als Massnahme denkbar .

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an übergeordneten Projekten	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Den Veloverkehr bei der Sternengasse oder schon Lerchenweg sicher durch die südlichen und nördlichen Quartiere lenken! Die z.T. für die Velofahrenden unübersichtlichen und unklaren Situationen sollen möglichst rasch beseitigt werden.			x						x		x						x Umleitung Velo-verkehr	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Ergänungsrouten für den Veloverkehr sind vorgesehen, sind jedoch kein Ersatz für das Veloangebot auf der Hauptstrasse.
			Beim vorliegenden Projekt mit geschätzten Grobkosten von 30 bis 40 Mio. Franken werden die formulierten Ziele nur zu einem kleinen Teil erreicht und neue, massive Verschlechterungen geschaffen. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte empfehle ich, das vorliegende Projekt in dieser Form abzulehnen.			x												x				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Bahn Richtung Ost auf rechter Seite führen, momentane Linienführung Nord eliminieren = Kreisel Baseltor wird entlastet, besserer Verkehrsfluss. St. Katharinen, Strassenquerung fällt weg. An beiden Punkten wird der Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit wesentlich erhöht, die Abgas- und Lärmemissionen werden verringert.			x	x								x	x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Festsetzen der höchst erlaubten Geschwindigkeit von Bahn- und Privatverkehr auf max. 30 km/h, konsequente südliche Linienführung der Bahn vereinfacht für die Fussgänger die Querung der Strasse, vermindert das Unfallrisiko bei Linksabbiegern, verbessert den Verkehrsfluss, vermindert die Lärm- und Abgasemissionen und das in der Nacht sehr störendes akustisches Signal St. Katharinen fällt weg.			x	x							x							x T30	vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Hauptverkehrsstrasse sind nach Konzept Kanton generell 50 km/h
			Ein nicht abschliessender Vergleich Bipperlisi versus E-Bus **Bipperlisi** -fährt auf Geleise, im Strassenverkehr schwerfällig und gefährlich, kann Hindernissen nicht ausweichen -15 Tonnen = hohe Masse = langer Bremsweg -bei der Durchfahrt hohe Erschütterungen, hoher Lärmpegel -kann Schäden an Immobilien verursachen -verbraucht auf Grund des hohen Gewichts bim Starten und im Betrieb viel Strom -hohe Unterhaltskosten an Rollmaterial, kostspielige Reparaturen an Geleisen; = gorsse Staugefahr für den Privatverkehr = starke Emissionen - keine Blinker, keine Bremslichter **E-Bus** -sehr beweglich, kann Hindernissen ausweichen -tiefere Masse, wesentlich kürzerer Bremsweg -keine wesentlichen Erschütterungen, tiefer Lärmpegel -keine Schäden bekannt -verbraucht aus Grund des tiefen Gewichtes beim Starten und im Betrieb wenig Strom -Elektrofahrzeuge zeichnen sich durch tiefe Unterhaltskosten, betriebssicher, keine wiederkehrenden für Fahrbahn -mit Blinker und Bremslichter ausgerüstet							x												vgl. Kapitel 5.3 zum Thema Forderung nach Bus anstatt Bahn

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
62	Stadt Solothurn 26.09.2019	Protokoll																			
			Gegenüber dem Auto und der Bahn wird das bestehende Platzangebot für Velos und Fussgänger den Bedürfnissen nicht gerecht. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen häufen sich die Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrskategorien. Unfälle mit der Bahn und den Fahrzeuge auf der Baselstrasse ergeben sich immer wieder. Unfallhäufungen zeichnen sich ab auf der Baselstrasse an den Knoten Steinbruggstrasse, Fialastrasse sowie Untere und Obere Sternengasse und im Bereich der Zufahrt zu den Parkplätzen Rötihof und Stadtpräsidium. Der Unfallschwerpunkt ist der Kreisel Baseltor mit 32 Unfällen innerhalb der Jahre 2009 bis 2013. Diese Konfliktstellen gilt es zu entschärfen. Was ist mit der Unfallstatistik des Baseltorkreisels vor dem Jahr 2009?			x								x							Zusammenfassung der Ist- Situation
			Umfassende Sanierungen und Erneuerungen sind unausweichlich, es besteht dringender Handlungsbedarf. Unter diesen Voraussetzungen ist es vorgegeben, Sanierungen und Erneuerungen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur einer ganzheitlichen Betrachtung zu unterziehen. Es sollen nicht einfach nur die bestehenden Anlagen unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführungen in den Fokus gestellt werden, sondern auch die aktuellen und künftigen Bedürfnisse geprüft und abgeklärt werden. Mit dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurde die Baselstrasse einer ganzheitlichen Betrachtung unterzogen.			x														x	Zusammenfassung der Ausgangslage
			Gemäss neuem Konzept werden die Fahrspuren von Bahn und Auto zusammengelegt (Abbildung 1). Neu gibt es zwei Spuren mit gemischtem Verkehr statt wie bisher zwei Spuren für Autos und eine Spur für die Bahn. So entsteht Platz für separate Velostreifen und Trottoirs, was nicht nur die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, sondern auch den Autofahrenden zugutekommt. Das gewählte Konzept wird auch als «Mischverkehr» bezeichnet. Solche Mischverkehrslösungen haben sich anderswo in der Schweiz mehrfach bewährt. Die favorisierte Variante «Mischverkehr" bietet gegenüber der Variante «Seitenlage" klare Vorteile punkto Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten: Aufenthaltsqualität (Veloverkehr / Fussverkehr), besseres Haltestellenangebot (öffentlicher Verkehr), attraktive Raumbildung im historischen Strassenzug (Städtebau).			x														x	Zusammenfassung der Projektabsicht
