KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 5. Dezember 2023

Nr. 2023/2026
KR.Nr. K0239/2023 (BJD)

Kleine Anfrage Michael Kummli (FDP.Die Liberalen, Subingen): Ausbaupläne SBB im Wasseramt
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

Bis am 7. November 2023 liefen die öffentlichen Auflagen und Einsprachefristen für die Leistungssteigerung der Bahn 2000. Die Linie Wanzwil - Solothurn soll hierbei durch zusätzliche Güterverkehrszüge sowie zusätzliche Personenzüge belastet werden. Mit dem weiteren Ausbauschritt 2035 wird die Belastung für die angrenzenden Dörfer und Bewohner noch einiges grösser werden. Insbesondere mit dem vorhandenen Bahnübergang in Subingen werden das Dorf und eine ganze Region quasi geteilt. Dies, da die neuen Wartezeiten mit entsprechendem Rückstau massiv zunehmen werden.

Im Plangenehmigungsverfahren von 2001 wurden maximal 36 Züge / Tag für diese Strecke vorgesehen. Gemäss SBB ist mit dem Ausbau bis 2035 vorgesehen, die doppelte Anzahl Züge täglich über diese Strecke fahren zu lassen.

Erschwerend zu den Schliesszeiten des Bahnüberganges kommt hinzu, dass die äusserst beliebte Veloroute 802 von Solothurn nach Herzogenbuchsee mittels Ampel die Kantonsstrasse am selben Ort quert wie die Bahn. Ebenso gilt die Route Kriegstetten - Wangen an der Aare für die Autofahrer der A1 als Ausweichroute. So ist bereits heute bei entsprechendem Stau ein massiver Ausweichverkehr durch das Wasseramt zu beobachten, welcher einen Rückstau von mehreren hundert Metern verursacht. Ebenso befinden sich direkt an der Bahnlinie Schul- und Sportstätten sowie ein Naturschutzgebiet, hier wird insbesondere die Lärmbelastung zu Problemen führen.

Ebenso ist es mir heute ein Rätsel, wie die BSU in Zukunft ihre Fahrpläne auf der Linie Herzogenbuchsee - Solothurn gestalten will.

Da sich der Regierungsrat im Plangenehmigungsverfahren 2001 insbesondere auch darauf hingehend geäussert hat, dass mit der Anzahl von 36 Zügen und ohne Güterverkehr die Massnahmen reichen und eine Unterführung so nicht verhältnismässig ist, bitte ich den Regierungsrat mit den neuen Voraussetzungen folgende Fragen zu beantworten:

1. Kennt die Regierung die Ausbaupläne und die entsprechenden Massnahmen für die Ausbauschritte?

2. Konnte sich die Regierung bereits zu den Ausbauplänen äussern?

3. Beurteilt die Regierung die entstehende Verkehrssituation aus Gesamtsicht (Bahn, Bus, Auto, Velo, Fussgänger) ebenfalls als problematisch?

4. Kennt die Regierung andere Bahnübergänge im Kanton Solothurn, welche nach dem Ausbau einen ähnlichen Verkehrsdruck haben und ebenfalls ohne Unterführung dastehen?

5. Eine der bestausgelasteten Linien der BSU ist diejenige zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn, wie beurteilt die Regierung die Einschränkungen für diese Buslinie?

6. Wie beurteilt die Regierung die neue Situation bezüglich Blaulichtorganisationen?

7. Ist der Regierung bewusst, dass es keine Ausweichroute im Dorf Subingen gibt?

8. Ist die Regierung bereit, sich, falls zweckmässig, für eine Lösung mittels Unterführung einzusetzen?

9. Wie beurteilt die Regierung die Tatsache, dass in Zukunft täglich auch ein Zug mit Gefahrgut mitten durch «Wohnquartiere» fährt?

