

Verkehrsentlastung Klus

Bericht über die öffentliche Mitwirkung
vom 26. Mai 2015 bis 30. Juni 2015

15. Dezember 2015

Inhalt

1. Zusammenfassung	3
2. Einleitung	5
3. Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung	5
4. Methodik des Mitwirkungsverfahrens	6
4.1. Fragebogen	7
4.2. Auswertung des Fragebogens	7
4.3. Auswertung der Verbesserungsvorschläge	8
5. Mitwirkungsbeiträge	8
5.1. Eingaben	8
5.2. Auswertungsergebnisse nach thematischen Bereichen	9
5.3. Auswertung nach Interessengruppen	10
5.4. Eingaben zu den einzelnen Bereichen	11
6. Weiterbearbeitung der Mitwirkungsbeiträge	13
6.1. Mitwirkungsbeiträge werden umgesetzt	13
6.2. Mitwirkungsbeiträge werden detailliert geprüft	13
6.3. Mitwirkungsbeiträge werden weitergeleitet	14
6.4. Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung	15
6.5. Mitwirkungsbeiträge, welche bereits Bestandteil des Projektes sind	17
7. Schlussbemerkungen	17

1. Zusammenfassung

Das Vorprojekt „Verkehrsentslastung Klus“ wurde vom 26. Mai 2015 bis 30. Juni 2015 einer breiten Mitwirkung unterzogen. An der Mitwirkung beteiligten sich insbesondere die regionalen Gemeindebehörden, die Thaler Bevölkerung, die Umweltverbände und Parteien sowie die Verbände von Industrie und Gewerbe.

Die grundsätzliche Haltung zum Projektvorhaben sowie die Beurteilung der Bereiche Verkehr, Linienführung, Erschliessung, Verkehrssicherheit, flankierende Massnahmen und ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen wurden mittels einem Leitfaden in Form eines Fragebogens eingeholt.

Erfahrungsgemäss werden im Rahmen von Mitwirkungsverfahren zu Infrastrukturprojekten tendenziell kritische Eingaben eingereicht. Die Auswertung der Eingaben zum Projekt „Verkehrsentslastung Klus“ zeigt hingegen, dass das Vorhaben mehrheitlich positiv beurteilt wird. Dies insbesondere von den regionalen Gemeindebehörden, der Mehrheit der Thaler Bevölkerung und den Vertretern von Industrie und Gewerbe.

Auch der Solothurner Heimatschutz anerkennt die gegenüber den früheren Projektvarianten erzielten Optimierungen im Bereich Landschaftsschutz. Die Verbände Pro Natura, VCS, WWF, die Parteien (Grüne sowie SP und Unabhängige) und die Bürgerinitiative "Iäbigi Klus" vertreten nach wie vor die Meinung, dass mit Massnahmen an der bestehenden Infrastruktur und der Umsetzung einer grundsätzlich anderen Mobilitätsstrategie – ohne Ausbau der Strasseninfrastruktur – ein angemesseneres, ökologischeres und zweckmässigeres Mobilitätsangebot geschaffen werden kann.

Vorbehalte werden seitens der Mitwirkenden der Einwohnergemeinde Balsthal bezüglich des zu erwartenden Gemeindebeitrages vorgebracht. Die Höhe des Gemeindebeitrages ist im kantonalen Strassengesetz (BGS 725.11) geregelt. Dieses wird zurzeit überarbeitet. Die Festlegung des Beitrages der Standortgemeinde wird unter Berücksichtigung der dann zumal geltenden Gesetzesgrundlage erfolgen.

Die Mitwirkenden haben verschiedene Anregungen gemacht, insbesondere zum Langsamverkehr, den Umgestaltungsmassnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt durch die Klus sowie den ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Vorgeschlagen werden insbesondere Projektoptimierungen betreffend

- weitergehende Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität der Langsamverkehrsverbindungen
- die Erhöhung der Attraktivierung des Städtchens Klus
- den Umfang und der Lage der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
- die Erschliessung des Industriegebietes Klus
- die Linienführung generell.

Die Mitwirkungsbeiträge fliessen wie folgt in die nächste Projektierungsphase ein:

- die Langsamverkehrsverbindungen werden nochmals einer gesamtheitlichen Prüfung unterzogen
- es wird ein Strassensicherheits-Audit durchgeführt; die Resultate des Audits werden in der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt

- die Optimierungen der flankierenden Massnahmen erfolgen mit dem Ziel einer möglichst positiven Entwicklung des Städtchens Klus nach Entlastung der Kantonsstrasse sowie unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit
- der Standort der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und deren Umfang wird überprüft
- der Gemeinderat Balsthal überprüft die Anbindung des Industriegebietes Klus an das kantonale Strassennetz im Rahmen der Ortsplanungsrevision.

Die vereinzelt eingebrachten Lösungsvorschläge für alternative Linienführungen oder für andere Betriebskonzepte werden hingegen nicht berücksichtigt. Die vorliegende Linienführung ist das Resultat eingehender Variantenstudien und Interessenabwägungen und ist breit abgestützt.

