

## ***Balsthal, Verkehrsanbindung Thal; Bewilligung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 8. September 2020, RRB Nr. 2020/1265

### **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

### **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage.....	5
2. Zielsetzung.....	5
3. Projektbeschrieb .....	6
3.1 Entlastungsstrasse.....	6
3.2 Viadukt .....	6
3.3 Tunnel Guntenflüeli.....	7
3.4 Trasse Nord .....	7
3.5 Kreisel Thalbrücke .....	7
3.6 Lärmschutz.....	7
3.7 Fuss- und Radwegverbindungen .....	7
3.8 Öffentlicher Verkehr.....	8
3.9 Flankierende Massnahmen (FLAMA).....	8
3.10 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) .....	8
4. Plangenehmigungsverfahren .....	8
4.1 Mitwirkung .....	8
4.2 Auflage Erschliessungsplan.....	9
5. Kosten.....	10
5.1 Kosten und Finanzierung .....	10
5.2 Beitrag der Einwohnergemeinde Balsthal.....	10
5.3 Gemeindebeitrag an bauliche Anpassungen der Gemeindestrassen.....	11
5.4 Bundesbeiträge.....	11
5.5 Auswirkungen auf den Strassenbaufonds resp. die Strassenrechnung.....	11
6. Nachhaltigkeit .....	11
7. Rechtliches .....	12
8. Antrag.....	13
9. Beschlussesentwurf.....	15

## Beilage

Projektdokumentation: Balsthal, Verkehrsanbindung Thal

## Kurzfassung

Der Bezirk Thal, die Einwohnergemeinde Balsthal und das Städtchen Klus werden seit Jahren durch die unbefriedigende Verkehrserschliessung, bzw. durch die unzumutbare Verkehrsbelastung in Mitleidenschaft gezogen. Die Verkehrsteilnehmer inkl. die Postautobenutzer sind während den Hauptverkehrszeiten von den täglichen Stausituationen in der Klus stark betroffen. So verdoppelt sich für die Motorfahrzeugbenutzer abends während der Hauptverkehrszeit die Fahrzeit zwischen dem Autobahnzubringer Oensingen und dem Kreisel Thalbrücke in Balsthal, d.h. auf einer Strecke von 3,8 km, regelmässig von 4 auf rund 8,5 Minuten. In Extremfällen kommt es sogar zu einer Erhöhung der Fahrzeit auf rund 30 Minuten. Diese Situation schränkt die Attraktivität des Bezirks Thal - insbesondere als Wohnregion - stark ein. Die Anbindung des Bezirks Thal an das übergeordnete Verkehrsnetz und an die Wirtschaftsräume des Mittellandes ist aufgrund der schlechten Erreichbarkeit insbesondere während den Hauptverkehrszeiten ungenügend.

Der Regierungsrat hat sich dieser Problematik angenommen und in mehreren Schritten das vorliegende Projekt entwickeln lassen. Bereits im kantonalen Richtplan 2000 wurde es festgesetzt. Im Richtplan 2018 wurde es bestätigt. Das Vorhaben ist das Resultat eines langjährigen Planungsprozesses, in dem umfangreichen Variantenstudien durchgeführt und eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Bezirk Thal ausgearbeitet wurden.

Die erarbeitete Mobilitätsstrategie zeigt auf, dass für den Bezirk Thal ohne den Bau einer Umfahrungstrasse des Städtchens Klus keine attraktive Verkehrserschliessung realisierbar ist. Unter anderem sind die dispersen Siedlungsstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse ungünstig für den Betrieb eines attraktiven öV-Angebots. ÖV-Massnahmen alleine wiederum bieten insgesamt ein zu geringes Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die öffentlichen Verkehrsmittel, um ein attraktives multimodales Mobilitätsangebot anbieten zu können.

Kern des Vorhabens ist der Bau einer Strasse zur Entlastung des Städtchens Klus in Kombination mit flankierenden Massnahmen auf der bestehenden Strasse. Das Vorhaben führt damit auch zu Verbesserungen für das strassengebundene öV-Angebot zwischen Balsthal und Oensingen.