10. Wie beurteilt die Regierung die Situation bezüglich des Lärms für die Anwohner?

11. Ist die Regierung bereit, sich mit den Dörfern und der SBB an einen Tisch zu setzen, um über Rahmenbedingungen zu sprechen, welche die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Zwischen Solothurn und Olten soll das Angebot im schienengebundenen Regional- und Fernverkehr verbessert werden. Dazu ist es notwendig, einen Teil der Güterverkehrszüge von der Jurasüdfusslinie via Oensingen auf die Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil, die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist und die Verbindungslinie Rothrist - Zofingen umzulegen. In Derendingen und Subingen werden deswegen bestehende Lärmschutzwände verlängert und bei drei Bahnübergängen die Barrierenschliesszeiten angepasst. Zwischen Inkwil und Wanzwil im Kanton Bern muss die Gleisüberhöhung angepasst werden. Im Rahmen des Ausbauschritts 2035 sind zusätzliche Fernverkehrszüge geplant, die im Kanton Solothurn ebenfalls über die Ausbaustrecke verkehren werden.

Die Verlängerung der Lärmschutzwände, die Anpassung der Barrierenschliesszeiten und die Anpassung der Gleisüberhöhung sind Gegenstand des Bauvorhabens «ZEB Solothurn - Wanzwil, Leistungssteigerung ABS-NBS-VL» der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Das Vorhaben wurde im Rahmen eines ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens am 5. Oktober 2023 im Anzeiger Solothurn Lebern Bucheggberg Wasseramt und im kantonalen Amtsblatt publiziert. Die entsprechenden Planunterlagen lagen vom 9. Oktober 2023 bis 7. November 2023 in Bolken, Derendingen, Etziken, Horriwil, Hüniken, Luterbach, Subingen und Zuchwil öffentlich auf. Während der Auflage bestand die Möglichkeit, beim verfahrensleitenden Bundesamt für Verkehr (BAV) Einsprache zu erheben. Auf Einladung des BAV wird der Kanton Solothurn bis 13. Dezember 2023 seine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben beim BAV einreichen.

Der Regierungsrat ist sich der Wirkung des Vorhabens der SBB und der sich ergebenden Zielkonflikte bewusst. Die Förderung des öffentlichen Schienenverkehrs beeinträchtigt vorliegend den Strassenverkehr. Um die Zielkonflikte zu beheben, müsste eine Entflechtung der beiden Verkehrsträger erfolgen, was wiederum erhebliche Auswirkungen mit sich bringen würde.

Die Barrierenschliesszeiten der Bahnübergänge werden weiter angepasst und möglichst kurzgehalten, der Richtwert der Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.11) wird eingehalten. Es ist nicht möglich, von der SBB kürzere Schliesszeiten zu verlangen, wenn diese bereits auf das technisch mögliche und gesetzlich nötige Minimum reduziert werden.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Kennt die Regierung die Ausbaupläne und die entsprechenden Massnahmen für die Ausbauschritte?

Ja. Auch die betroffenen Gemeinden wurden, unter anderem am Anlass vom 18. Januar 2023, über die Leistungssteigerung Solothurn - Wanzwil informiert.

Die Leistungssteigerung der Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil ist expliziter Bestandteil des Programms ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur). Das Programm ZEB wurde vom Bundesparlament im Jahr 2009 beschlossen. Es wurde als Nachfolgeprogramm von «Bahn 2000» konzipiert und beinhaltet ein schweizweites Paket an Infrastrukturmassnahmen im Umfang von 5,4 Milliarden Franken.

Der Angebotsausbau zwischen Biel und Olten wird im kantonalen Richtplan aufgeführt. Als Ziel wird formuliert, die Kapazität Biel - Olten (- Zürich) mit halbstündlichem IR (mit Halten in Grenchen Süd, Solothurn, Oensingen und Egerkingen) und halbstündlichem IC (mit Halt in Solothurn und Olten) zu erweitern.

3.2.2 Zu Frage 2:

Konnte sich die Regierung bereits zu den Ausbauplänen äussern?

Die Regierung hat sich zu den Ausbauplänen des Bundes wiederholt vernehmen lassen. Der Ausbau der Bahnverbindungen im Personenverkehr zwischen Solothurn und Olten und damit verbunden die Leistungssteigerung auf der Ausbaustrecke entsprechen einer Forderung der Planungsregion Nordwestschweiz und des Kantons Solothurn. Zu den konkreten Ausbauplänen hat sich die Regierung bisher nicht geäussert.

3.2.3 Zu Frage 3:

Beurteilt die Regierung die entstehende Verkehrssituation aus Gesamtsicht (Bahn, Bus, Auto, Velo, Fussgänger) ebenfalls als problematisch?