			Die Engstelle im Bereich St. Josef ist gegeben. Das Kreuzen zwischen den stadteinwärts fahrenden Fahrzeugen und der stadtauswärts fahrenden Bahn ist jeweils problematisch, speziell bei Lastwagen. Die Fahrzeuge müssen auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Insbesondere in diesem Bereich kann mit der favorisierten Variante «Mischverkehr" auch eine Verbesserung für den MIV erreicht werden (Abbildungen 2 und 3).			x														x	Zusammenfassung, Beschrieb von Engstellen
			Die Variante «Mischverkehr" stellt aus fachlicher Sicht klar die Bestlösung dar. Sie schafft mit vertretbaren Mehrkosten den erforderlichen Spielraum, die bestehenden Defizite zu beheben, ein durchgängiges Veloangebot zu schaffen und den Verkehrsablauf verträglicher und verkehrssicherer zu gestalten.			x														x	Zusammenfassung, Fazit aus Variantenvergleich
			Der Vorschlag bringt auch stadträumlich eine eindeutige Verbesserung gegenüber der heutigen Situation: Anstatt bisher 3 Spuren (2 Fahrbahnen und 1 Geleis) wird es neu nur noch 2 Fahrbahnen geben. Dies ermöglicht die Realisierung grösserer Zonen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenzen, welche mehrheitlich dem Fuss- und Fahrradverkehr zur Verfügung stehen. Durch die Neugestaltung dieser Zonen ändern sich die Belebung und die Nutzung. Zudem werden durch die Raumaufteilung die historischen Klostermauern besser sichtbar, wodurch die Baselstrasse ihren ursprünglichen Charakter und ihre Bedeutung als historische Ein- und Ausfahrtsachse zurück gewinnt.			x														x	Zusammenfassung räumliche Verhältnisse
			Aus den vorliegenden Planunterlagen «Sanierung und Umgestaltung, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Situation 1:500 für die Mitwirkung, 10. April 2019» ist nicht klar ersichtlich, wie die künftigen Anbindungen der Nebenstrassen an die Baselstrasse gelöst werden können. Im nächsten Bearbeitungsschritt (Bauprojekt) sind dafür detaillierte Lösungen aufzuzeigen. Ebenfalls sind die ab der Baselstrasse heute bestehenden Erschliessungen zu den Liegenschaften zu lösen. Auch mit der künftigen Umgestaltung muss die Erreichbarkeit der angrenzenden Liegenschaften sicher gestellt sein. In der weiteren Planung sind konkrete Lösungsansätze aufzuzeigen.		x							x		x							vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Wird in der nächsten Projektphase bearbeitet.
			Bei grossem Verkehrsaufkommen auf der Baselstrasse ist sicher zu stellen, dass sich auf den nördlich und südlich angrenzenden Quartierstrassen kein Schleichverkehr einstellt. Es werden konkrete Lösungsansätze erwartet, mit welchen Massnahmen die Quartiere geschützt werden können. Der Betrachtungsperimeter dafür ist grossräumig zu wählen und darf nicht an der Gemeindegrenze der Stadt Solothurn enden.		x													x			x kein Schleich-verkehr bei Stau auf Basel-strasse	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das grossräumige Verkehrskonzept wird in der weiteren Projektierung detailliert betrachtet.
			Ein grosses Anliegen betrifft die Verkehrsführung während der Bauzeit. Gemäss Auskunft an der öffentlichen Vorstellung des Projekts sind dazu noch keine Pläne vorhanden. Sobald diese erstellt sind, sind das Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau und die Stadtpolizei einzubeziehen.		x															x		vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Bauphasen ist Gegenstand der weiteren Planung. Der Einbezug der Stadtbehörden wird über die Projektorganisation sichergestellt.
			Insbesondere bei den Haltestellen Sternen und Baseltor sowie bei den Engstellen Klosterkirche St. Josef, Sternengasse und Grimmengasse sind die geplanten Querschnitte für den Langsamverkehr zu klein und müssen künftig deutlich grösser sein. Die Anliegen von Fuss- und Veloverkehr in diesen Bereichen sind nochmals zu überprüfen. Das Gleiche gilt für die Bereiche der ÖV-Haltestellen. Der Platzbedarf ist dort noch grösser und die Führung des Veloverkehrs ist fast immer konfliktträchtig. Ein Augenmerk ist auf das stark zunehmende Aufkommen von E-Bikes und den Umgang mit diesen Verkehrsteilnehmern zu legen.		x						x											vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überfliebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Dem historisch geprägten Strassenzug und der prominenten Lage des Verkehrsknotens Baseltor vor der Altstadt ist zwingend Rechnung zu tragen. In die weitere Planung ist ein Architektur-, Landschaftsplanungs-, oder ein Stadtplanungsbüro einzubeziehen, um auch die Anforderungen des Städtebaus sicherzustellen.	x																	x Miteinbezug von Stadtplaner o.ä.	Diesem Anliegen wird in der Projektorganisation Rechnung getragen.
			Ergänzend zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Baselstrasse wurde in einem breit ausgelegten Variantenstudium eine Lösung für den Knoten Baseltor gesucht. Besonderes Augenmerk galt der Verkehrssicherheit und der Beibehaltung der Leistungsfähigkeit sowie dem ungehinderten Betrieb der Bahnlinie der ASM und einer Steigerung der Attraktivität für den Langsamverkehr. Bei der empfohlenen Variante «Mischverkehr» ist die Knotengestaltung des BGK hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und dem Langsamverkehr optimiert, und die Leistungsfähigkeit des Knotens auf dem heutigen Stand kann beibehalten werden. Der Knoten weist neu klar definierte Fahrstreifen auf und ist primär auf die Bedürfnisse von kleineren Fahrzeugen wie Velos, Personen- und Lieferwagen ausgelegt. Für grössere Fahrzeuge sind überfahrbare Flächen vorgesehen. Die einstreifige Kreiselfahrbahn und die klar zugeordneten Fahrstreifen im breiteren Teil sind so ausgestaltet, dass Velofahrende im Kreisel nicht überholt werden können. Der Veloverkehr wird vor dem Knoten durchgängig geführt und normgemäss ca. 20 m vor der Kreiselfahrbahn für die Einspurung unterbrochen (siehe dazu Abbildung 4).			x															x	Zusammenfassung des Variantenstudiums Baseltorkreisel.