Ein Projekt dieser Grösse wird nie die Wünsche und Bedürfnisse aller Beteiligten erfüllen. Zu unterschiedlich sind die Ziele, die Ansprüche und Wertvorstellungen der verschiedenen Interessengruppen. Dennoch bleibt es das Ziel, ein Projekt zu realisieren, welches die Interessen aller Anspruchsgruppen berücksichtigt. Diesem Ziel wird man dank den Folgerungen aus dem Mitwirkungsverfahren einen grossen Schritt näher kommen.

Alle Mitwirkenden werden über das Resultat des Mitwirkungsverfahrens informiert. Sie erhalten neben dem vorliegenden zusammenfassenden Bericht eine detailliertere Rückmeldung zu ihren Eingaben.

2. Einleitung

Der Bezirk Thal, die Einwohnergemeinde Balsthal und das Städtchen Klus leiden seit Jahren unter einer unbefriedigenden Verkehrssituation. Auto- und Fahrradfahrer, Fussgänger, Postautobenutzer, Liegenschaftsbesitzer und Anwohner sind von der täglichen Stausituation in der Klus betroffen. Diese führt zu einem Standortnachteil für die ganze Region und beeinträchtigt die Attraktivität des historisch geschützten Städtchens Klus massgebend.

Die Idee zur Verkehrsentslastung der Ortskerne Balsthal und Klus entstand bereits in den 1960er Jahren. Eine erste Variante der Verkehrsentslastung Klus wurde im Verkehrskonzept Balsthal von 1987 skizziert. 1995 wurde eine Planung öffentlich aufgelegt, aufgrund der Einsprachen kam es jedoch nicht zur Umsetzung.

2001 wurde vom Regierungsrat eine Projektprüfung angeordnet. Das resultierende Projekt wurde wiederum öffentlich aufgelegt und der Teil Bahnhof/Kreisel Thalbrücke umgesetzt. Der Teil Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen wurde aufgrund der Einsprachen und der heiklen landschaftlichen Einordnung zurückgezogen und weiter überarbeitet.

2008 wurde das Büro Ernst Basler + Partner beauftragt, nochmals verschiedene grundsätzliche Linienführungen für die Entlastungsstrasse zu untersuchen. Nach Anhörung verschiedener im Landschafts- und Umweltschutz engagierter Verbände und basierend auf einem landschaftlichen Gutachten wurde die Bestvariante zum vorliegenden Vorprojekt weiterentwickelt.

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 die Bevölkerung in geeigneter Weise an Planungen mitwirken kann.

Das Vorprojekt „Verkehrsentslastung Klus“ wurde vom 26. Mai 2015 bis 30. Juni 2015 einer breiten Mitwirkung unterzogen. Im Rahmen dieser Mitwirkung konnte sich die Bevölkerung über das Projekt informieren. Sie konnte dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende wichtige Anregungen für die weitere Planung einbringen. Die Anliegen sollen, sofern sie eine Verbesserung für das Projekt bewirken, bei der weiteren Konkretisierung des Vorhabens berücksichtigt werden.

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden detailliert erfasst und ausgewertet. Die Sammlung der Beiträge bildet die Grundlage des vorliegenden Berichts.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts durch die Solothurner Regierung ist das Mitwirkungsverfahren abgeschlossen.

3. Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens war das Dossier „Vorprojekt Verkehrsentslastung Klus“, Stand 30. April 2015, mit den folgenden wesentlichen Projektbestandteilen:

- die Entlastungsstrasse
- das Betriebskonzept Verkehr (inkl. der Langsamverkehrsverbindungen)
- die Umgestaltung der entlasteten Strasse (flankierende Massnahmen im Städtchen)
- die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen.

Die Bevölkerung wurde mit diversen Massnahmen auf das Mitwirkungsverfahren aufmerksam gemacht:

- Publikation im Amtsblatt, 15. Mai 2015
- Publikation im Anzeiger Thal-Gäu, 14. Mai 2015
- Medienmitteilung, 12. Mai 2015
- Informationsbroschüre mit Fragebogen (Auflage 7'000 Exemplare): die Informationsbroschüre wurde allen Haushalten des Bezirks Thal zugestellt sowie auf den Gemeindeverwaltungen des Bezirks Thal und auf der Gemeindeverwaltung Oensingen aufgelegt
- Homepage des Kantons Solothurn (Startseite) sowie des Amtes für Verkehr und Tiefbau oder www.klusplus.ch.

Folgende ergänzende Informationsmöglichkeiten wurden angeboten:

- Informationsveranstaltung in Balsthal, 21. Mai 2015
- Projektausstellung auf der Gemeindeverwaltung in Balsthal, 26. Mai 2015 - 26. Juni 2015 während den ordentlichen Öffnungszeiten der Verwaltung
- begleitete Ausstellung: an neun zusätzlichen Terminen, ausserhalb der ordentlichen Öffnungszeiten, standen Fachleute zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung
- im Weiteren wurden alle Unterlagen auf der Homepage www.klusplus.ch aufgeschaltet
- für die Verbände Pro Natura, Solothurner Heimatschutz, VCS, WWF und Industrie- und Handelsverein Thal-Gäu-Bipperramt wurden separate Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Die öffentliche Ausstellung umfasste:

- das komplette Dossier „Verkehrsentlastung Klus, Vorprojekt“, Stand Mitwirkung vom 30. April 2015
- das Modell 1:500
- die Verkehrssimulation, Prognosehorizont 2032: Vergleich Zustand ohne Entlastungsstrasse / mit Entlastungsstrasse
- Informationsbroschüre Verkehrsentlastung Klus, Mitwirkung zum Projekt mit Fragebogen.