Das Projekt erfüllt die raumplanerischen Zielsetzungen: Es entlastet das historische und geschützte Städtchen und wird damit dem Ortsbild von nationaler Bedeutung gerecht. Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Thals. Die Linienführung ist optimal auf die Landschaft abgestimmt und wird mit seiner sorgfältigen Gestaltung Teil seiner Umgebung.

Abklärungen beim Bund haben ergeben, dass das Projekt nicht über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) mitfinanziert werden kann. Das Projekt muss somit vollumfänglich über den kantonalen Strassenbaufonds resp. die kantonale Strassenrechnung finanziert werden. Die Einwohnergemeinde Balsthal leistet einen Betrag in der Höhe von 10.77 % an die Gesamtkosten.

Die Projektierungskosten wurden über Sammelverpflichtungskredite für Kleinprojekte mit Beginn 2011 und 2016 in der Höhe von insgesamt 3,4 Millionen Franken bewilligt.

Der Kredit für die Ausführung beträgt inkl. Mehrwertsteuer brutto 74 Millionen Franken. Dieser Kredit wird dem Kantonsrat mit dieser Vorlage zum Beschluss unterbreitet. Nach Abzug des voraussichtlichen Gemeindebeitrages und Beiträge Dritter verbleiben für den kantonalen Strassenbaufonds resp. die kantonale Strassenrechnung Nettokosten von ca. 63,7 Millionen Franken.



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über das Strassenverkehrsprojekt «Verkehrsanbindung Thal».

## **1. Ausgangslage**

Der Bezirk Thal, die Einwohnergemeinde Balsthal und das Städtchen Klus werden seit Jahren durch die unbefriedigende Verkehrserschliessung, bzw. durch die unzumutbare Verkehrsbelastung in Mitleidenschaft gezogen. Die Verkehrsteilnehmer inkl. die Postautobenutzer sind während den Hauptverkehrszeiten von den täglichen Stausituationen in der Klus stark betroffen. So verdoppelt sich für die Motorfahrzeugbenutzer abends während der Hauptverkehrszeit die Fahrzeit zwischen dem Autobahnzubringer Oensingen und dem Kreisel Thalbrücke in Balsthal (3,8 Kilometer) regelmässig von 4 auf rund 8,5 Minuten. In Extremfällen kommt es sogar zu einer Erhöhung der Fahrzeit auf rund 30 Minuten. Diese Situation schränkt die Attraktivität des Bezirks Thal - insbesondere als Wohnregion - stark ein. Im Vergleich mit anderen staubelasteten Strassenabschnitten gehören diese Verlustzeiten zu den grössten im ganzen Kanton.

Die vom Kanton in Zusammenarbeit mit der Region erarbeitete Mobilitätsstrategie zeigt auf, dass für den Bezirk Thal ohne den Bau einer Umfahrungsstrasse des Städtchens Klus keine attraktive Verkehrserschliessung realisierbar ist. Unter anderem sind die dispersen Siedlungsstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse ungünstig für den Betrieb eines attraktiven öV-Angebots. ÖV-Massnahmen alleine wiederum bieten insgesamt ein zu geringes Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die öffentlichen Verkehrsmittel, um ein attraktives multimodales Mobilitätsangebot anbieten zu können. Im Zentrum steht der Bau einer Entlastungsstrasse in Kombination mit flankierenden Massnahmen im Städtchen Klus und Massnahmen zur Verbesserung eines gut funktionierenden strassengebundenen öV-Angebots zwischen Balsthal und Oensingen.

Die Gestaltung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur folgt einerseits einer verkehrsökonomischen und verkehrstechnischen Logik und andererseits der im Richtplan verankerten 3V-Strategie («Verkehr verlagern», «Verkehr vermeiden», «Verkehr verträglich gestalten»). Zudem gilt dem Verfassungsziel, «den Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten und (...) zu festigen» Rechnung zu tragen.

Das Projekt ist im Legislaturplan 2017 - 2021 (Nr. SGB 0188/2017) der Solothurner Regierung enthalten und abgestimmt auf die in der kantonalen Richtplanung formulierten Zielsetzungen zur Raumentwicklung.

