

Generalversammlung Aare Seeland mobil

28. Juni 2011

Vortrag von Kurt Fluri, Stadtpräsident und Nationalrat, Solothurn

Die Anbindung der Stadt und Region Solothurn an den öffentlichen Verkehr

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Solothurn ist bereits seit langem ein Verkehrsknotenpunkt und verdankt seine Gründung nachgewiesenermassen seiner Verkehrslage. Während nämlich der keltische Ursprung unserer Stadt unter Fachleuten immer noch umstritten ist, ist es doch gesichert, dass Solothurn ein römischer vicus hier an der engen Stelle der Aare war. Sein Name, castrum salodurum, wiederum ist keltischen Ursprungs und heisst soviel wie eine enge Stelle an einem Fluss. Und dies war eben der Grund für die Errichtung einer römischen befestigten Siedlung, eines Etappenortes auf der wichtigen Verkehrsverbindung zwischen Aventicum (Avenches) einerseits und Augusta Raurica (Kaiseraugst) bzw. Vindonissa (Windisch) andererseits. Dieser Brückenschlag erfolgte ca. 20 – 30 n. Chr., zur Zeit des römischen Kaisers Tiberius. (Pflasterung, Widerlager Altes Spital) Nach und nach entwickelte sich die Stadt aus dem römischen Castrum heraus.

Später lag Solothurn an der wichtigen Handelsstrasse zwischen Deutschland und Oberitalien, bevor der Gotthardpass seine Bedeutung erlangte. Bis dahin nämlich wurden die Waren zwischen Basel und Italien über die beiden Hauensteinrouten und dann dem Jurasüdfuss entlang über den grossen St. Bernhard geführt. Im 13. Jahrhundert wurde dann bekanntlich der Gotthardpass von den späteren Eidgenossen ausgebaut, unterhalten und gesichert, so dass dieser kürzere Handelsweg die Route den Juraseen entlang verdrängte und damit auch Solothurn als Durchgangsort seine Bedeutung einbüsste (bis 16. Jahrhundert, mit Ambassadorenzeit, Söldnerwesen).

Regional wurde nach wie vor der Wasserweg als Transportmittel gebraucht, und so gelangten zahlreiche Waren aus der Westschweiz nach Solothurn, wo sie hier im Landhaus gelagert und für den Weitertransport auf dem Landweg umgeladen wurden. Die Waren für den Eigenverbrauch wurden im Kaufhaus vis-à-vis des Landhauses, der heutigen Jugendherberge, der einheimischen Bevölkerung angeboten.

Im Zusammenhang mit der Planung einer Westumfahrung ist die Anbindung der wirtschaftlichen Schifffahrt notabene wieder ein Thema geworden: Am 1. Mai 1944 nämlich erstattete ein Preisgericht Bericht über einen „Ideenwettbewerb für eine umfassende Planung im Gebiet des Verkehrsknotenpunktes Solothurn und Umgebung“. Erwähnenswert ist in unserem Zusammenhang sicher aber, dass das Siegerprojekt aus dieser Ausschreibung insgesamt vier neue Aarebrücken und zwei Stege sowie ein Hafengebäude mit einem Kilometer Quailänge vorgesehen hatte. Die Jury qualifizierte dieses Vorhaben immerhin als „reichlich dimensioniert“.

Die Verkehrswege und mit ihnen Solothurn bekamen mit dem Aufkommen der Eisenbahn natürlich eine völlig neue Bedeutung. Das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft übertrug die Oberhoheit für den Eisenbahnbau auf die Kantone. In der Nordwestschweiz übernahm die in Basel gegründete Schweizerische Centralbahn (SCB) die Verantwortung und ordnete der Stadt

Solothurn lediglich eine Nebenrolle im Schweizerischen Eisenbahnnetz zu. Die Station Solothurn kam nicht an die Hauptverkehrsachse zu liegen, sondern an eine Nebenlinie der Achse Basel – Olten – Bern, die sich in Herzogenbuchsee nach Solothurn und Biel verzweigte. Die Jurasüdfusslinie erst ab Solothurn, ab Olten erst später mit der Gäubahnlinie. Linie Herzogenbuchsee – Solothurn! Entsprach teilweise bereits der heutigen Ausbaustrecke Solothurn – Olten.