Eingabefrist für die Mitwirkungsbeiträge war der 30. Juni 2015.

4. Methodik des Mitwirkungsverfahrens

Die Bevölkerung wurde aufgerufen, ihre Meinung basierend auf der Beantwortung eines Fragebogens abzugeben. Gleichzeitig wurde den Mitwirkenden Gelegenheit geboten, eigene Anregungen und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

4.1. Fragebogen

Der Fragebogen gliederte sich in folgende thematische Bereiche und war wie folgt aufgebaut:

1.) Wie beurteilen Sie das Projekt „Verkehrsentslastung Klus“ hinsichtlich:

- 1.a) der Auswirkung auf den Verkehrsfluss?
- 1.b) der Ausgestaltung der neuen Strassenverbindung im Detail (Linienführung, landschaftliche Einpassung, Auswirkungen auf die Umwelt)?
- 1.c) der Langsamverkehrsführung (Fuss- und Veloverkehr, grossräumiges Wegnetz)?
- 1.d) der Erschliessung des Städtchens, der Sagmatt und des Industriegebietes Klus?
- 1.e) der Verkehrssicherheit?
- 1.f) der flankierenden Massnahmen im Städtchen?
- 1.g) der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen?
- 1.h) der Zweckmässigkeit (Verkehr, Kosten / Nutzen)?

2.) Weitere Bemerkungen / Anregungen und Verbesserungsvorschläge

In der Broschüre wurde darauf hingewiesen, dass sämtliche Beiträge ausgewertet werden. Die entscheidenden Kriterien für eine Berücksichtigung der Verbesserungsvorschläge sind der Nutzen, die Realisierbarkeit und die Kosten.

4.2. Auswertung des Fragebogens

Bei der Auswertung wurden die einzelnen Antworten jeweils einer der sechs folgenden Beurteilungskategorien zugewiesen:

1. Zustimmung zum Projekt
2. Zustimmung mit Vorbehalt bzw. mit Verbesserungsvorschlag
3. neutrale Beurteilung
4. Ablehnung mit Vorbehalten bzw. mit Verbesserungsvorschlag
5. Ablehnung
6. keine Bemerkungen.

Aus der Beantwortung der einzelnen Fragen wurde eine Gesamtbeurteilung des Projektes abgeleitet.

Damit die Auswertung differenziert nach Interessengruppen erfolgen konnte, wurden die Beurteilungen wie folgt unterteilt:

- Eingaben von Behörden
- Eingaben von Verbänden und Parteien
- Eingaben der Bevölkerung oder Firmen der Einwohnergemeinde Balsthal
- Eingaben der Bevölkerung oder Firmen des Bezirks Thal (ohne Einwohnergemeinde Balsthal)
- Eingaben der Bevölkerung oder Firmen von ausserhalb des Thals (inkl. anonyme Eingaben).

4.3. Auswertung der Verbesserungsvorschläge

Alle Verbesserungsvorschläge, Anregungen und gestellten Fragen wurden systematisch erfasst. Die Verbesserungsvorschläge und Anregungen wurden geprüft und beurteilt, die Fragen beantwortet.

Bei den Vorschlägen und Anregungen wurde in Erwägung gezogen, ob die entscheidenden Kriterien (Nutzen, Realisierbarkeit und Kosten) erfüllt werden und damit ein Mehrwert entsteht bzw. entstehen kann. Es wurde folgende Triage vorgenommen:

- der Vorschlag ist bereits Bestandteil des Projektes
- der Vorschlag wird umgesetzt
- der Vorschlag wird in der nächsten Projektierungsphase (Bauprojekt) detaillierter geprüft
- der Vorschlag betrifft nicht das Projekt Verkehrsentslastung Klus. Die Eingabe wird an die zuständige Stelle weitergeleitet
- der Vorschlag kann nicht umgesetzt werden (Realisierbarkeit ist nicht gegeben, ungünstiges Kosten-/Nutzenverhältnis, kein Mehrwert etc.).

Die Resultate sind in Kapitel 5 zusammengefasst. Kapitel 6 zeigt auf, wie die Mitwirkungsbeiträge in die weitere Planung einfließen.

5. Mitwirkungsbeiträge

Gesamthaft sind fristgerecht 84 Mitwirkungsbeiträge eingegangen.

5.1. Eingaben

Von den 84 Mitwirkungsbeiträgen stammen 5 Stellungnahmen von Gemeinden sowie 9 von Verbänden und Parteien.

Mitgewirkt haben folgende Gemeindebehörden (in alphabetischer Reihenfolge):

- Einwohnergemeinde Laupersdorf
- Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil
- Einwohnergemeinde Welschenrohr
- Gemeinde Herbetswil
- Gemeindepräsidentenkonferenz Thal.

Mitgewirkt haben folgende Verbände (in alphabetischer Reihenfolge):

- Bürgerinitiative "Iäbigi Klus"
- Grünes Thal und Gäu
- Industrie- und Handelsverein Thal-Gäu-Bipperamt
- Pro Natura, Solothurn
- Solothurner Heimatschutz
- SP und Unabhängige Balsthal
- SP und Unabhängige Thal-Gäu
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn
- WWF Solothurn.