			Die KPU kann die Variantenempfehlung «BGK Knoten Baseltor optimiert» nachvollziehen und teilt die Schlussfolgerungen der Projektverfasser. Gerade die Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für Velofahrende wird begrüsst. Der bestehende Radweg entlang der Fahrbahn (Basel/ Werkhofstrasse) wird neu als «Fussweg mit Velo gestattet" signalisiert, so dass ein duales System vorhanden ist, aber keine Benützungspflicht besteht. Bei gleichzeitigem Fuss- und Veloverkehr besteht jedoch Konfliktpotential, welchem mit geeigneten Massnahmen (Signalisation, Markierung usw.) begegnet werden muss.		x								x								Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Unbefriedigend gelöst bleibt der hindernisfreie Zugang zu den ÖV-Haltestellen. Die empfohlene Variante sieht vor, zur Optimierung der Fusswege die Leitinseln vor dem Kreisel auf der inneren Baselstrasse und der Werkhofstrasse zu vergrössern (Abbildungen 4). Somit bestünden Querungshilfen oder deren Nachrüstung wäre möglich. Mit der beschriebenen Optimierung der Fusswege könnte gemäss Berichtverfasser -die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen mit einfachsten Mitteln optimiert bzw. ein hindernisfreier Zugang erstellt werden. Ein Nachrüsten der Inseln auf der Werkhofstrasse wird als problematisch erachtet. Gemäss Norm darf nur immer eine Fahrbahn gequert werden. Ein Nachrüsten würde eine zusätzliche Schutzinsel erfordern, was nicht mit minimalen Massnahmen umgesetzt werden kann. Der hindernisfreie Zugang ist nach wie vor nicht zufriedenstellend gelöst.		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Im Bereich von Knoten ist die Querung über 2 Fahrspuren ohne Mittelinsel zulässig. Die Anordnung einer weiteren Mittelinsel bei der zweispurigen Zufahrt auf der Werkhofstrasse soll aber geprüft werden.
			Im Variantenstudium wird als Rahmenbedingung genannt, die heute bestehende Unterführung nicht in die Betrachtungen miteinzubeziehen. Die Unterführung sei baulich in gutem Zustand und unter Berücksichtigung von Baukosten, Bauablauf und Bauzeit nicht zu verändern. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Unterführung nicht behindertenkonform (zu steile Rampen) sei und darauf verzichtet werden könne, wenn attraktive Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr oberirdisch angeboten werden könnten. Die KPU vertritt jedoch die Auffassung, dass sich Überlegungen zu dem bestehenden Bauwerk durchaus lohnen könnten. Die Unterführung weist eine positive Grosszügigkeit auf, kommt aber in ihrer Erscheinung (Farbe, Beleuchtung usw.) nicht mehr zeitgemäss daher. Wie richtig erwähnt, weisen alle drei Rampen Neigungen von rund 10 % auf und erfüllen die Anforderungen für barrierefreie Anlagen nicht ganz. Die Neugestaltung der Baselstrasse mit dem Knoten Baseltor ist eine grosse Herausforderung und soll den kommenden Generationen verkehrstechnische Verbesserungen bringen. Die bestehende Personenunterführung nicht in die Überlegungen miteinzubeziehen, erscheint unter dieser Betrachtung zu kurz gedacht. Die bestehende Personenunterführung ist in die weitere Planung miteinzubeziehen.		x									x								vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Anpassungen der Rampen wurden im Variantenstudium zum Baseltorkreisel untersucht und die Machbarkeit aufgezeigt. Aus Sicht der Bauherrschaft ist aufgrund des Zustandes aber keine bauliche Veränderung erforderlich. Die Unterführung Baseltor soll in der weiteren Planung nochmals in Zusammenhang mit den Führung von Fuss- und Veloverkehr beurteilt werden.
			Es ist sicherzustellen, dass sich kein Schleichverkehr einstellt – die Geschwindigkeit der Strassenbahn ist hier ein wichtiger Faktor.		x												x					vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Das Verkehrsmodell wird für die weitere Projektierung nochmals aktualisiert und mit weiteren Szenarien "Ausweichverkehr Autobahn" ergänzt.
			Bei den Haltestellen und den Engstellen sind die Querschnitte für den Langsamverkehr zu klein, bieten Konfliktpotential und müssen noch einmal überprüft werden.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Häufige Regimewechsel für den Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Wichtig: Die Haltestellen sollen hindernisfrei gebaut werden! (Vorgaben Bund).	x																x BehiG	Die Haltestellen entsprechen den Anforderungen des BehiG. Dies wird von Amtes Wegen im Bewilligungsverfahren überprüft.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Die Personenunterführung Baseltorkreuzung soll miteinbezogen werden.		x								x							x Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet.
			Interessieren würde auch die Stellungnahme und Bedürfnisse der Rettungsorganisationen. Bei der Mitwirkung der Stadtpolizei wurde diesbezüglich nichts festgehalten.	x																x Blaulichtorganisationen	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen werden bei der Planung berücksichtigt.
			Was passiert bei einem heftigen Rückstau von der A5/A1 oder wenn die Autobahn überlastet ist? Wurde dieses Szenario überprüft?		x												x			x Autobahnumfahrung	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Die Verkehrssimulationen wurden bisher auf dem Spitzenstundenverkehr abends im Zustand 2030 (mit 20% Mehrverkehr) durchgeführt. Das Szenario Ausweichverkehr von der Autobahn A1/A5 wurde dabei nicht separat untersucht. Dieses Szenario soll in der weiteren Projektierung mitberücksichtigt werden und allfällige Flankierende Massnahmen dazu aufgezeigt werden.
			Die Auslegung, ob das Bipperlisi eine Bahn oder eine Strassenbahn sei, hat offenbar Auswirkungen auf die Geschwindigkeit und ist bei der Beurteilung eines Unfalls relevant. Offenbar hat die asm für die einzelnen Streckenabschnitte zwischen St. Katharinen und dem Hauptbahnhof die Geschwindigkeiten als Bahn definiert. Geplanter Mischverkehr: Dort wo die asm kein eigenes Trassee hat, wird sie als Strassenbahn klassiert.	x																	x Bipperlisi = Bahn/Tram?	Das "Bipperlisi" ist eine Bahn, welche im Abschnitt St. Katharinen bis Baseltor im Strassenbahnbetrieb gem. SVG/VRV mit Fahrt auf Sicht verkehrt.
			Die Fussgänger/-innen haben kein Vortrittsrecht gegenüber einer Strassenbahn. Werden die Querungen diesem Umstand gerecht? Was heisst dies für die Geschwindigkeit? Mit welcher Geschwindigkeit wird die Strassenbahn im Planungsperimeter tatsächlich unterwegs sein?	x												x						x Regelung Vortrittsrecht Bipperlisi	Die Bahn verkehrt in der Baselstrasse als Strassenbahn gem. SVG/VRV mit Fahrt auf Sicht. Dem Umstand, dass Fussgänger an Fussgängerstreifen gegenüber der Strassenbahn keinen Vortritt geniessen, soll durch die konsequente Ausrüstung der Fussgängerstreifen mit Ampeln Rechnung getragen werden.