Die Standortfrage für den Solothurner Bahnhof führte zu einem zweijährigen Rechtsstreit. (Folie) Eine Mehrheit der Solothurner Bürger, die Stadtbehörde und vor allem die einflussreichen Steinhauermeister forderten den Bahnhof auf dem linken Aareufer und somit westlich der Altstadt, damit der Transport der schweren Steinblöcke zum Fluss auf dem kürzesten Weg ohne Brückenüberquerung erfolgen konnte. Der vorgesehene Standort westlich der Stadt lag für sie optimal zwischen den Steinbrüchen und der Schiffslände. Dieser Haltung standen verkehrstechnische Überlegungen des Kantons und der Bahngesellschaft gegenüber, die für einen Bahnhof in der südlichen Vorstadt plädierten.

Am 13. November 1853 beauftragte der Solothurner Gemeinderat den Neuenburger Staatsingenieur Andras Merian mit einem ersten Gutachten. Auf Wunsch der Stadt prüfte der Experte die mögliche Verbindung des Aareschiffahrtshafens zum neuem Bahnhof. Zur Überraschung des Gemeinderates gab Merian schliesslich aus technischen und aus finanziellen Gründen dem – von der Stadt unerwünschten – Südbahnhof den Vorzug.

Die Bahngesellschaft fand für ihre Lösung mit Südbahnhof (rechts der Aare) Unterstützung beim Solothurner Regierungsrat. Gemeinsam betonten sie die technischen Vorteile (kleinere Kurvenradien) und die niedrigeren Kosten. Die östliche Vorstadt (in Richtung Zuchwil) ermöglichte zudem einen späteren Ausbau. Der Streit führte am 29. Oktober 1855 zu einem Kantonsratsbeschluss, welcher das städtische Projekt im Westen der Altstadt unterstützte. Der gegen diesen Beschluss erhobene Rekurs der Schweizerischen Centralbahn wurde am 7. Februar 1856 von der Bundesversammlung abgelehnt. Somit konnte der von der Stadt favorisierte Westbahnhof zur Ausführung gelangen, was 1857 der Fall war. Im Zusammenhang mit diesem ersten Bahnhof entstand ein neues zusammenhängendes Wohn- und Geschäftsviertel zwischen dem Westbahnhof und dem Amthausplatz, welches formal an den Generalplan für die Bahnhofstrasse in Zürich erinnert (Folie).

Bereits 1862 allerdings wurden schon Pläne für einen neuen Bahnhof am heutigen Standort des Hauptbahnhofes in der Vorstadt erstellt (Folie). Und die Tatsache, dass knapp 30 Jahre nach dem Westbahnhof (1884 – 1886) der zweite Bahnhof in der Vorstadt im sogenannten Neu-Solothurn erbaut wurde, illustriert den klaren Fehlentscheid zugunsten des Westbahnhofes. Der zweite Bahnhof rechts der Aare (Folie) sorgte für einen zusätzlichen Orientierungspunkt im erweiterten Planungsnetz ausserhalb der Altstadt. Die Westbahnhofstrasse links der Aare erhielt mit der Hauptbahnhofstrasse rechts der Aare eine Konkurrenz, und hier, in der heutigen Vorstadt, entstand ein völlig neues Quartier mit der Handschrift des bekannten Wiener Architekten Leopold Fein.

Heute verfügt unsere Stadt über wirklich ganz ausgezeichnete Verkehrsbeziehungen sowohl beim privaten als auch im öffentlichen Verkehr. Der halbstündliche SBB-Takt auf der Jurasüdfusslinie, die gute Verbindung nach Thun via Burgdorf und in den Jura mit der BLS, die halbstündliche oder gar viertelstündliche Bahnverbindung nach Bern mit der RBS, das dichte städtische und regionale Busnetz der BSU und des Postautos, die halbstündliche Bahnverbindung durch den Oberaargau nach Langenthal mit der ASm – das sind die Angebote des öffentlichen Verkehrs. Unser Busbetrieb war übrigens von Anfang an ein ausgegliederter Betrieb, ab bereits 1930 mit seiner Gründung, und zwar in der Form einer AG mit breitem Aktionärskreis u.a. der Gemeinden.

Dieses Angebot ist – zusammen natürlich mit dem Privatverkehr – nach unserer Erfahrung ein ganz ausgezeichneter Standortvorteil für den Wohnungs- und den Arbeitsmarkt sowie für

die Standortwahl von Unternehmen aller Art, aber auch für unsere Seminar-, Kongress- und Veranstaltungsdestinationen.

Dies alles dient dazu, die Kleinstadt Solothurn mit bloss 15'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ihre vier Mal grössere Agglomeration verkehrsmässig bestens zu erschliessen.

Folgerichtig ist vor kurzem der Bahnhofplatz gebaut und umgestaltet worden. Neben einigen ästhetischen Verbesserungen und funktionellen Umgestaltungen wurde vor allem das Ziel verfolgt, den Bahnhof wieder oberirdisch erreichbar zu machen. Ein zwingender unterirdischer Zugang wird heute vom Publikum nicht mehr akzeptiert und ist auf dem Weg zum öffentlichen Verkehr ein echtes Hindernis. Mit der funktionellen Veränderung der unterirdischen Bahnhofspassage in eine bewachte und unbewachte Velostation konnte ein grosser Synergieeffekt erzielt werden, welcher die Anbindung des Langsamverkehrs an den öffentlichen Verkehr natürlich massiv erleichtert.

Der kantonale Richtplan 2000 bezeichnet die Stadt Solothurn als Zentrumsgemeinde, d.h. als Schwerpunkt und Wirtschaftsraum von kantonalen Bedeutung. Die beiden Gebiete Solothurn Hauptbahnhof und Solothurn Westbahnhof werden im Weiteren als Bahnhofgebiete von kantonalen Bedeutung bezeichnet. In solchen Fällen haben die Gemeinden die Nutzungspotentiale abzuklären und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für deren Aufwertung zu schaffen. Mit dem ‚Perron 1‘ westlich des Hauptbahnhofgebäudes bis hin zum Jura- platz ist ein grosser Schritt in Richtung Aufwertung des Bahnhofareales gemacht worden. Die grosse Nachfrage sowohl nach Gewerbe- als auch nach Wohnräumlichkeiten direkt am Gleis zeigt die Notwendigkeit derartiger Angebote. Zurzeit stehen wir mit den SBB in Verhandlung wegen einer Überbauung auf der Ostseite des Hauptbahnhofgebäudes Richtung Zuchwil, was allein schon im Hinblick auf die notwendige Errichtung einer Park & Ride- Anlage notwendig ist.

Das alles wirkt sich natürlich auch auf die Pendlerströme aus. Gemäss Statistik der Schweizer Städte aus dem Jahre 2000 verfügt die Stadt über rund 8'000 Arbeitskräfte. Wenn rund 3'200 Personen wegpendeln und 12'500 zupendeln, so kommt man darauf, dass lediglich etwa die Hälfte der Arbeitsplätze in unserer Stadt von den hier Wohnenden besetzt wird. Das führt dann zu einem Arbeitsplatzangebot von rund 16'500. Von den Wegpendlern priorisierten rund 1'000 den öffentlichen Verkehr, von den Zupendlern rund 3'400. Heute, 11 Jahre später, dürfte sich dieses Verhältnis zugunsten des öffentlichen Verkehrs verstärkt haben, eben mit den genannten Massnahmen (Fahrplanverbesserungen, Anbindung des Langsamverkehrs an den Hauptbahnhof etc.).

Vergessen wir aber auch nicht die früher grosse Bedeutung der Flussschifffahrt für den Warenverkehr, erinnern wir uns doch an das Projekt der Verbindung Rhone – Rhein mit dem bereits begonnenen Canal d'Entreroches bei La Sarraz, welches dann allerdings wegen des für die damaligen technischen Möglichkeiten zu grossen Gefälles hinunter an den Genfersee nicht realisiert werden konnte. Der Bürgerwein unserer Bürgergemeinde, der gleichzeitig auch von der Einwohnergemeinde als Stadtwein eingesetzt wird, wurde früher auf der Aare nach Solothurn transportiert. Die Schiffer hatten ausdrücklich ein Anrecht darauf, sich während des Transportes ab und zu einen Schluck zu genehmigen (Variante: undichte Fässer). Gelegentlich waren das zahlreiche Portionen, sodass sie nicht immer ganz nüchtern im Landhaus an der Aare, welches früher als Warenumsschlagplatz diente, anlangten. So sagt man heute noch in Neuenburg von jemandem, der zu tief ins Glas geblickt hat, er sei ‚chargé pour So- leure‘.

In diesem Sinne, aber nun nach erfolgter Geschäftsabwicklung der Generalversammlung doch auch in diesem Sinne wünsche ich Ihnen nun einen weiterhin angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt.