Der fragliche Bahnübergang in Subingen wird pro Werktag von durchschnittlich 8'600 Strassenfahrzeugen (Zählungsjahr 2022) befahren. Die Kriegstettenstrasse dient der Anbindung von Subingen an die Autobahn A1 in Kriegstetten, der Verbindung zwischen verschiedenen Ortschaften innerhalb des Wasseramts aber auch der Anbindung von Horriwil und Hüniken an die Stadt Solothurn. Sie hat entsprechend eine regional übergeordnete Bedeutung. Neben dem motorisierten Individualverkehr befahren auch die Buslinien 5 und 7 (Solothurn - Herzogenbuchsee) den Bahnübergang - die beiden Linien verkehren je stündlich und ergänzen sich zu einem Halbstundentakt. Zusätzlich ist der Bahnübergang, wie im Vorstosstext erwähnt, auch für die

SchweizMobil-Veloroute 802 von Bedeutung. Die Route verläuft parallel zur Bahnstrecke und die Anbindung an den Ortskern von Subingen erfolgt via den vorgenannten Bahnübergang. Der kantonale Velonetzplan sieht ausserdem vor, die Velolandroute zu einer sogenannten Velovorrangroute (Veloroute von kantonaler Bedeutung gemäss § 4bis Strassengesetz; BGS 725.11) aufzuwerten. Die Bedeutung der Route nimmt damit noch zu.

Mit der verstärkten Nutzung der Bahnstrecke Solothurn - Wanzwil werden die Schranken häufiger geschlossen sein als dies heute der Fall ist. Ein Schliessvorgang dauert gemäss Angaben der SBB maximal 2.5 Minuten. Verkehrsteilnehmende müssen entsprechende Wartezeiten in Kauf nehmen - dies betrifft sämtliche Verkehrsarten vom motorisierten Individualverkehr über den öffentlichen Verkehr bis hin zum Fuss- und Veloverkehr.

Bei geschlossenen Bahnschranken wird Rückstau die Folge sein. Beim heutigen Verkehrsaufkommen und unter Annahme einer Schliesszeit von 2.5 Minuten wird sich in den Spitzenstunden ein Rückstau von ca. 120 m einstellen. Dieser Rückstau wird sich allerdings bei Öffnung der Schranken rasch wieder auflösen. Die dafür benötigte Leistungsfähigkeit der Strasse ist gegeben. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen - die kantonalen Prognosen gehen für den Horizont 2040 von 10'100 Fahrzeugen pro Werktag aus - wird auch der Rückstau ansteigen. Die Leistungsfähigkeit der Strassenverbindung bleibt aber auch in diesem Zustand mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Zügen erhalten. Darüber hinaus kann nachgewiesen werden, dass der Rückstau auch im Zustand 2040 nicht in den Kreisverkehr Luzernstrasse / Deitingenstrasse / Kriegstettenstrasse zurückreicht. Entsprechend werden neben der Kriegstettenstrasse keine weiteren übergeordneten Achsen beeinträchtigt.

Neben der Zeit für einen einzelnen Schliessvorgang ist auch die Schliesszeit pro Stunde massgebend. Im Fall von Subingen beträgt diese zwischen 8.0 und 15.5 Minuten pro Stunde (Musterstunde). Die Schwankungen rühren daher, dass nicht alle Züge in jeder Stunde verkehren. Damit steht der Bahnübergang während dreiviertel der Zeit für den Strassenverkehr offen. Dieses Verhältnis entspricht ungefähr den «Grünzeiten» bei einer Lichtsignalanlage für den Strassenverkehr. So zeigt die Lichtsignalanlage beim Ritterplatz in Derendingen pro Stunde 45 Minuten Grün für die Fahrbeziehung Solothurn - Subingen.

Im Vorstosstext wird zudem der Ausweichverkehr von der Autobahn A1 herkommend erwähnt. Der Regierungsrat teilt die Ansicht, dass dieser Ausweichverkehr ein Problem für diverse Gemeinden im Wasseramt und im Gäu darstellt. Dass es bei Ausweichverkehr zur Überlastung diverser Kantonsstrassen kommt, ist bekannt. Der Regierungsrat lehnt es jedoch ab, das Kantonsstrassennetz auf Ereignisse mit Ausweichverkehr auszulegen. Das Ausweichen von der Autobahn würde dadurch noch attraktiver gemacht werden und damit aktiv gefördert. Im Rahmen des kantonsrätlichen Auftrags A 0017/2023 wird der Regierungsrat bis Ende März 2024 ein Konzept vorlegen, wie Ausweichverkehr durch die Gemeinden entlang der A1 vermieden werden kann. Dabei stehen Massnahmen im Vordergrund, welche das Verlassen der Autobahn unattraktiver machen sollen (z.B. eine Dosierung des Verkehrs bei den Ausfahrten). Für die Beurteilung der Auswirkungen der Bahnschranke in Subingen wird der Ausweichverkehr folglich nicht explizit berücksichtigt.