			Auf den ersten Blick mag es ja Sinn machen, dass neu zwei- statt eingleisig gefahren wird. Dies hat den Vorteil, dass der MIV in die jeweilige Richtung mit dem Bipperlisi geführt werden kann, dies funktioniert jedoch nur, wenn es nicht zu Stau kommt. Wenn es zu Stau kommt, geht gar nichts mehr und Unpünktlichkeit wäre Gift für das Bipperlisi.	x														x				vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Mittels Verkehrsmanagement wird sichergestellt, dass die Bahn als Pulkführer durch die Bahnstrasse fahren kann. Die Belastung der Baselstrasse ist mit einem DTV von 12'000 Fz/d (heute), respektive 14'000 Fz/d (2030) unkritisch für eine Führung im Mischverkehr. Hingegen ist die Verknüpfung zur Röti- und Werkhofstrasse, welche wesentlich höher belastet ist, zu lösen. Die betrieblichen Untersuchungen zeigen, wie dies mit Verkehrsmanagementmassnahmen erfolgen kann.
			Die Strasse ist so breit, wie sie ist. So banal dies tönt, so folgenschwer ist diese Aussage. Dies bedeutet nämlich, dass nicht einfach rechts oder links noch ein Meter Land vorhanden wäre, der für die Fahrradfahrer/-innen oder Fussgänger/-innen gebraucht werden kann. An gewissen Stellen bedeutet dies, dass sich die Fahrräder wieder in den Verkehr einfädeln sollten und an anderen Orten sind diese zusammen mit den Fussgängerlinnen unterwegs. Es ist deshalb nicht ersichtlich, wo die klaren Verbesserungen für die Fahrradfahrer/-innen sein sollen, dies gilt auch für die Fussgänger/-innen.			x						x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Mit dem Projekt kann ein durchgängiges Velo- und Fussgängerangebot geschaffen werden, bei welchem jedoch die Normbreiten nicht überall eingehalten sind.
			Auch wenn die Stadt praktisch nichts an das 40-Mio.-Projekt bezahlen muss, sind unter dem Strich trotzdem zum Teil Steuergelder und der finanzielle Aspekt relevant. Natürlich ist es einerseits nicht nachhaltig, wie aktuell jährlich Fr. 300'000.- in die Sanierung des Trassees zu investieren. Es ist andererseits aber für sie nicht ersichtlich, wie all die Massnahmen Fr. 40'000.- pro Meter rechtfertigen sollen.			x													x			vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Zudem muss allen bewusst sein, dass die Verkehrsführung während der Bauzeit mindestens ebenso eine Herausforderung darstellt, wie das eigentliche Projekt selber. Schlussendlich kann es nicht sein, dass es heisst: «Ihr habt zum Umbau ja gesagt, also gibt es kein Zurück mehr".			x												x		x		vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss vgl. Kapitel 5.11 zum Thema Bauphasen Die Bauphasen sind Gegenstand der weiteren Planung. Die Sanierung ist unabdingbar. In den bisherigen Grobkostenschätzungen wurden für Bauprovisorien und der erhöhten Anforderung des "Bauen unter Verkehr" beträchtliche Reserven eingesetzt.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Übertriebenen »	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Eines ist klar: So wie das Projekt jetzt ist, wird es sehr schwierig, die Bevölkerung davon überzeugen zu können.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung Die Mitwirkung und öffentliche Auseinandersetzung mit dem Projekt ist Bestandteil dieses Prozesses.
			Baseltorkreisel: Für die FDP-Fraktion gehört der Unfallschwerpunkt in das Projekt. Damit verhindert werden kann, dass der Kreisel während der Rushhour verstopft ist, soll geprüft werden, ob ein Pförtner in der Rötistrasse und in der Werkhofstrasse Sinn macht.		x									x				x				vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Der Kreisel Baseltor ist Teil des Projektperimeters. Im ganzen Gemeindegebiet wird heute schon ein Verkehrsmanagementsystem betrieben (VM Solothurn). Bei Überlastung im Gebiet Bahnhof Solothurn bis Knoten Schanzmühle erfolgt eine Zufluss-Dosierung. Dieses VM ist bei baulichen Veränderungen auf die neuen Gegebenheiten anzupassen.
			St. Josefkloster: Die vorgesehene Mischverkehrsfläche erachtet sie als heikel, dies auch im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz. Diesbezüglich sollte eine andere Lösung angestrebt werden.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Haltestelle Sternen: Die Fahrradumfahrung erachtet sie als kritisch. Es hat an dieser Stelle viele Fussgänger/-innen und viele Fahrräder von der PH, was ein Problem geben wird. Vielleicht kann eine Lösung mit einer Variante KAP-Überfahrt gefunden werden. Es ist ihr bewusst, dass Haltestellen idealerweise gegenüberliegen sollen. Trotzdem ist sie der Meinung, dass geprüft werden soll, ob die Haltestellen stadteinwärts am jetzigen Standort belassen werden könnten. Aus dem Quartier Steinbrugg/Grimmengasse gibt es viele ältere Personen, die froh wären, wenn die Haltestelle noch näher bei ihnen wäre. Für diejenigen von der Sternengasse macht es keinen Unterschied.		x								x	x								vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs
			Christof Schauwecker hält im Namen der Grünen fest, dass die Situation auf der Baselstrasse im heutigen Zustand unbefriedigend ist. So kommt es leider viel zu oft zu Zwischenfällen auf dieser wichtigen Ein- und Ausgangsachse Richtung Osten. Auch die Lösung mit dem doppelspurigen Kreisel vor dem Baseltor, wo auch das Bipperlisi überqueren soll, ist nicht nur für die Fahrradfahrer/-innen eine Gefahrenquelle, sondern auch für Autofahrer/innen, die sich solche komplizierten Kreisel nicht gewohnt sind. Dazu kommt auch noch die Bepflanzung des Kreisels mit Lavendelsträuchern, welche die meiste Zeit des Jahres grau bis braun sind. Sie begrüssen, dass die Baselstrasse umgestaltet werden soll. Sie kommen zur selben Einschätzung wie das Stadtbauamt und die KPU. Die vorgeschlagene Lösung mit dem Mischverkehr ist die beste Lösung.