5.2. Auswertungsergebnisse nach thematischen Bereichen

Die Auswertung der 84 Eingaben resp. des entsprechenden Fragebogens zeigt folgendes grundsätzliche Beurteilungsbild (grün = Zustimmung, rot = Ablehnung, weiss = neutrale Haltung):

Wie wurde das Projekt beurteilt hinsichtlich....	Zustimmung	Zustimmung mit Vorbehalt bzw. Vorschlag	neutral	Ablehnung mit Vorbehalt bzw. Vorschlag	Ablehnung	keine Bemerkungen
1a) Auswirkung auf Verkehrsfluss	23	24	0	9	16	12
1b) Ausgestaltung neue Strassenverbindung	30	13	0	13	11	17
1c) Langsamverkehrsführung	20	24	5	7	9	19
1d) Erschliessung Städtchen, Sagmatt, Industriegebiet	23	17	3	6	5	30
1e) Verkehrssicherheit	27	15	3	6	7	26
1f) flankierende Massnahmen im Städtchen	17	14	2	9	6	36
1g) ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahme	20	10	5	12	5	32
1h) Zweckmässigkeit (Verkehr, Kosten / Nutzen)	20	15	2	5	25	17
2 Weitere Bemerkungen	4	40	3	19	4	14
Gesamturteil	18	33	3	14	16	0

Aus dieser Auswertung können folgende Schlüsse gezogen werden:

- das Projekt „Verkehrsentslastung Klus“ wird mehrheitlich positiv beurteilt
- unter den 30 ablehnenden Eingaben befinden sich verschiedene Beiträge, welche den Bau einer Entlastungsstrasse zwar grundsätzlich befürworten, jedoch eine andere Linienführung vorschlagen bzw. bezweifeln, dass die vorgeschlagene Lösung zur gewünschten Beseitigung der Stausituation führt.

Die einzelnen thematischen Bereiche gemäss Fragebogen weisen eine hohe Zustimmung auf:

Wie wurde das Projekt beurteilt hinsichtlich....	Zustimmung
1a) Auswirkung auf Verkehrsfluss	65 %
1b) Ausgestaltung der neuen Strassenverbindung im Detail: Linienführung, landschaftliche Einpassung, Auswirkung auf Umwelt	64 %
1c) Langsamverkehrsführung: Fuss-/Veloverkehr, grossräumiges Wegnetz	68 %
1d) Erschliessung des Städtchens, der Sagmatt und des Industriegebiets Klus	74 %
1e) Verkehrssicherheit	72 %
1f) flankierende Massnahmen im Städtchen	65 %
1g) ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen	58 %
1h) Zweckmässigkeit: Verkehr, Kosten / Nutzen	52 %

Die knappe Zustimmung zur Zweckmässigkeit ergibt sich daraus, dass mehrere Mitwirkende die erwartete Kostenbeteiligung der Standortgemeinde als zu hoch erachten. Daraus kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass die Zweckmässigkeit von rund der Hälfte der Mitwirkenden in Frage gestellt wird.

5.3. Auswertung nach Interessengruppen

Eine differenzierte Auswertung nach Interessengruppen zeigt folgendes Bild:

	Zustimmung	Zustimmung mit Vorbehalt bzw. Vorschlag	neutral	Ablehnung mit Vorbehalt bzw. Vorschlag	Ablehnung
Behörden	4	1			
Verbände und Parteien	1	1		1	6
Bevölkerung oder Firmen der Einwohnergemeinde Balsthal	5	15	1	5	6
Bevölkerung oder Firmen des Bezirks Thal	8	15	1	6	4
Bevölkerung oder Firmen von ausserhalb des Thals		1	1	2	

- sämtliche fünf Behörden befürworten das Projekt deutlich
- bei den Verbänden und Parteien werden klare Positionen bezogen:
 - der Industrie- und Handelsverein Thal-Gäu-Bipperamt und der Solothurner Heimatschutz reichen zustimmende Eingaben ein. Der Solothurner Heimatschutz begrüsst insbesondere die erzielten Verbesserungen betreffend des Landschaftsschutzes gegenüber früheren Projektvarianten
 - die Verbände Pro Natura, VCS, WWF, die Parteien (Grüne sowie SP und Unabhängige) und die Bürgerinitiative "läbigi Klus" lehnen das Projekt weiterhin ab. Sie vertreten die Meinung, dass mit Massnahmen an der bestehenden Infrastruktur und der Umsetzung einer umfassenden Mobilitätsstrategie ein angemesseneres, ökologischeres und zweckmässigeres Mobilitätsangebot geschaffen werden kann
- die Mehrheit der Bevölkerung und Firmen aus Balsthal stimmen dem Projekt zu
- die Zustimmung der mitwirkenden Bevölkerung und Firmen des Thals liegt höher als bei den Mitwirkenden aus Balsthal. Die zu erwartende Kostenbeteiligung der Standortgemeinde wirkt sich nachteilig auf die Projektbeurteilung aus.