## **2. Zielsetzung**

Mit der Verkehrsanbindung Thal sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Region Thal an das Mittelland
- verbesserte Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Städtchens Klus, der Einwohnergemeinde Balsthal und der gesamten Region Thal
- Entlastung des historischen Städtchen Klus vom Durchgangsverkehr
- attraktive und sichere Verkehrswege für Fussgänger und Radfahrer

- Aufwertung des Busbahnhofs Thalbrücke und verbesserte Betriebsverhältnisse für den öV
- ein den hohen Anforderungen bezüglich der sorgfältigen Einpassung in die Landschaft gerechtes Projekt.

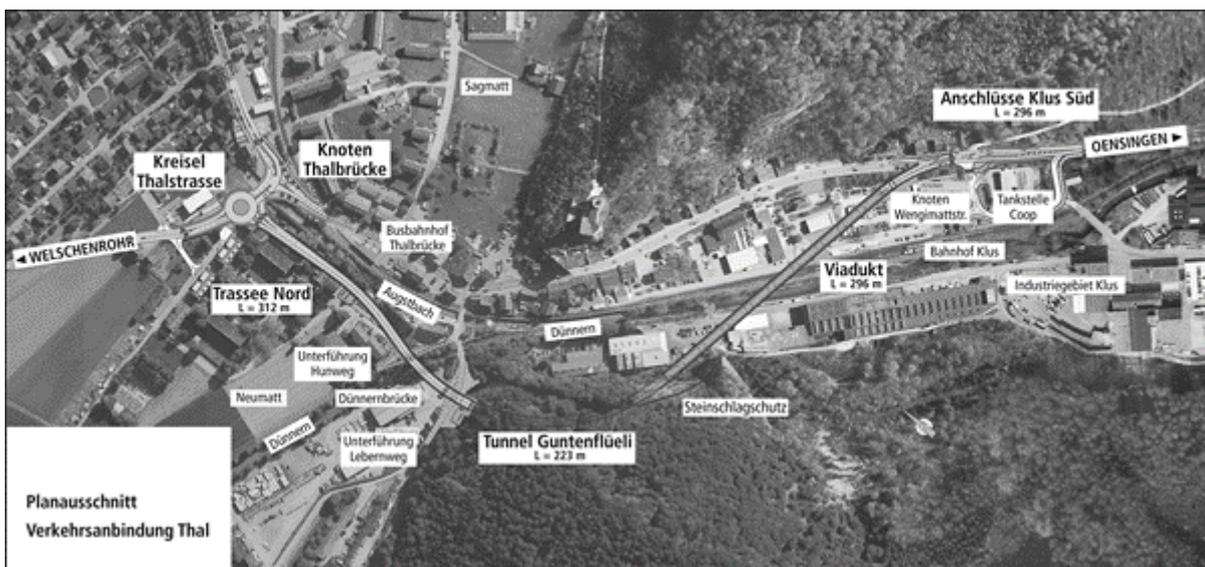
### 3. Projektbeschreibung

Die Linienführung des Projekts Verkehrsanbindung Thal wurde aufgrund eines umfassenden Variantenvergleichs festgelegt und anschliessend optimiert. Hauptziel des Variantenstudiums war eine möglichst landschafts- und siedlungsverträgliche Lösung. Das Gesamtprojekt setzt sich zusammen aus

- der Entlastungsstrasse
- den Flankierenden Massnahmen (FLAMA)
- den Ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM).

#### 3.1 Entlastungsstrasse

Die Entlastungsstrasse verläuft westlich des Städtchens Klus. Sie weist in beide Richtungen je eine Fahrspur auf. Im Sinn einer Entflechtung wird der Langsamverkehr weiterhin durch das Städtchen Klus geführt. Auf der Entlastungsstrasse sind weder Trottoirs noch die Führung der Velofahrer vorgesehen. Beim Knoten Wengimattstrasse wird ein neues leistungsfähiges Verkehrsregime realisiert. Ab hier wird eine rund 950 Meter lange Strasse gebaut, welche die OeBB-Gleise, die Dünnern und das Industriegebiet Klus mit einem Viadukt überquert. Zum Schutz der Klus (geschützte Felsnase Guntenflüeli) verläuft das Trasse westseitig durch einen 220 Meter langen Tunnel. Ab dem Tunnelportal Nord führt die neue Strasse rund 300 Meter westlich des Ausgabaches bis zum neuen, leistungsstarken Kreisel auf der Thalstrasse.