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Nur mit einer Doppelspur des Bipperlisis kann dem immer wichtiger werdenden Langsamverkehr endlich genügend Platz eingeräumt werden. So kann im Vergleich zu heute das separate Bipperlisi-Trassee aufgehoben werden, und es entsteht unter dem Strich mehr Platz für beidseitige grosszügige Trottoirs für Fussgänger/-innen und Fahrräder. Dies wurde sehr schön im Antrag dargestellt. Da die Baselstrasse sowohl von Norden als auch von Süden bedient wird, ist es für den Langsamverkehr wichtig, dass die Trottoirs für den Mischverkehr auch beidseitig geführt werden. So können unnötige Strassenquerungen und damit auch Unterbrechungen des Verkehrsflusses auf der Strasse und gefährliche Querungssituationen vermieden werden. Eine Lösung mit Mischverkehr auf nur einer Seite kommt daher für sie nicht in Frage.			x								x								x	vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Dass die Baseltorunterführung in die Umgestaltung miteinbezogen werden soll, so wie dies das Stadtbauamt festgehalten hat, ist aus ihrer Sicht logisch. Die düstere Personenunterführung ist wahrlich kein Juwel unserer ansonsten sehr schönen Stadt und offenbar entspricht sie auch nicht den Anforderungen bezüglich Barrierefreiheit. Die Baselstrasse wird in diesem Projekt isoliert betrachtet.		x								x								x Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Die Umgebung vor und nach diesem Abschnitt sowie im Süden und Norden wird ausgeklammert. Dies ist klar, da es sich um Gemeindestrassen handelt der Bauherr ist jedoch der Kanton.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Richtung Feldbrunnen ist die Situation des Langsamverkehrs zwar bereits heute um einiges besser als stadteinwärts. Jedoch gibt es auch hier Verbesserungspotential. So ist z.B. der südliche Fahrradweg ziemlich schmal eingeklemmt zwischen Hecke und Bipperlisi-Trassee und er muss zudem mit den Fussgänger/-innen geteilt werden. Sie hoffen, dass der Kanton als Bauherr dieser Strasse die notwendige Sensibilität an den Tag legt, um dem Grün in diesen Strassenabschnitten genügend Platz einzuräumen. Bäume werten den öffentlichen Raum nicht nur optisch auf, sondern sie sind auch für das Stadtklima gut. Alleebäume sollen allerdings weder den Strassen noch den Langsamverkehr unnötig behindern. Dies soll bei der Ausarbeitung des Projekts ebenfalls berücksichtigt werden.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Im Weiteren haben sie festgestellt, dass der Faktor Lärm im Projekt nicht oder jedenfalls nicht klar ersichtlich berücksichtigt wurde. Dadurch, dass der Kanton Eigentümer der Strasse ist, betrifft es ja eh ihn dafür zu sorgen, dass die Immissionsgrenzwerte bei den Liegenschaften eingehalten werden. Sie gehen davon aus, dass lärmlindernde Beläge gewählt werden und evtl. auch auf Temporeduktionen und andere Massnahmen zurückgegriffen wird. Leider konnte dies der Projektvorstellung nicht entnommen werden.		x											x						vgl. Kapitel 5.8 zum Thema Umwelt Ein lärmdämmender Belag ist auf Kantonsstrassen innerorts standardmässig vorgesehen. Das Thema Lärm wird im Projekt aufgearbeitet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens von Amtes wegen geprüft.
			Es ist überdimensioniert und es wird Geld investiert, das sinnvoller investiert werden könnte. Sie ist einig, dass die Strasse saniert und bezüglich Verkehrssicherheit etwas unternommen werden muss. Sie ist aber nicht überzeugt, dass das Projekt den Autoverkehr nicht behindern wird, so wie es dargestellt wird. Die Verkehrssicherheit soll wie erwähnt verbessert werden. Sie glaubt aber, dass die 40 Mio. Franken besser investiert werden könnten.			x													x				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten
			Wie die KPU bereits festgehalten hat, erachtet es auch sie als zwingend nötig, dass die Unterführung beim Baseltor besser in die Planung aufgenommen wird. Wird es z.B. möglich sein, dass mit dem Fahrrad durch die Unterführung gefahren werden kann? Dies würde die Baseltorkreuzung sicher auch vor einigen Unfällen verschonen.		x									x							x Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet. Eine Veloführung durch die Unterführung hätte jedoch sehr weitreichende Konsequenzen (Ausbau/Verbreiterung der Unterführung zur Einhaltung der Normen, Werkleitungsumlegungen, Kosten, Städtebau).
			Aus ihrer Sicht geht der Mischverkehr auf diesem engen Strassenraum nicht auf. Sie fragt sich, wie es aussehen wird, wenn zudem noch der 15-Minutentakt des Bipperlisis kommen wird. Ist dann die Baselstrasse immer noch eine Strasse für den Erschliessungsverkehr der benachbarten Gemeinden, wie dies in unserem Leitbild steht? Da die Fahrräder immer schneller und zahlreicher werden, ist sie erst recht nicht überzeugt, ob dies alles auf demselben Trottoir aneinander vorbei geht.			x		x	x				x				x					vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss auch der 15 Minuten-Takt wurde untersucht und nachgewiesen.
			In der Vernehmlassung zur Ortsplanungsrevision wurde die Veloschnellstrasse eingegeben. Apropos Velo: Der Vauban-Weg beim Kunstmuseum war jahrelang für die Fahrräder gesperrt. Dies, weil der Weg für Fahrräder und Fussgänger/-innen zu wenig breit ist. Dazu werden 2,5 Meter empfohlen. Der Vaubanweg wurde nun für die Fahrräder freigegeben, da festgehalten wurde, dass der Weg übersichtlich genug sei, um einander ausweichen zu können. Dasselbe ist nun auf der Baselstrasse geplant. Zum Teil werden es nur 1,5 Meter sein. Im Unterschied zur Baselstrasse gibt es beim Vaubanweg aber Rasen zum Ausweichen. Auf der Baselstrasse Mauern, Autos und einen Zug und neu beides dann noch doppelt.		x							x										vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Die SVP-Fraktion ist gemäss René Käppeli der Meinung, dass das vorgestellte Projekt eine reine Insellösung darstellt.			x														x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Die Doppelspur vom Baseltorkreisel bis zu St. Katharinen stellt ihres Erachtens keinen Nutzen dar. Es könnte erst dann von einem Nutzen gesprochen werden, wenn von St. Katharinen bis nach Flumenthal und noch weiter ebenfalls doppelspurig weitergefahren werden könnte. Vielleicht wurde dies auch schon so angedacht.			x	x		x													vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr Es gibt ein Anschlussprojekt "Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen", welches jedoch einen anderen Umsetzungshorizont hat und mit der Einführung des Viertelstundentaktes verknüpft ist.