Der Regierungsrat anerkennt, dass die zusätzlichen Schrankenschliessungen für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Kriegstettenstrasse Einschränkungen mit sich bringen. Die entsprechenden Wartezeiten sind störend. Es handelt sich damit zwar um unerwünschte Auswirkungen, die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes bleibt aber gewährleistet. Voraussetzung dafür ist, dass die Schliesszeiten gemäss Angaben der SBB nicht überschritten werden. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Betrieb des Bahnübergangs konsequent überwacht wird und bei Abweichungen Massnahmen ergriffen werden. Erfahrungen mit den künftig vermehrt vorkommenden Barrierenschliessungen existieren bereits: Während Bauarbeiten und bei Störungen werden planmässig zusätzliche Personenzüge und ausnahmsweise auch Güterzüge über die Ausbaustrecke geleitet. Beispielsweise erfolgte im Jahr 2019 der Umbau des Bahnhofs

Oensingen, während sechs Monaten wurden alle IC5-Züge über die Ausbaustrecke geführt, was eine Verdoppelung der Barrierenschliessungen zur Folge hatte.

3.2.4 Zu Frage 4:

Kennt die Regierung andere Bahnübergänge im Kanton Solothurn, welche nach dem Ausbau einen ähnlichen Verkehrsdruck haben und ebenfalls ohne Unterführung dastehen?

Im Kanton Solothurn weisen weitere Kantonsstrassen A-Niveau-Übergänge auf. Die Verkehrsregelung erfolgt mittels Lichtsignalanlagen oder (in den meisten Fällen) mit Barrieren. Sowohl die Verkehrsbelastung auf der Strasse als auch die Schliesszeiten der Barrieren sind sehr unterschiedlich.

Die Unterschiede bei den Schliesszeiten werden von zahlreichen Parametern beeinflusst (Fahrrichtung, Geschwindigkeit, Bremsgewicht, Streckeneigenschaften / Neigung, Zuglänge, System der Zugsicherung, Bahnhaltestellen in der Nähe, Begegnungen von Zügen auf einer Doppelspur mit entsprechender Tiefhaltung der Bahnschranken etc.).

	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)	Bahn unternehmung	Sperrzeit pro Schliessung	Sperrzeit pro Stunde
Balsthal, Solothurnstrasse (Thalbrücke)	21’000	OeBB	57-67 Sekunden	4 Minuten
Solothurn, Luzernstrasse (Bahnhofplatz)	20’000	asm	10-30 Sekunden	1.5 Minuten
Biberist, Solothurnstrasse	18’100	RBS	75-100 Sekunden	11 Minuten
Solothurn, Baseltor	15’500	asm	25-45 Sekunden	2.25 Minuten
Oensingen, Solothurnstrasse	12’700	OeBB	71-75 Sekunden	5 Minuten
Biberist, Bernstrasse	11’100	RBS	75-100 Sekunden	11 Minuten
Solothurn, Baselstrasse (St. Katharinen)	10’300	asm	25-45 Sekunden	2.25 Minuten
Subingen, Bahnhofstrasse / Kriegstettenstrasse	8’600	SBB	Heute: 125-143 Sek. 2026: 103-155 Sek. 2035: 103-155 Sek.	Heute: 4.25 Min. 2026: 6.5-11.5 Min. 2035: 8-15.5 Min.
Solothurn, Langendorfstrasse	8’000	BLS	90-110 Sekunden	6.5 Minuten
Derendingen, Bahnhofstrasse / Luterbachstrasse	6’600	SBB	Heute: 120-125 Sek. 2026: 98-147 Sek. 2035: 98-147 Sek.	Heute: 4.25 Min. 2026: 6-10 Min. 2035: 7-14 Min.
Oensingen, Äussere Klus	6’000	SBB	60-66 Sekunden	4.25 Minuten
Bättwil, Hauptstrasse	5’000	BLT	56-86 Sekunden	12 Minuten
Flumenthal, Waldaustrasse (Hinteres Riedholz)	4’200	asm	61-110 Sekunden	6 Minuten
Bättwil, Witterswilerstrasse	2’400	BLT	69 Sekunden	18 Minuten
Riedholz, Attisholzstrasse	2’100	asm	53-79 Sekunden	4.5 Minuten
Bärschwil, Hauptstrasse	1’100	SBB	102-162 Sekunden	7.5 Minuten