#### 3.2 Viadukt

Der rund 300 Meter lange Viadukt zwischen dem Südportal des Tunnels Guntenflüeli und der Wengimattstrasse wird aus einer schlanken Stahl- und Betonkonstruktion gebaut. Die Stahlelemente stellen einen Bezug zur Geschichte der Stahlindustrie in der Klus dar.

### 3.3 Tunnel Guntenflüeli

Zum Schutz der Felsnase Guntenflüeli und für eine möglichst minimale Beeinträchtigung der Landschaft wird die neue Strasse rund 220 Meter durch die Bergflanke geführt. Das Technikgebäude für die Sicherheits- und Betriebsausrüstungen ist unauffällig neben dem nördlichen Tunnelportal Nord in das Gelände integriert.

### 3.4 Trasse Nord

Ab dem Nordportal verläuft die Strasse westlich des Augstbaches - leicht S-förmig - bis zum neuen Kreisel Thalstrasse. Sie überquert dabei den Lebernweg und die Dünnern mit der neuen Personenunterführung Hunweg. Dabei müssen zwei Mehrfamilienhäuser und ein Einfamilienhaus sowie zwei Mehrfachgaragen westlich des Augstbaches rückgebaut werden.

### 3.5 Kreisel Thalbrücke

Mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr durch das Städtchen Klus auf die Entlastungsstrasse zu verlagern, wird der bestehende Kreisel Thalbrücke entsprechend der neuen Netzhierarchie zu einem T-Knoten umgebaut und der neue Kreisel Thalstrasse erstellt.

### 3.6 Lärmschutz

Das Städtchen Klus und die umliegenden Gebiete werden durch das Projekt massgebend entlastet. Zum Schutz der Gebiete entlang der Entlastungsstrasse werden folgende Massnahmen getroffen:

- Reduktion der Geschwindigkeit auf 50 km/h (Abschnitt Nord)
- Verwendung lärmabsorbierender Beläge der neusten Generation
- Bau von Lärmschutzwänden.

Damit werden letztlich noch bei sieben Liegenschaften (vier im Nord- und drei im Südabschnitt) die Immissionsgrenzwerte überschritten. Bei diesen Gebäuden ist der Einbau von Schallschutzfenstern mit Schalldämmlüftern vorgesehen.

### 3.7 Fuss- und Radwegverbindungen

Für Velofahrer und Fussgänger wird ein attraktives und sicheres Verkehrsnetz geschaffen. Der bestehende kombinierte Rad-/Gehweg von Oensingen nach Balsthal wird beim Anschluss Süd (Coop-Tankstelle) vom Knoten- und Tankstellenverkehr entflochten. Die Weiterführung erfolgt mit separater Trasse via Bahnhof bis ins historische Städtchen Klus. Dort wird ein attraktiver Anschluss an die kantonale Radroute ins Dünnerntal errichtet. Beim Lebernweg wird eine attraktive breite und beim Hunweg eine offene Unterführung gebaut. Im Städtchen Klus wird ein grösseres Raumangebot für den Langsamverkehr geschaffen. Die Hauptverbindungen führen für Radfahrer nicht durch den Kreisel (dieser darf aber benutzt werden), sondern werden ausserhalb des Kreisels über weniger frequentierte Routen gelenkt. Die bestehenden Fusswegverbindungen werden aufrechterhalten und deren Sicherheit wird erhöht.

### 3.8 Öffentlicher Verkehr

Das Projekt hat für den öffentlichen Verkehr positive Auswirkungen.

- Der Busbahnhof Thalbrücke und das Gebiet beim Bahnhof Klus werden stark aufgewertet. Es entstehen kurze, sichere Umsteigewege und die Aufenthaltsqualität wird verbessert.
- Durch die Eliminierung der Stausituationen wird die Fahrplanstabilität für den Busbetrieb stark verbessert.
- Die Anfahrt zum Busbahnhof Thalbrücke von Oensingen her erfolgt nicht wie bisher auf Umwegen via Kreisel Thalbrücke, sondern führt in Fahrtrichtung direkt zur Haltestelle.