			Beim Baseltorkreisel gibt es nach wie vor keine Schranken, sondern nur ein Lichtsignal. Dies ändert an der heutigen Unfallgefährdung überhaupt nichts im Gegenteil, sie wird sogar noch erhöht. Der Viertelstundentakt von St. Katharinen nach Solothurn bringt nichts, dieser müsste bereits von einer weiter entfernt liegenden Distanz eingeführt werden.			x		x							x							vgl. Kapitel 5.1 zum Thema grundsätzliche Ablehnung vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Bahn verkehrt im Abschnitt als Strassenbahn, daher reicht Ampelanlage aus.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst / Autofahrer	Kritik an Überlegungen	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
			Wie bereits erwähnt wurde, muss offenbar das sich im Fonds befindende Geld gebraucht werden, weshalb es nun in die Baselstrasse «verbuttert» wird, wo es keinen nachweislichen Nutzen bringt.			x											x				vgl. Kapitel 5.10 zum Thema Kritik an Projektkosten Der Nutzen wurde durch den Bund geprüft. Das Projekt wird durch den Bund mitfinanziert, weil es einen hohen Nutzen aufweist.
			Heinz Flück zeigt sich erstaunt über die Ängste und Befürchtungen, die offenbar vorhanden sind. So wird u.a. befürchtet, dass das Bipperlisi den MIV mehr als heute behindern würde. In grösseren Städten, die ebenfalls Strassenbahnen haben, funktioniert der Mischverkehr. Das Bipperlisi kann 40 km/h fahren, die Autos fahren heute de fakto auch mit gut 40 km/h. Wenn das Bipperlisi in der Autokolonne fährt wird sich daran nichts ändern. Auf dem besagten Streckenabschnitt hat es eine Haltestelle, wo es etwas Stau gibt. Dies ist jedoch schon heute der Fall, da das Lichtsignal auf rot schaltet, wenn das Bipperlisi an der Haltestelle ist.			x															x	Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung
			Betreffend des Mischverkehrs Fahrrad/Fussgänger/-innen gibt es seines Erachtens eine Lösung die näher betrachtet werden soll: Die Signalisation müsste so gemacht werden, dass keine Pflicht besteht, die Mischverkehrsfläche zu benützen. So könnten sich die schnellen E-Bikes im MIV einordnen. Die erwähnte Begleitgruppe braucht es seines Erachtens nicht für die Projektentwicklung, sondern insbesondere in der Bauphase. Dort sollen auch die Anwohner/-innen involviert werden.		x								x									vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird nochmals detailliert betrachtet.
			Laura Gantenbein greift die Thematik der Unterführung auf. Offenbar ist nicht geplant, dass diese fahrradtauglich gemacht wird. Ihres Erachtens wäre nun aber der Zeitpunkt ideal, um diesbezüglich eine Verbesserung zu erreichen.		x								x							x Baseltorunterführung	vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Die Unterführung Baseltor und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird in der weiteren Planung nochmals detailliert betrachtet. Eine Veloführung durch die Unterführung hätte jedoch sehr weitreichende Konsequenzen (Ausbau/Verbreiterung der Unterführung zur Einhaltung der Normen, Werkleitungsumlegungen, Kosten, Städtebau).
			Als Vertreter der Stadt in der Parking AG weiss er zu berichten, dass bei der Ausfahrt aus dem Parkhaus Baseltor häufig beim Baseltorkreisel eine Stausituation angetroffen wird. Er erkundigt sich, ob auch weiterhin eine freie Rechtsabbiegung möglich sein wird, auch wenn offenbar nur noch eine Fahrbahnspur vorhanden ist.			x						x										vgl. Kapitel 5.6 zum Thema Technische / gestalterische Inputs Auch heute ist kein freies Rechtsabbiegen möglich. Bei der Ausfahrt bleibt respektive wird der Kreisel zweispurig, die Spuren werden klar markiert. Damit verbessern sich die Verhältnisse für die Ausfahrt aus dem Parkhaus, da die Absicht der Fahrzeuge im Kreisel besser einschätzbar ist (biegen diese links ab oder nehme sie die nächste Ausfahrt?)
			Zudem begreift er nicht, weshalb der öffentliche und der private Verkehr neu auf einer Strassenspur vereint werden. Ist die Konsequenz daraus, dass das Bipperlisi neu auch im Stau stehen wird?			x	x		x								x				vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss
			Er teilt die soeben festgehaltene Befürchtung betreffend Stau. Aus seiner Sicht wird die Stausituation unterschätzt. Natürlich gibt es in grösseren Städten auch Stau. Ein Tram fährt jedoch alle drei Minuten und nicht einmal pro halbe Stunde. Wenn das Bipperlisi als Transportmittel gewählt wird, dann ist man z.B. darauf angewiesen, dass es pünktlich ist, damit der Zug nicht verpasst wird. Bei einem Rückstau im Baseltorkreisel hat der Pförtner in Feldbrunnen keinen Nutzen und das Bipperlisi steht im Stau. Wenn ein Stau Richtung Feldbrunnen entsteht, was häufig der Fall ist, stellt der Kreisel auch keinen Pförtner dar. Historisch gesehen ist es so, dass das Trassee des Bipperlisis erhalten hätte bleiben sollen, jedoch das Gleisbett hätte saniert werden sollen. Der Bund hat daraufhin festgehalten, dass die Gefährdungssituation zwischen Privatverkehr und Langsamverkehr nicht mehr den geltenden Normen entsprechen. Deshalb sei es nicht mehr möglich, dass ein eigenes Trassee beibehalten wird. Die Verantwortlichen des Bipperlisis hätten lieber das eigene Trassee beibehalten. Der Bund hat sich wie bereits erwähnt eingeschaltet und festgehalten, dass dies nicht mehr möglich ist. Im Weiteren informiert er, dass die Eingaben der Anwohner/-innen fast durchwegs negativ ausgefallen sind. Bis die Sanierung an die Hand genommen werden kann, wird noch ein langer rechtlicher Weg notwendig sein. Aufgrund dessen muss vorläufig noch kein Betrag im Finanzplan aufgenommen werden.			x												x				x	vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss Kenntnisnahme / Danke für die Rückmeldung

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters														Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
63	Bistum Basel, Verband 25.09.2019	Brief																				
			Wir sind Eigentümer folgender Liegenschaften: Baselstrasse 25-27 (Kloster St. Josef und ehemalige Klosterkirche), Baselstrasse 58 (Schloss Steinbrugg) und Baselstrasse 61-63 (Bischofshaus) und kämpfen schon heute mit der Unübersichtlichkeit der Baselstrasse. Bei sämtlichen Torausfahrten auf die Baselstrasse ist es sehr schwierig alle Verkehrsteilnehmer (Bahn, Auto, Velo und Fussgänger) im Blick zu haben. Aufgrund der hohen Mauern haben wir bereits in der Vergangenheit versucht, mit Spiegeln auf der gegenüberliegenden Seite, die Verkehrssituation zu entschärfen, leider ohne Erfolg. Beim Studium der neuen, geplanten Verkehrsführung sind wir deshalb sehr überrascht, dass dieser, heute bestehenden gefährlichen Situation nicht Rechnung getragen wird.		x							x			x							vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Dabei werden auch Sichtweiten sowie die Führungsprinzipien Velo- und Fussverkehr im Detail ausgearbeitet.
			Im Gegenteil, die Problematik der Ausfahrten auf die Baselstrasse wird mit dem neuen Projekt noch verschärft. Gemäss neuer Verkehrsführung sollen die Fuss- und Radwege sowohl auf der Südseite wie auf der Nordseite der Baselstrasse ausgebaut werden. Unsere grössten Bedenken sind, dass durch die neuen Fuss- und Velostreifen die Ausfahrt mit dem Auto auf die Baselstrasse ein Ding der Unmöglichkeit wird. Da die Baselstrasse aufgrund der vielen Mauern sehr schmal ist, werden die Velos (auf den neuen Fahrstreifen) in Zukunft nahe an den Mauern vorbeifahren. Die Velos und vor allem die E-Bikes und E-Trottinets, die mit einer hohen Geschwindigkeit auf dem Velostreifen verkehren, werden zu einer echten Herausforderung. Konkretes Beispiel ist die Torausfahrt an der Baselstrasse 61 (Bischofshaus). Heute benötigt man sehr viel Zeit, um sicherzustellen, dass beim Einmünden in die Baselstrasse, kein Verkehrsteilnehmer übersehen wird. Die hohen Mauern behindern die Sicht dermassen, dass es schwierig ist, keinen Fussgänger zu übersehen. Da die Fussgänger jedoch mit einer Geschwindigkeit unterwegs sind, wo man im Notfall noch bremsen kann, haben sich bislang keine schweren Verkehrsunfälle ereignet. Unsere Sorge liegt darin, dass wenn die Velos auf einen Radstreifen nahe an den Mauern verlegt werden, eine Ausfahrt kaum mehr möglich ist. Die Velos sind mit einer viel höheren Geschwindigkeit unterwegs, als die Fussgänger, so dass ein sicheres Einmünden in die Baselstrasse, aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse, nicht mehr möglich ist. Für das Einmünden in die Baselstrasse muss man mit dem Auto langsam auf das Trottoir fahren, um überhaupt zu sehen, was für Verkehrsteilnehmer unterwegs sind. Kommen da nun Velos mit einer hohen Geschwindigkeit daher, werden die vom Auto erfasst. Auch wenn entlang der Mauern zuerst die Fussgänger und dann die Velos geplant sind, hat die Vergangenheit gezeigt dass der Mischverkehr stets zu Dauerkonflikten zwischen Fussgängern und Velofahrern geführt hat. Die Streifen sind zu eng und die Velofahrer werden auf den Fussgängerweg ausweichen, was die Ausfahrt auf die Baselstrasse verunmöglicht. Vielleicht kann man bei den Ausfahren Poller vorsehen, so dass die Velofahrer gar nicht so nahe an die Mauern kommen. Wir bitten Sie deshalb, vor allem im Bereich der Ausfahrten sicherzustellen, dass ein unfallfreies Integrieren in den Strassenverkehr möglich ist.		x							x	x		x							vgl. Kapitel 5.4 zum Thema Erschliessung Einzelliegenschaften vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Erschliessung der Einzelliegenschaften wird als technische Pendenz bearbeitet. Dabei werden auch Sichtweiten überprüft sowie die Führungsprinzipien Velo- und Fussverkehr im Detail ausgearbeitet. Die Ausfahrt für die südlichen Liegenschaften werden mit dem Projekt wesentlich verbessert, da heute diese direkt auf die Fahrbahn münden.
			Im Weiteren haben wir Bedenken, was die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf der Baselstrasse betrifft. Das Bipperlisi soll zweispurig und in den bestehenden Verkehr integriert werden. Es ist bekannt, dass das Bipperlisi einen langen Bremsweg hat. Das war bis anhin, aufgrund des separaten Trassees, nicht so problematisch. Wie kann die Sicherheit von jenen Verkehrsteilnehmern sichergestellt werden, die zukünftig zusammen mit dem Bipperlisi die gleiche Verkehrsfläche nutzen?			x			x						x							vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt Dies wir mittels Verkehrsmanagementmassnahmen sichergestellt. Die Bahn soll als sogenannter Pulkführer durch die Baselstrasse verkehren. Vor einer Bahndurchfahrt wird der Autoverkehr in den Zufahrtsbereichen kurz aufgehalten. Fuss- und Veloverkehr sind auf Seitenflächen und werden bei den Bahnquerungen mit Ampeln abgesichert.