5.4. Eingaben zu den einzelnen Bereichen

Die Auswertung der Eingaben zu den einzelnen thematischen Bereichen gemäss Fragebogen zeigt folgende Beurteilung auf:

zu 1.a) Verkehrsfluss

Die positive Wirkung der Entlastungsstrasse auf die Verkehrskapazität wird teilweise bezweifelt. Dies trotz der vereinfachten Darstellungen der verkehrlichen Wirkung in der Broschüre, der visualisierten Verkehrssimulationen und den Erklärungen zu den Berechnungen. Widerlegt wird die positive Wirkung jedoch nicht.

Aufhebung des Bahnüberganges Thalbrücke: Zehn Beiträge schlagen vor, die OeBB nur noch bis zur Thalbrücke zu führen oder ganz aufzuheben und damit den Bahnübergang zu eliminieren. Dies in der Annahme, damit den verkehrlichen Flaschenhals zu beseitigen.

Die Umweltverbände, die mitwirkenden Parteien und die Interessengemeinschaft „läbigi Klus“ erwarten eine deutliche Verkehrszunahme.

zu 1.b) Ausgestaltung der neuen Strassenverbindung im Detail (Linienführung, landschaftliche Einpassung und Auswirkungen auf Umwelt)

Es werden vereinzelte alternative Vorschläge für die Linienführung vorgeschlagen (u.a. östlich und westlich der Klus; Entlastungsstrasse ab der äusseren Klus, ab dem Knoten Maiacker oder ab dem Direktorenhaus; Anschluss an den bestehenden Kreisel Thalbrücke, Entlastungsstrasse „aufgeständert“ über die Gewässer, Ausbau der bestehenden Durchfahrt durch das Städtchen).

Bezüglich der landschaftlichen Einpassung und den Auswirkungen auf die Umwelt sind nur wenige detaillierte Rückmeldungen eingegangen (z.B. bessere Einpassung des Technikgebäudes, Projekt wirkt den Klimazielen entgegen etc.). Die Verbesserungen der landschaftlichen Einpassung gegenüber früheren Projektvarianten werden anerkannt. Mitwirkende, die den Bau einer neuen Strasse ablehnen, kritisieren die Eingriffe in die Landschaft und die grundsätzlichen Auswirkungen auf die Umwelt durch den Motorfahrzeugverkehr.

zu 1.c) Langsamverkehr

Zur Langsamverkehrsführung sind zahlreiche Rückmeldungen eingegangen. Den Mitwirkenden ist die Sicherheit der Fussgänger – insbesondere auf den Schulwegen – ein grosses Anliegen. Diverse Verbesserungen mittels Unter- oder Überführungen werden vorgeschlagen. Auch die Fahrradverbindungen sollen attraktiver gestaltet werden.

zu 1.d) Erschliessung Städtchen, Sagmatt und Industriegebiet

Bezüglich der Erschliessung des Industriegebietes Klus wird mehrmals vorgeschlagen, die Anbindung an den Knoten Wengimattstrasse bzw. das Schwerverkehrsregime durch das Städtchen Richtung Thal zu überarbeiten. Eine südlichere Erschliessung – z.B. im Maiacker – könnte aus Sicht der Mitwirkenden die Erschliessung verbessern.

Die grundsätzliche Erschliessung des Städtchens und der Sagmatt ist jedoch unbestritten.

zu 1.e) Verkehrssicherheit

siehe 1.c).

zu 1.f) Flankierende Massnahmen (FLAMA)

Die Eingaben zu den FLAMA fallen kontrovers aus. Einerseits fehlt die Zustimmung zu den Investitionen in flankierende Massnahmen. Der Aufwand solle minimiert werden. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass nur mit flankierenden Massnahmen eine positive Entwicklung des Städtchens ermöglicht wird. Die Gemeinde soll deshalb ein Konzept "Attraktivierung der Klus" erarbeiten, bevor ein definitiver Entscheid zur Realisierung des Projektes gefällt werde.

zu 1.g) Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM)

Für einzelne Mitwirkende ist nicht nachvollziehbar, warum die AEM ausserhalb der Klus, d.h. ausserhalb des engeren Projektperimeters, geplant werden. Es fehle der Zusammenhang mit dem Projekt. Sie sind der Meinung, der Augstbach und die Dünneren bieten innerhalb des engeren Projektperimeters genügend Potenzial für ökologische Massnahmen.

Im Weiteren zeigen die Rückmeldungen zu den AEM zwei gegensätzliche Haltungen auf: Einerseits werden umfangreichere AEM gefordert. Andererseits werden in Anbetracht der hohen Gesamtkosten und der bereits vorhandenen Grünflächen in Balsthal kostengünstigere AEM verlangt.

Die "Ohnehin-Kosten" für die Sanierung des bestehenden, sanierungsbedürftigen Geschiebesammlers sollen nicht an die AEM angerechnet werden.

zu 1.h) Zweckmässigkeit (Verkehr, Kosten / Nutzen)

Die zustimmenden Eingaben anerkennen, dass mit der Umsetzung des Projektes die Attraktivität der Region steigt und die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung geschaffen werden (verbessern der Erreichbarkeit, Ansiedlung des Gewerbes, schaffen von Arbeitsplätzen, positive Entwicklung der Steuerkraft etc.).