### 3.9 Flankierende Massnahmen (FLAMA)

Durch die Entlastungsstrasse und der damit verbundenen Umlagerung des Verkehrs wird im Städtchen Klus das Raumangebot für Fussgänger, Radfahrer und Geschäftsbetriebe erheblich erhöht. Diese Chance wird durch die Umsetzung von FLAMA (Strassenumgestaltung) genutzt. Mit der Strassenumgestaltung werden auch die ehemaligen Strukturen des historischen Städtchens Klus (Ortsbild von nationaler Bedeutung) wieder erkennbar gemacht und die Voraussetzung für eine positive Entwicklung des Städtchens als Wohn- und Geschäftsstandort geschaffen. Nach der erfolgten Umgestaltung der bestehenden Kantonsstrasse (Solothurnerstrasse) wird diese an die Einwohnergemeinde Balsthal abgetreten.

### 3.10 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM)

Durch die neue Entlastungsstrasse kommt es zu einem Eingriff in den geschützten Gewässer- raum der Dünnern. Dieser bedingt ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM). Diese werden im Gebiet St. Wolfgang bei der Einmündung des Mümliswilerbaches in den Augstbach umgesetzt: Der bestehende Geschiebesammler des Mümliswilerbaches aus Beton muss ohnehin saniert werden. Es entsteht neu eine rund 5'000 m<sup>2</sup> grosse, revitalisierte Gewässerlandschaft, welche auch die Funktion als naturnaher Geschiebesammler erfüllt.

Wie beim Bau der Westtangente in Solothurn und der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) werden ca. 1 % der Gesamtprojektkosten für die AEM eingesetzt. Das Projekt Verkehrsanbindung Thal leistet somit einen finanziellen Beitrag von ca. 0,75 Millionen Franken an die oben erwähnten Revitalisierungsmassnahmen, welche insgesamt auf 3,25 Millionen Franken veranschlagt sind.

Das Revitalisierungsprojekt wird aus verschiedenen Finanzierungsquellen bezahlt. Nach Abzug des Beitrages aus den Mitteln der Verkehrsanbindung Thal und Beiträge Dritter für Werkle- tungsarbeiten werden die verbleibenden Kosten durch Bund (55 %), Kanton (Amt für Umwelt, 35 %) und die Einwohnergemeinde Balsthal (10 %) getragen.

## 4. Plangenehmigungsverfahren

### 4.1 Mitwirkung

Vom 26. Mai 2015 bis zum 30. Juni 2015 fand die öffentliche Mitwirkung zum Gesamtprojekt statt. An dieser Mitwirkung beteiligten sich insbesondere die regionalen Gemeindebehörden, die Thaler Bevölkerung, die Umweltverbände und Parteien sowie die Verbände von Industrie

und Gewerbe. Es durfte eine breite Akzeptanz seitens der Bevölkerung und der Gemeindebehörden des Bezirkes Thal festgestellt werden. Im Rahmen der Mitwirkung wurden auch verschiedene Anregungen gemacht, insbesondere zum Langsamverkehr, zur Umgestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt sowie zu den AEM. In der Folge wurden basierend auf den Mitwirkungsbeiträgen in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden von Balsthal verschiedene Optimierungen geprüft und - wo zweckmässig - umgesetzt, wie zum Beispiel:

- die Weiterführung des kombinierten Rad- / Gehweges bis zum Naglersmattweg
- neue Fussgänger Verbindung südlich des geplanten Kreisels Thalstrasse (Verbindung Bahnhof Thalbrücke - Neumatt)
- verschieben des Fussgängerstreifens auf die Wunschlinie Hölzlistrasse - neue Einmündung Neumattstrasse
- Verbesserung Betrieb und Gestaltung Busbahnhof Thalbrücke
- ergänzende Gestaltungsmassnahmen, welche den öffentlichen Raum im historischen Städtchen Klus aufwerten
- Verkleinerung des Technikgebäudes des Tunnels.

Das Projekt wurde zudem einem Strassensicherheitsaudit unterzogen.

Anschliessend wurde das Bauprojekt mit dem hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erstellt.

#### 4.2 Auflage Erschliessungsplan

Die öffentliche Auflage der Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal erfolgte vom 30. Oktober 2017 bis zum 28. November 2017. Sie umfasste neben der kantonalen Erschliessungsplanung auch die kommunale Planung für die bauliche Anpassung der Gemeindestrassen.