Nr.	Ersteller	Quelle	genauer Wortlaut Stellungnahme	Art der Kritik / Verarbeitungsform				Thematische Clusters													Antwort
				bereits berücksichtigt/ vorgesehen	technische Prüfung im Vorprojekt	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Informationen zum Variantentscheid nachholen	Grundsätzliche Ablehnung Bipperlisi /	Grundablehnung gegen Mischverkehr /	Forderung nach Bus anstatt Bahn	Erschliessung Einzelliegenschaften	Führung Velo- und Fussverkehr	Technische / gestalterische Inputs	Sicherheitskonflikt der Bahn mit	Thema Umwelt (Lärm, Staub, Erschütterungen, etc.)	Verkehrsfluss / Stauangst Autofahrer	Kritik an «überfrieheben»	Projektkosten	Fragen / Anliegen zu Bauphasen	*Sonstiges	
64	Privatperson 19.11.2019	Mail																			
			Wenn es dann schon zwei Trottoir geben wird, wird dann der Fussverkehr auch laufrichtungsgetrennt? Nicht selten haben Fussgänger Fifi dabei, starren während dem Gehen aufs Handy und haben dieses vor dem Kopf sowie Musik in den Ohren, sind von der "Aussenwelt" abgeschirmt und träumen in Ihrer Eigenen. Und ihr wollt uns Radfahrer zusammen mit ihnen auf die Strecke schicken? Der Fussgänger befindet sich auf einem Trottoir und rechnet nicht mit einem Zweirad. Es gibt genügend Beispiele hierzu, dass diese Zusammenführung nicht wirklich funktioniert. Und wenn die Bahn an den Haltestellen stillsteht, wo bitte steigen die Fahrgäste aus? Wohl kaum auf die "Strassenseite". Und rechnet ein Autolenker damit, dass die Bahn plötzlich still steht? Soweit ich weiss, besitzt das Zügli bis heute noch keine Bremslichter. So sind Auto-Bipperlisi-Auffahrkollisionen wie vorprogrammiert. Im Weiteren beisst sich das Wort „Geh-steig" erheblich mit dem Wort „Fahr-rad". Was fährt gehört auf eine (ausreichend breite und ohne Schikanen ausgebildete) Fahrbahn - was geht, auf einen Gehweg. Zudem: was genau geschieht mit der zunehmender Spezies auf Elektro-Fahrrädern? Wollen Sie diese auch dem gehenden Volk aufhetzen? Die Fahrräder (allen voran die e-Bikes) befinden sich innerorts bzgl. Geschwindigkeit viel näher an deren der Autos als deren der Fussgänger. Und im Übrigen existiert bereits heute ein durchgehendes Trottoir und es gibt mehrere Fussgängerstreifen zum Queren der Strasse. Hinzu kommt: Im Winter bei Schneefall werden die Strassen als erstes geräumt und dadurch die Radwege/streifen mit zusätzlicher Schneemassen bedeckt. Meist erst danach erfolgt die Räumung der Gehsteige und Radwege. Auch in Anbetracht dessen sollte der neue Abschnitt möglichst flach und ohne Hindernisse gestaltet werden (der Strassenunterhalt- und Winterdienst wird danken). Dass die Bahn auf die Strasse kommt, hat viel mehr den angenehmen Nebeneffekt, dass damit der Taktfahrplan erhöht werden kann. Hiervon ist allerdings nirgends etwas zu lesen.Ihre Pro's und meine Bedenken. - die „schwierigen Sichtverhältnisse" (die Bahn kann von rechts oder links kommen?) sind alles andere als „schwierig". Man könnte hier auch sagen, der Lenker ist heute viel mehr nicht mehr in der Lage, beim Einbiegen in vortrittsberechtigte Strassen, nach links und rechts zu schauen. Er macht heute ganz einfach alles erdenklich andere als das Auto lenken.										x		x							vgl. Kapitel 5.5 zum Thema Führung Velo- und Fussverkehr vgl. Kapitel 5.7 zum Thema Sicherheitskonflikt
			- die „gefährlichen Platzverhältnisse beim Kreuzen von Bahn und Autoverkehr" werden nach der Sanierung nicht weniger gefährlich sein resp. es findet lediglich eine Verlagerung auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer statt - von wegen „Verbesserung der Verkehrssicherheit". - „fehlende Velostreifen": der Radfahrer hat heute ausreichend Platz, kann doch der Bereich der Bahn mitgenutzt werden (auch von nicht Zweirädern!), falls diese nicht gerade zeitgleich unterwegs sein sollten. Und wenn doch, dann hat es noch immer genug „Fläche" auf der Fahrbahn, denn es besteht eine mehr oder weniger ebene Fläche der beiden Fahrspuren plus dem Bahnbereich ohne Hindernisse. - "man ist eingeklemmt zwischen Bipperlisi und Autokolonnen" - also diese Aussage vom "Velokurier" kann ich sowas von nicht nachvollziehen. Befahre diesen Abschnitt selbst täglich seit Jahren bei jeder Witterung und frage mich ernsthaft, was genau sein Problem ist. Denn würde er den offiziellen Radstreifen auf dem Trottoir wie "bemalt" befolgen (Eingangs Solothurn - in die andere Fahrtrichtung gibt es keinen Radstreifen auf/neben der Strasse), gelangt er gar nie zwischen Bipperlisi und Autokolonnen. Auch wenn er anders (sicherer) fährt (nicht auf dem Trottoir beim Fussvolk!) und Eingangs Solothurn vom Trottoir auf die Strasse wechselt, dann kommt ihm vielleicht mal ein Bipperlisi entgegen (aus meiner Erfahrung geschieht das jedoch äusserst selten) oder er hat das Zügli im Rücken. In diesem Moment kann man kurz auf den Fahrstreifen zu den Autos ausweichen und Platz fürs Bipperlisi schaffen. Oder man fährt dem Bipperlisi davon (wer's kann!).																			
			Meine Bedenken - der Fussgänger rechnet auf dem Trottoir nicht mit einem Fahrrad und schon gar nicht mit einem e-Bike. - mit dem Velo auf dem Gehsteig wird man Slalom um die Fussgänger fahren müssen - das Bipperlisi wird nun statt seitlich künftig von hinten durch Autos gerammt - die sich mehrmals aufstauende Auto-Blechkolonne hinter dem an den Haltestellen haltenden Bipperlisi wird Querstrassen blockieren - jeglicher Verkehrsfluss wird durch die Sanierung ausgebremst - unvermeidliche und mehrfache stop and go's der Autos infolge des haltenden Bipperlisi an den Haltestellen (anstatt nur beim heutigen Queren des Züglis) sind ökologisch unsinnig und verursachen unnötige zusätzliche Lärmbelästigungen						x								x					vgl. Kapitel 5.2 zum Thema Ablehnung Mischverkehr vgl. Kapitel 5.9 zum Thema Verkehrsfluss