Betreffend die weiteren Rückmeldungen zur Zweckmässigkeit siehe auch Kapitel 5.2 und 5.3.

zu 2. Weitere Bemerkungen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge

- Öffentlicher Verkehr (öV): das öV-Angebot sei gemäss Mobilitätsstrategie Bezirk Thal vor der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse zu verbessern und der öV sei zu bevorzugen
- Terminplan: es wird eine raschere Projektumsetzung gefordert
- Finanzierung: zu diesem Thema sind zahlreiche Eingaben eingegangen. Die hauptsächlichen Anliegen lauten wie folgt:
 - eine grössere Kostenbeteiligung durch den Bund sei anzustreben
 - die Kostenbeteiligung der Standortgemeinde Balsthal ist deutlich zu hoch
 - die Kosten für die Gemeinden sollen für die Region tragbar gestaltet jedoch eine Mitfinanzierung der Thaler Gemeinden angestrebt werden.

6. Weiterbearbeitung der Mitwirkungsbeiträge

Sämtliche Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Fragen wurden systematisch erfasst. Zu jedem Beitrag wurde eine Antwort verfasst. Für alle Vorschläge und Anregungen wurde geprüft, ob die entscheidenden Kriterien (Nutzen, Realisierbarkeit und Kosten) erfüllt werden und damit ein Mehrwert entsteht bzw. entstehen kann. Zu allen Mitwirkungsbeiträgen wurde ein Entscheid über die weitere Bearbeitung getroffen.

6.1. Mitwirkungsbeiträge werden umgesetzt

Folgende Mitwirkungsbeiträge werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt:

- Sicherheit Fussgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr: der Verkehrssicherheit soll in der weiteren Planung ein hohes Gewicht eingeräumt werden. Das ganze Projekt wird von einer unabhängigen Stelle einem Sicherheitsaudit (Road Safety Audit) unterzogen. Dieses prüft die Einhaltung aller sicherheitsrelevanten Normen. Im Falle von Defiziten werden entsprechende Massnahmen ergriffen
- Gestaltungsmassnahmen im Bereich Thalbrücke / Augstbach / Neumatt: dieser Bereich ist für das Ortsbild von Bedeutung. Bei der Planung der Gestaltung und der Bepflanzung wird diesem Aspekt entsprechend Rechnung getragen
- Befahrbarkeit der Knoten: die Befahrbarkeit der Knoten und der Städtchendurchfahrt wird auch für lange Sattelschlepper gewährleistet
- Unterwerk der Alpiq: das Viadukt soll den Betrieb des Unterwerks auf GB Nr. 3743 nicht beeinträchtigen. Die betrieblichen Anforderungen des Unterwerks (insbesondere der Austausch der grossen Transformatoren) werden berücksichtigt
- Erhöhen der Kostengenauigkeit: genauere Kostenangaben von +/- 10 % werden in der nächsten Projektierungsphase (Bauprojekt) erarbeitet.

6.2. Mitwirkungsbeiträge werden detailliert geprüft

Die folgenden Beiträge werden als prüfenswert eingestuft. In der nächsten Projektierungsphase werden entsprechende Abklärungen vorgenommen. Fallen diese positiv aus, werden die Vorschläge umgesetzt:

- Verbesserungen Langsamverkehr:
Ein wichtiges Projektziel ist, den Langsamverkehr attraktiv zu gestalten. Folgende Verbesserungsvorschläge werden somit im Rahmen einer gesamtheitlichen Optimierung des Langsamverkehrsnetzes geprüft:
 - Bau von Unter-/Überführungen oder verschieben der Lage der Querungen, insbesondere im Bereich Thalbrücke - Knoten Thalbrücke - Kreisel Thalstrasse
 - Fussgängerunterführung beim Knoten Wengimattstrasse (beim Widerlager Süd des Viadukts)
 - Optimierung der Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf der Solothurnerstrasse im Bereich der Coop-Tankstelle, damit eine direkte Südzufahrt ins Städtchen via Solothurnerstrasse möglich wird
 - Reduktion des Gefälles der Verbindung südlich der Coop-Tankstelle.
- Zweispuriger Kreisel Thalstrasse:
ein zweispuriger Kreisel bedingt einen deutlich grösseren Durchmesser, da beide Fahrspuren für LKWs ausgelegt werden müssten. Die Kapazität wird dadurch nur gering gesteigert. Ein zweispuriger Kreisel würde hingegen geringe Vorteile bezüglich der Verkehrssicherheit aufweisen. Die Auswirkungen des erhöhten Platzbedarfs werden abgeklärt
- Tunnelportal/Technikgebäude:
die Optimierung der Integration des Tunnelportals Nord bzw. des Technikgebäudes in die Landschaft wird untersucht. Insbesondere die Grösse des Technikgebäudes wird überprüft und allenfalls verbessert
- Flankierende Massnahmen (FLAMA):
am Ziel, das Städtchen Klus positiv zu entwickeln, wird festgehalten. Die Optimierung der flankierenden Massnahmen wird unter diesem Aspekt und der generellen Kostenoptimierung weiterverfolgt
- Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM):
es wird im engeren Projektperimeter eine vergleichbare Alternative zu den im Bereich des Geschiebesammlers Mümliswilerbach vorgeschlagenen AEM geprüft. Dies im Bereich Augstbach oder Dünneren in der Klus
- Mitfinanzierung durch Bund:
Abklärungen und Anträge an den Bund sind erfolgt. Die gesetzlichen Bestimmungen ermöglichen eine nur äusserst beschränkte Mitfinanzierung durch den Bund. Die Entwicklung der Finanzierungsmöglichkeiten wird jedoch verfolgt. Alle Möglichkeiten sollen ausgeschöpft werden.