Ferner existieren zwei Übergänge mit Anschlussgleisen. Dies in Zuchwil (Luterbachstrasse, DWV 7'900 Fahrzeuge: ca. 6x täglich Zustellung von Güterwagen zur KEBAG, Barriere jeweils während 2 Minuten geschlossen) und in Lüsslingen (Bürenstrasse / Hohberg, DWV 6'100 Fahrzeuge: ca. 1x täglich Zustellung von Güterwagen nach Rüti bei Büren, Barriere jeweils während 4 Minuten geschlossen).

3.2.5 Zu Frage 5:

Eine der bestausgelasteten Linien der BSU ist diejenige zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn, wie beurteilt die Regierung die Einschränkungen für diese Buslinie?

Auf den BSU-Linien 5/7 Solothurn - Herzogenbuchsee verkehren wochentags zwischen Solothurn und Subingen 66 Kurspaare. Davon werden 14 Kurspaare via Subingen Kirche und 36 Kurspaare via Bahnübergang von und nach Herzogenbuchsee geführt. 16 Kurspaare enden an der Haltestelle Dorf in Subingen. Eine potenzielle Beeinflussung durch den Bahnübergang ist somit bei gut der Hälfte des Angebots der Linien 5/7 möglich. Bei Umleitungen des Personen- und Güterverkehrs von der Stammstrecke auf die Ausbaustrecke bestehen bereits heute Situationen mit vermehrten Schrankenschliessungen in Subingen. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Busbetriebs in solchen Situationen ist uns nicht bekannt. Für den Kanton Solothurn als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs ist ein zuverlässiger Bus- und Bahnbetrieb wichtig. Im Rahmen des aktuell laufenden Projekts zum Buskonzept Region Solothurn werden die Barrierenschliesszeiten bei der Bearbeitung der Linien 5/7 als Planungsgrundlage herangezogen.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie beurteilt die Regierung die neue Situation bezüglich Blaulichtorganisationen?

Die Möglichkeit, dass ein Einsatzfahrzeug einer Blaulichtorganisation an einer geschlossenen Bahnschranke warten muss, besteht an jedem Bahnübergang. Bei zusätzlichen Schliessvorgängen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass ein Einsatzfahrzeug auf eine geschlossene Schranke trifft. Die künftige Situation in Subingen wird davon abhängen, wie viele Einsatzfahrten und zu welchem Zeitpunkt diese effektiv über den Bahnübergang führen werden.

3.2.7 Zu Frage 7:

Ist der Regierung bewusst, dass es keine Ausweichroute im Dorf Subingen gibt?

Bahnstrecken stellen sowohl für die restliche Verkehrsinfrastruktur als auch für die Siedlung Trennelemente dar. Im Fall von Subingen existiert für den motorisierten Verkehr lediglich eine Querungsmöglichkeit - der Bahnübergang Kriegstettenstrasse. Für den Fuss- und Veloverkehr besteht mit der Unterführung beim Mehrzweckgebäude eine Alternative. Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass für den motorisierten Verkehr keine Alternativen zu besagtem Bahnübergang bestehen. Ähnliche Situationen existieren aber auch an anderen Stellen im Kanton Solothurn: So führt die einzige Strassenverbindung zwischen Lohn-Ammannsegg und Biberist ebenfalls über einen Bahnübergang, welcher vergleichbare Schliesszeiten wie derjenige in Subingen aufweist.

3.2.8 Zu Frage 8:

Ist die Regierung bereit, sich, falls zweckmässig, für eine Lösung mittels Unterführung einzusetzen?