Gegen die Erschliessungsplanungen von Kanton und Gemeinde waren 20 respektive 8 Einsprachen eingegangen. Mit verschiedenen privaten Einsprechern konnten auf dem Verhandlungsweg Einigungen erzielt werden. Schlussendlich waren von den zuständigen Behörden noch insgesamt 13 Einsprachen zu behandeln. Der Gemeinderat von Balsthal hatte bis Ende 2018 sämtliche 3 verbleibenden Einsprachen gegen die kommunale Erschliessungsplanung abgewiesen. Zwei Parteien haben gegen diesen Entscheid Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Solothurn erhoben.

Neben Privatpersonen reichten auch drei Organisationen, namentlich der WWF Solothurn, der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sowie die Bürgerinitiative «läbigi Klus» Einsprachen ein. Diese Einsprachen richteten sich gegen das methodische Vorgehen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung. Daneben umfassten die Einsprachen insbesondere auch Rügen bezüglich des Landschaftsschutzes und des Schutzes von Flora und Fauna.

Der Regierungsrat hat anschliessend sämtliche Einsprachen und Beschwerden gegen die kommunale Erschliessungsplanung sowie gegen die kantonale Erschliessungsplanung behandelt und abgewiesen. Die Plangenehmigung erfolgte mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2020/514 vom 31. März 2020. Gegen den RRB wurden beim Verwaltungsgericht 4 Beschwerden, davon 3 Beschwerden von Privatparteien und 1 Beschwerde von einer Organisation (VCS zusammen mit Bürgerinitiative «läbigi Klus»), eingereicht. Die Entscheide des Verwaltungsgerichts sind noch hängig.

## 5. Kosten

### 5.1 Kosten und Finanzierung

Die Projektierungskosten in der Höhe von insgesamt 3,4 Millionen Franken sind Teil der Sammelverpflichtungskredite für Kleinprojekte mit Beginn 2011 und 2016.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes wurde folgender Kostenvoranschlag erstellt (Genauigkeit +/- 10 %, inkl. MWST., Stand Dezember 2019, Schweizerischer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. April 2018):

	Fr.	Fr.
1 Grundlagen (Gutachten, Geologie, Laboruntersuchungen)	1'900'000.00	
2 Honorare	8'700'000.00	
3 Strassenbau	49'000'000.00	
4 Flankierende Massnahmen (FLAMA)	2'600'000.00	
5 Revitalisierung Mümliswilerbach	3'250'000.00	
6 Landerwerb, Entschädigungen	6'000'000.00	
7 Unvorhergesehenes und Risiken	5'950'000.00	
1 - 7 Brutto Investitionskosten		77'400'000.00
./. davon zu Lasten Projektierungskredit (2TK.00581)		-3'400'000.00
<b>Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit</b>		<b>74'000'000.00</b>
./. Beiträge Dritter (Kosten Revitalisierung Mümliswilerbach)		-175'000.00
./. Bundessubvention (Kosten Revitalisierung Mümliswilerbach)		-1'250'000.00
./. Verrechnung Amt für Umwelt (Kosten Revitalisierung Mümliswilerbach)		-800'000.00
./. Beitrag EG Balsthal (Kosten Revitalisierung Mümliswilerbach)		-225'000.00
./. Beiträge Dritter (Kosten Strassenbau)		-150'000.00
<b>Zwischentotal</b>		<b>71'400'000.00</b>
./. Gemeindebeitrag EG Balsthal (10.77 %, gerundet)		-7'700'000.00
<b>Netto-Investitionskosten (gerundet)</b>		<b>63'700'000.00</b>

### 5.2 Beitrag der Einwohnergemeinde Balsthal

Gestützt auf § 23 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) und § 14 der Kantonsstrassen-Beitragsverordnung vom 13. August 2002 (KSBV; BGS 725.112) wurde der Beitragsatz der Einwohnergemeinde Balsthal an das Projekt Verkehrsanbindung Thal auf 10.77 % festgelegt (RRB Nr. 2017/1753 vom 23. Oktober 2017). Für die Abrechnung des Gemeindebeitrages gelten die effektiven Kosten gemäss der Bauabrechnung.

Die Standortgemeinde hat somit einen bedeutenden Beitrag an das Projekt zu leisten. In sechs Thaler Einwohnergemeinden liegen zwischenzeitlich Beschlüsse der jeweiligen Gemeindeversammlungen vor, welche die Gemeinde Balsthal bei der Finanzierung ihres gegenüber dem Kanton zu leistenden Beitrages mit erheblichen Beträgen unterstützen. In zwei Einwohnergemeinden steht der Beschluss zur Unterstützung der Einwohnergemeinde Balsthal noch aus. Die Un-

terstützung der Einwohnergemeinde Balsthal durch die Gemeinden des Bezirks Thal ist ein starkes Zeichen für die regionale Bedeutung und Akzeptanz des Projektes und unterstreicht die Forderung der Region nach einer verbesserten Verkehrsanbindung.

### 5.3 Gemeindebeitrag an bauliche Anpassungen der Gemeindestrassen

Die mit dem Projekt verbundenen baulichen Ausbauten der Gemeindestrassen werden vollumfänglich von der Einwohnergemeinde Balsthal finanziert.

### 5.4 Bundesbeiträge

Ein Gesuch des Regierungsrates um Finanzierungsbeiträge an das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde vom Bundesamt für Raumplanung ARE (Schreiben vom 4. April 2013) abgelehnt. Dies deshalb, da sich das vorliegende Projekt ausserhalb des Perimeters eines der umliegenden Agglomerationsprogramme befindet und sich deshalb nicht mit Mitteln aus dem Agglomerationsfonds mitfinanzieren lässt. Auch ist die Verkehrsanbindung Thal kein Teil des National- und Hauptstrassennetzes des Bundes.

Abklärungen direkt beim Bundesamt für Strassen ASTRA, inwieweit die Verkehrsanbindung Thal als FLAMA zum 6-Streifen-Ausbau der N1 zwischen Luterbach - Härkingen zu qualifizieren sei, wurden ebenfalls negativ beantwortet. Dabei stützt sich das ASTRA auf eine durchgeführte Analyse der Verkehrsbelastungen des Autobahnzubringers Oensingen. Diese zeigt auf, dass die Auswirkungen des 6-Streifen-Ausbaus einen geringen Mehrverkehr von lediglich 1 - 2 % eingangs Klus verursacht und somit vernachlässigbar ist. Deshalb ist eine finanzielle Beteiligung infolge des 6-Streifen-Ausbaus nicht gerechtfertigt.

### 5.5 Auswirkungen auf den Strassenbaufonds resp. die Strassenrechnung

Der Beginn der Hauptarbeiten der Entlastungstrasse ist gemäss der aktuellen Terminplanung im Jahr 2023, die Inbetriebnahme im Jahr 2026 geplant. Dies unter der Voraussetzung, dass die Plangenehmigung im Laufe des Jahres 2021 rechtskräftig wird (vgl. Ziffer 4.2).

Der Strassenbaufonds weist per 31. Dezember 2019 einen Saldo von 87,7 Millionen Franken auf. Trotz weiterer grösserer Sanierungsprojekte sowie reduzierten Einnahmen infolge der Revision des Strassengesetzes (Wegfall der Gemeindebeiträge) und dem Wegfall des Motorfahrzeugsteuerzuschlages von 15 % für die Gesamtverkehrsprojekte Solothurn und Olten wird der Strassenbaufonds resp. die Strassenrechnung mittelfristig, d.h. im Prognosehorizont 1 bis 2028 voraussichtlich einen positiven Saldo aufweisen.

## 6. Nachhaltigkeit

Der Untersuchung der Nachhaltigkeit kam bei der Entwicklung des Projektes Verkehrsanbindung Thal grosse Bedeutung zu. Zu diesem Zweck wurde im Rahmen der Erarbeitung der Planungsstudien eine Zweckmässigkeitsbeurteilung mehrerer Varianten vorgenommen. Das Bewertungssystem basiert einerseits auf den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung (Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt) sowie auf den Bereichen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (Mobilitätsbedürfnisse, Mitteleinsatz, Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt).

Die Gewichtung des Zielsystems für die Bewertung wurde amtsübergreifend festgelegt (Bau- und Justizdepartement, Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Verkehr und Tiefbau). Diese Gewichtung berücksichtigt die grosse Bedeutung einer möglichst guten Einpassung ins Landschaftsbild sowie den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Die Verkehrsanbindung Thal weist in der vorliegenden Konzeption gegenüber der Ist-Situation respektive der Nullvariante, welche ausschliesslich Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz vorsah, folgende Auswirkungen auf:

- positive Auswirkungen für die Mehrzahl der Anwohnerinnen und Anwohner der Region Thal
- positive Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung der Region Thal
- deutlich positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss inkl. öV und Langsamverkehr
- deutlich positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
- positive Auswirkungen auf Umwelt und Ökologie
- insgesamt neutrale Auswirkungen auf das Ortsbild und die Landschaft:
  - a. sehr hoher Nutzen für das Städtchen Klus
  - b. trotz optimaler Gestaltung verbleiben ein Eingriff in die Landschaft sowie gewisse Nachteile für das Gebiet Neumatt.

Aus raumplanerischer Sicht erfüllt die Verkehrsanbindung Thal die Anforderungen, welche an eine solche Anlage gestellt werden: Sie entlastet das historische Städtchen vom Durchgangsverkehr, verbessert die Erreichbarkeit des Thals, wählt eine Linienführung, die bestmöglich auf die sensible Landschaft abgestimmt und mit ihrer Gestaltung ein stimmiger Teil der Umgebung ist.

Mit der vorliegenden Gestaltung der Verkehrsanbindung Thal wird folglich dasjenige Vorhaben umgesetzt, welches die übergeordneten Interessen am besten berücksichtigt: die Nachhaltigkeit, die raumplanerischen Interessen, die Umweltverträglichkeit und die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Zudem weist es die geringsten Risiken betreffend Genehmigungsfähigkeit auf. Das Projekt wurde bezüglich dem Kosten- / Nutzenverhältnis laufend optimiert. Mit den verbindlich festgelegten ökologischen Massnahmen gemäss Umweltverträglichkeitsbericht kann das Vorhaben insgesamt umweltverträglich und nachhaltig umgesetzt werden.

## **7. Rechtliches**

Für das Projekt Verkehrsanbindung Thal soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 74 Millionen Franken bewilligt werden.

Der nachfolgende Beschluss unterliegt nicht dem Finanzreferendum, da die für die Projektrealisierung erforderlichen Mittel dem Strassenbaufonds entnommen resp. der Strassenrechnung belastet werden und der Kantonsrat, unter Vorbehalt des fakultativen Referendums, gestützt auf § 8 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) abschliessend zuständig ist, den notwendigen Kredit zu bewilligen. Der Beschluss unterliegt auch nicht § 40<sup>bis</sup> Kantonsratsgesetz vom 24. September 1989 (BGS 121.1), weil vorliegend keine Ausgabe im Sinne der §§ 51ff. Gesetz über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1) vorliegt.

**8. Antrag**

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Brigit Wyss  
Frau Landammann

Andreas Eng  
Staatschreiber



## 9. **Beschlussesentwurf**

### **Balsthal, Verkehrsanbindung Thal; Bewilligung eines Verpflichtungskredites**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 8 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 8. September 2020 (RRB Nr. 2020/1265), beschliesst:

1. Für die Realisierung «Balsthal, Verkehrsanbindung Thal» wird ein Verpflichtungskredit von brutto 74'000'000 Franken (inkl. MWST.) bewilligt (Basis Schweizerischer Baupreisindex, Teilindex Tiefbau, Stand 1. April 2018). Davon in Abzug kommt der ordentliche Gemeindebeitrag nach Kantonsstrassen-Beitragsverordnung in der Höhe von 7'700'000 Franken sowie weiterer Beiträge Dritter in der Höhe von insgesamt 2'600'000 Franken.
2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss § 8 Abs. 2 Strassengesetz.

---

#### **Verteiler KRB**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement, Departementscontroller  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Amt für Raumplanung  
Amt für Umwelt  
Finanzdepartement  
Kantonale Finanzkontrolle  
Amt für Finanzen  
Parlamentscontroller  
Parlamentsdienste