6.3. Mitwirkungsbeiträge werden weitergeleitet

Nicht alle regionalen verkehrlichen Probleme können mit dem Projekt Verkehrsentslastung Klus gelöst werden. Einige Beiträge beinhalten Anliegen, die nicht Bestandteil dieses Projektes sind und werden deshalb – soweit möglich – an die zuständigen Stellen weitergeleitet:

- Erschliessung Industriegebiet Balsthal:
die Erschliessung des Industriegebietes liegt in der Planungshoheit der Einwohnergemeinde Balsthal. Diese ist im Planungsprozess "Verkehrsentslastung Klus" vertreten und wird die eingereichten Vorschläge im Rahmen der Ortsplanungsrevision prüfen. Die gleichzeitige Planung und Umsetzung der Industrieerschliessung ist jedoch nicht zwingend mit der Umsetzung der Verkehrsentslastung erforderlich.

- Öffentlicher Verkehr (öV):
Massnahmen zur Verbesserung des öV sind Bestandteil der Umsetzung der Mobilitätsstrategie Thal. Einzelne dieser Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Mit der vom Kantonsrat am 3. Juli 2013 beschlossenen Plafonierung der öV-Mittel ist eine Umsetzung weiterer Massnahmen zurzeit jedoch nicht möglich.
- Finanzierung/Gemeindebeitrag:
Die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden an Strassenbauten ist im kantonalen Strassengesetz geregelt. Das Strassengesetz wird zurzeit überarbeitet. Im Rahmen dieser Gesetzesrevision wird die Möglichkeit einer Regionalisierung der Mitfinanzierung von Strassenbauvorhaben geprüft.
Der Gemeinderat Balsthal wird zudem aufzeigen, welche steuerlichen Auswirkungen die Mitfinanzierung des Projektes hat. Er wird sich auch für eine Mitfinanzierung durch die Thaler Gemeinden einsetzen.

6.4. Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung

Diverse Eingaben sind nicht umsetzbar. In der Regel wurden die finanziellen Auswirkungen oder die verkehrliche Wirkung der Vorschläge falsch eingeschätzt respektive die einzuhaltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen werden verletzt.

Alternative Linienführungen

Bei den neu vorgeschlagenen Varianten ist entweder die Realisierbarkeit nicht gegeben oder diese weisen ein ungünstiges Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Somit werden die neu vorgeschlagenen Varianten nicht weiterverfolgt.

Die Untersuchung möglicher Linienführungen war Bestandteil verschiedenster Planungsarbeiten (siehe Anhang zum Raumplanungsbericht auf www.klusplus.ch). Im Rahmen dieser Arbeiten wurden umfangreiche Studien, Interessenabwägungen und Vernehmlassungen durchgeführt, welche zur nun vorliegenden und breit abgestützten Linienführung führten.

Folgende Gründe führten insbesondere zur Ablehnung der am häufigsten vorgeschlagenen Variante „separater Anschluss Dünnerntal“: diese Variante schlägt eine separate Strasse via Industriegebiet Moos vor, welche gegenüber dem Vorprojekt weiter nordwestlich an die Thalstrasse anschliesst. Der Verkehr von und nach Balsthal würde dabei weiterhin durch das Städtchen geführt.

Dieser Vorschlag ist verkehrstechnisch nicht zweckmässig, da der Hauptknoten zum Schmelzihof verlagert würde, wo die Platzverhältnisse für einen genügend grossen und damit genügend leistungsfähigen Kreisel beschränkt sind. Der Landbedarf dieser Variante wäre zudem deutlich höher und die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft höher. Auch sprechen raumplanerische Gründe gegen diese Variante. Die angestrebten Schutzziele für das Städtchen sind nicht erreichbar. Zudem ist diese Variante mit Mehrkosten verbunden.

Lösungen ohne Entlastungsstrasse

Nachfolgende Gründe führten zur Ablehnung der am häufigsten geforderten Varianten:

- das Umsetzen einer umfassenden Mobilitätsstrategie mit Ausbau des öV und beschränkten Massnahmen an der bestehenden Infrastruktur ist nicht zielführend. Der Kanton hat eine umfassende Mobilitätsstrategie erstellt und dabei zahlreiche Lösungsmöglichkeiten ohne Entlastungsstrasse untersucht. Fazit: Ohne Entlastungsstrasse lassen sich die bestehenden Probleme nicht umfassend lösen

- in den vergangenen Jahren wurden die möglichen baulichen Massnahmen an der Solothurnerstrasse (Bau Kreisel Thalbrücke mit zweispurigen Einfahrten, Erstellen Mehrzweckstreifen und Einspurstrecken, Unterbinden von Ab- und Einbiegemöglichkeiten etc.) bereits umgesetzt. Die Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses sind somit ausgereizt. Weitere Massnahmen könnten den Verkehrsfluss nur noch unwesentlich verbessern. Das System bleibt überlastet.

Aufhebung des Bahnüberganges Thalbrücke

Diese Variante wurde rechnerisch mittels Verkehrssimulationen untersucht. Es zeigt sich deutlich, dass mit der Aufhebung des Bahnüberganges der Flaschenhals „Städtchendurchfahrt“ nicht eliminiert werden kann. Es kann höchstens eine zeitlich leicht verzögerte Staubildung und eine unwesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit erreicht werden. Das System bleibt überlastet.

Diverse Eingaben

Auf diverse weitere Eingaben kann nicht eingetreten werden. Folgende Gründe führten zur Ablehnung:

- Bypass Kreisel Thalstrasse (aus Fahrtrichtung Thal in Richtung Oensingen):
der vorgeschlagene Bypass wirkt sich negativ auf die Sicherheit für die Fahrradfahrer aus. Zu kritischen Situationen würde die schleifende Querung des Radstreifens führen.
- Verzicht auf Anpassung des Kreisels Thalbrücke:
am Umbau des bestehenden Kreisels wird festgehalten. Der neue Knoten wird entsprechend der zukünftigen Netzhierarchie umgestaltet. Die neue Knotenform entspricht den zukünftigen Hauptverkehrsbeziehungen. Zudem wird mit dem gewählten T-Knoten die Sicherheit für Velofahrer erhöht und Schleichverkehr durch das Städtchen unterbunden. Zudem kann der Busverkehr priorisiert werden.
- Kreisel Wengimattstrasse in seiner heutigen Form beibehalten:
der Kreisel Wengimattstrasse verfügt über nur einspurige Einfahrten. Er stellt damit einen Kapazitätsengpass dar. Für den Bau eines Kreisels mit zweispurigen Einfahrten fehlt der erforderliche Raum bzw. sind die topographischen Verhältnisse ungünstig.
- LKW-Transitverbot:
auf die Forderung nach einem LKW-Transitverbot kann nicht eingetreten werden. Zudem wird die Wirkung der Entlastung auf den zukünftigen Schwerverkehrsanteil überschätzt. Der Schwerverkehr verkehrt - unabhängig von der Realisierung der Verkehrsentlastung Klus - hauptsächlich ausserhalb der Stauzeiten.
- Erweiterung der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM):
der vorgesehene Umfang der AEM entspricht, bezogen auf die Projektgrösse, dem üblichen Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Auf den Wunsch einer Erweiterung wird nicht eingetreten.
- Beschleunigung der Projektumsetzung:
die geschätzte Dauer für die Abwicklung der weiteren Planungs- und Verfahrensschritte entsprechen den Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte. Eine Beschleunigung wird kaum möglich sein.

6.5. Mitwirkungsbeiträge, welche bereits Bestandteil des Projektes sind

Folgende Anregungen sind ohnehin Bestandteil der weiteren Projektierungsschritte:

- Strategie zur Förderung der Entwicklung des Städtchens Klus als Grundlage für den Realisierungsentscheid der Entlastung Klus:
die Notwendigkeit, dass für die Entwicklung des Städtchens Klus eine Strategie entwickelt werden muss, ist auch aus Sicht der Behörden unbestritten. Das Projekt Verkehrsentslastung Klus ist eine wesentliche Voraussetzung, dass sich das Städtchen Klus positiv entwickeln kann. Die Erarbeitung einer entsprechenden Strategie liegt in der Verantwortung des Gemeinderates Balsthal. Dieser hat die entsprechenden Grundzüge und Ziele für das räumliche Leitbild festgelegt (genehmigt an der Gemeindeversammlung vom 16.06.2014). Der Gemeinderat wird das Leitbild in die laufende Ortsplanungsrevision einfliessen lassen.
- Sanierungskosten Geschiebesammler Mümliswilerbach (AEM):
die Forderung, dass die Kosten für die Sanierung des Geschiebesammlers nicht den ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) angerechnet werden, wird erfüllt. Abzüglich der "Ohnehin-Kosten" einer technischen Sanierung des Geschiebesammlers werden die Kosten für die AEM im üblichen Umfang bleiben.

7. Schlussbemerkungen

Ein Projekt dieser Grösse wird nie die Wünsche und Bedürfnisse aller Beteiligten erfüllen können. Zu unterschiedlich sind die Ziele, die Ansprüche und Wertvorstellungen der verschiedenen Interessengruppen. Dennoch bleibt es das Ziel, ein ausgewogenes Projekt zu realisieren. Diesem Ziel wird man dank den Folgerungen aus dem Mitwirkungsverfahren einen grossen Schritt näher kommen.

Alle Mitwirkenden werden über das Resultat des Mitwirkungsverfahrens informiert. Sie erhalten eine detailliertere Stellungnahme auf ihre Fragen und Anregungen, welche den vorliegenden zusammenfassenden Bericht ergänzen.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts durch den Regierungsrat ist das Mitwirkungsverfahren gemäss § 3 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetz formell abgeschlossen.

Das Bau- und Justizdepartement, der Lenkungsausschuss und die Gesamtprojektleitung danken allen Mitwirkenden für ihr Interesse und Beteiligung am Mitwirkungsverfahren.