Es ist zu beachten, dass die Umsetzung einer Unterführung in diesem Bereich äusserst komplex und nicht zuletzt auch kostenintensiv wäre. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die Kantons- und zuführenden Gemeindestrassen, müsste erheblich angepasst werden. Die Gemeindestrassen wie die Horriwil- und Industriestrasse sowie der Dahlienweg müssten als Sackgasse ausgebildet oder auf das Niveau der Unterführung abgesenkt werden. Diese Anpassungen hätten unmittelbare Auswirkungen auf die Erschliessung der einzelnen Grundstücke und Sammelstrassen.

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Maccaroni-Bach wären zudem komplexe und intensive Bauphasen erforderlich, um den bestehenden Bach entlang der neuen Unterführung umzusetzen. Dies würde dazu führen, dass bestimmte Gebiete, insbesondere im Bereich des Ahornwegs, während den Bauphasen abgeschnitten würden und erheblichen Baustellenimmissionen ausgesetzt wären. Darüber hinaus würden grössere Massnahmen an den betroffenen Grundstücken und Liegenschaften notwendig, um die Stabilität während den Bauphasen zu gewährleisten.

Angesichts der bestehenden Infrastruktur rund um den Bahnübergang und unter Berücksichtigung der genannten Faktoren (siehe auch Antwort zu Frage 3), erachtet die Regierung eine Unterführung am bestehenden Bahnübergang als nicht zweckmässig.

3.2.9 Zu Frage 9:

Wie beurteilt die Regierung die Tatsache, dass in Zukunft täglich auch ein Zug mit Gefahrgut mitten durch «Wohnquartiere» fährt?

Die in der Plangenehmigung erwähnten Gefahrgutzüge (Mineralölprodukte) sind Züge, die bereits heute auf der Route Cornaux - Rothenburg via Oensingen durch den Kanton Solothurn verkehren. Der Leitungsweg über die Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil und «Kriegsschlaufe» Rothrist - Zofingen reduziert das Risiko für die Bevölkerung des Kantons Solothurn, da im Raum Olten der Zug nicht mehr gewendet werden muss und dadurch der Zug Olten nicht mehr zweimal durchfahren muss. Im Verhältnis zu der beförderten Menge Gefahrgüter ist das Risiko eines Ereignisses als sehr klein zu beurteilen.

Bezüglich der Gütertransporte inklusive Gefahrgüter auf der Schiene ist festzuhalten, dass die für den Güterverkehr bestimmten Schienenkapazitäten nicht einem bestimmten Gut zugeordnet werden können. Die Slots werden jährlich an die bestellenden Transportunternehmungen vergeben.

Die Frage bezüglich Gefahrgut hängt schlussendlich in der fachlichen Beurteilung mit der Thematik der Störfallvorsorge zusammen. Der Kanton Solothurn wird in seiner Stellungnahme an das BAV im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens seine fachliche Einschätzung abgeben.

3.2.10 Zu Frage 10:

Wie beurteilt die Regierung die Situation bezüglich des Lärms für die Anwohner?

In Bezug auf die Lärmbelastung der Anwohner durch den Bahnverkehr sind durch den Infrastrukturbetreiber die regulatorischen Vorgaben einzuhalten. Aufgrund der Unterlagen der Plangenehmigung wird den zu erwartenden Lärmemissionen Rechnung getragen.

Der Kanton Solothurn wird in seiner Stellungnahme ans BAV im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens seine fachliche Einschätzung abgeben.

3.2.11 Zu Frage 11:

Ist die Regierung bereit, sich mit den Dörfern und der SBB an einen Tisch zu setzen, um über Rahmenbedingungen zu sprechen, welche die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen?

Der Regierungsrat befürwortet grundsätzlich das Gespräch zur Findung einer für alle Beteiligten tragfähigen Lösung. Der sorgsame und sparsame Umgang mit den Ressourcen hat für den Regierungsrat jedoch, nicht zuletzt angesichts der aktuell angespannten Finanzlage, einen hohen Stellenwert. Vor diesem Hintergrund ist eine Beteiligung an Massnahmen, welche in der Abwägung zwischen Aufwand und Ertrag nicht als zielführend erachtet werden, nicht angezeigt. Deshalb wird sich der Kanton nicht an unverhältnismässigen Massnahmen beteiligen.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (sro, ams, kol, stp, sut, kel, mat, scd)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat