

Abstimmungsbotschaft zur Volksabstimmung vom 26. September 2021

**Balsthal, Verkehrsanbindung Thal;
Bewilligung eines Verpflichtungskredites**
(Referendum gegen den Verpflichtungskredit)

Abstimmungs*Info*

**Offizielle Mitteilungen zur kantonalen Volksabstimmung vom
26. September 2021**

KURZINFORMATION

VORLAGE

Balsthal, Verkehrsanbindung Thal; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

(Referendum gegen den Verpflichtungskredit)

Die Klus bei Balsthal ist ein topografischer Engpass. Der gesamte Strassenverkehr zwischen dem Mittelland und der Region Thal sowie den Juraübergängen Schelten, Passwang und Oberer Hauenstein passiert dieses Nadelöhr durch das historische Städtchen in der Klus. Die Kapazität der bestehenden Strasseninfrastruktur reicht bei Weitem nicht mehr aus. Sie wurde bereits mehrfach optimiert und kann nicht mehr erhöht werden. Der tägliche Rückstau des Strassenverkehrs ist seit Jahrzehnten ein Problem, das sich kontinuierlich verschärft. Zudem wird das historische Städtchen Klus durch den Verkehr übermässig belastet, was die Lebensqualität der Anwohnerschaft und die Bausubstanz massiv beeinträchtigt. Die Region Thal wird durch die schlechte Verkehrsanbindung in ihrer Entwicklung gehemmt.

Das vorliegende Projekt beseitigt diesen Engpass und die damit verbundenen Staus. Die Entlastungsstrasse wird über einen Viadukt an die Westflanke der Klus geführt und quert mit einem kurzen Tunnel die Felsnase «Guntenflüeli», bevor sie über einen neuen Kreisel in die Thalstrasse mündet. Das Städtchen Klus mit seinen denkmalgeschützten Bauten wird dadurch vom motorisierten Strassenverkehr entlastet und das Ortsbild kann deutlich aufgewertet werden. Zudem werden durchgehende und sichere Rad- und Gehwegverbindungen geschaffen. Der wichtige ÖV-Knoten Thalbrücke wird neu gestaltet und damit besser auf die Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet.



Modell der neuen Verkehrsanbindung in Blickrichtung Süd.

Für das Vorhaben wird ein Verpflichtungskredit von brutto 74.0 Mio. Franken beantragt. Nach Abzug der Beiträge Dritter verbleiben für die kantonale Strassenrechnung Nettokosten von 63.7 Mio. Franken. Diese 63.7 Mio. Franken sind durch die Einnahmen aus den zweckgebundenen Motorfahrzeugsteuern, den Mineralölsteuererträgen und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sichergestellt. Somit werden der allgemeine Staatshaushalt und damit die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nicht zusätzlich belastet. Es ist auch keine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer notwendig.

Der Kantonsrat hat der Kreditvorlage für die Verkehrsanbindung Thal am 15. Dezember 2020 mit 63 zu 26 Stimmen und 2 Enthaltungen zugestimmt.

ERLÄUTERUNGEN

Eine lange Vorgeschichte

Die Verkehrsprobleme in der Klus sind **seit 50 Jahren ein zentrales Thema** der solothurnischen Verkehrspolitik. Erste Pläne für eine Entlastung der Ortskerne von Balsthal und Klus wurden bereits 1960 verfasst. Ab 1987 wurde nur noch die Behebung des Engpasses in der Klus weiterverfolgt. 1995 wurde das erste Projekt öffentlich aufgelegt. Aufgrund von zahlreichen Einsprachen ordnete der Regierungsrat 2001 eine grundlegende Projektüberprüfung an. In enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Thaler Gemeinden entstand ein neues Projekt, das 2005 öffentlich aufgelegt wurde. Erneut gingen zahlreiche Einsprachen ein. Deshalb konnten lediglich der Kreisel Thalbrücke und der Busbahnhof Thalbrücke realisiert werden. Die Umfahrung des Städtchens Klus musste neu geplant werden. Ab Sommer 2006 wurde die Thematik erneut umfassend untersucht und unter Einbezug der Verbände und Thaler Gemeinden weiterentwickelt. Zusätzlich wurde für die Region Thal eine **Mobilitätsstrategie** erarbeitet. Verschiedene Lösungsansätze wurden untersucht. Dabei zeigte sich, dass eine Verbesserung der Erschliessung nur mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse möglich ist. In der Folge wurde das bestehende Projekt weiter optimiert und im Frühsommer 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt. In der **Mitwirkung** stiess das Projekt in der Region auf breite Akzeptanz. Basierend auf der Mitwirkung der Thaler Gemeinden, der Thaler Bevölkerung, der Umweltverbände und der regionalen Wirtschaft erfolgten weitere Projektoptimierungen. Die Vorgeschichte der Verkehrsanbindung Thal ist lang. Sie führte aber gegenüber den ersten Plänen zu zahlreichen Verbesserungen. Jetzt liegt ein **ausgewogenes und ausgereiftes Projekt** vor.

Die Ausgangslage

Auslöser für das Projekt ist die starke Überlastung der heutigen Strasse durch den Engpass in der Klus. Dies führt an Werktagen während den abendlichen Hauptverkehrszeiten regelmässig zu einem Rückstau bis Oensingen. Die Auswertung von Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 zeigt, dass der Zeitverlust in den abendlichen Hauptverkehrszeiten für den motorisierten Individualverkehr beträchtlich ist. Im Durchschnitt beträgt der Zeitverlust auf der Strecke zwischen Oensingen und Balsthal 7 Minuten. Für einen Fünftel der Fahrzeuge liegt er bei einer Viertelstunde, für jedes 20. Fahrzeug sogar bei einer halben Stunde. Der alltägliche Rückstau in der Klus gehört zu den **längsten Staus auf den Solothurner Kantonsstrassen**.

Das Städtchen Klus verfügt über ein **denkmalgeschütztes Ortsbild von nationaler Bedeutung**. Die hohe tägliche Verkehrsbelastung von über 20'000 Fahrzeugen mindert die Attraktivität und Lebensqualität für Bewohnerinnen und Bewohner massiv. Zudem beeinträchtigt das hohe Verkehrsaufkommen die wertvolle, historische Bausubstanz. Für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger verbleibt zu wenig Raum für eine attraktive und sichere Nutzung des Strassenraums.

Die regelmässigen Staus **wirken sich auch auf den öffentlichen Verkehr negativ aus**. Die Fahrpläne der Postautolinien zwischen Oensingen und Balsthal müssen so ausgelegt werden, dass sie die entstehenden Verlustzeiten auffangen können. Dies macht die ÖV-Verbindungen unattraktiv.

Insgesamt hemmt die schlechte Verkehrsanbindung **die positive Entwicklung** der finanzschwachen Region Thal. Die Region verliert ohne zuverlässige Verkehrserschliessung den Anschluss als Wohn- und Arbeitsort. Gemäss den Verkehrsprognosen wird sich das Verkehrsproblem weiter verschärfen.

Im Bezirk Thal ist die Zustimmung zum Projekt gross. Alle acht Gemeindepräsidenten des Bezirks Thal haben sich zusammen mit einer deutlichen Mehrheit der Gemeinderäte für die neue Verkehrsanbindung ausgesprochen. An sechs Einwohnergemeindeversammlungen wurden bereits mit deutlichen Mehrheiten Kredite für eine freiwillige Unterstützung der Gemeinde Balsthal gesprochen, die einen Anteil von 7.7 Millionen Franken an die Verkehrsanbindung aus der Gemeindekasse beitragen muss. Insgesamt wollen die Gemeinden Balsthal so um 2 Millionen Franken entlasten, was ein aussergewöhnlicher Vorgang ist.

Voraussetzung für den Bau der Verkehrsanbindung Thal sind ein bewilligter Verpflichtungskredit und ein rechtskräftiger Erschliessungsplan. Der Verpflichtungskredit wurde vom Kantonsrat beschlossen. Das Projekt lag im Spätherbst 2017 öffentlich auf. Dagegen gingen verschiedene Einsprachen und Beschwerden ein. Diese wurden vom Gemeinderat Balsthal und vom Regierungsrat abgewiesen. Der Regierungsrat genehmigte das Projekt am 31. März 2020. Gegen diesen Beschluss haben drei Privatparteien sowie der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und die Bürgerinitiative «Läbigi Klus» Beschwerden beim Verwaltungsgericht erhoben. Die Beschwerden sind noch hängig.

Warum diese Abstimmung?

Der Kantonsrat hat der Verkehrsanbindung Thal am 15. Dezember 2020 mit 63 zu 26 Stimmen und 2 Enthaltungen zugestimmt. Gegen diesen Beschluss hat das «Thaler Komitee NEIN zur überrissenen 81-Millionen-Luxusstrasse» ein Referendum ergriffen, das am 13. April 2021 mit 2324 beglaubigten Unterschriften zustande gekommen ist. Jetzt ist es an den Stimmberechtigten zu entscheiden. Der vom Kantonsrat beschlossene Kredit kann mit dieser Volksabstimmung freigegeben werden.

Das Projekt



Das Gesamtprojekt Verkehrsanbindung Thal

Das Gesamtprojekt setzt sich zusammen aus:

- **der Entlastungsstrasse**
mit dem Viadukt, dem Tunnel Guntenflüeli und dem Trasse Nord (im Bild orange)
- **den flankierenden Massnahmen**
mit der Aufwertung der Ortsdurchfahrt (im Bild gelb)
und den Rad- und Gehwegverbindungen (rosa)
- **den ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen**
mit der Revitalisierung des Geschiebesammlers Mümliswilerbach beim Weiler St. Wolfgang
(Bild Seite X)

Die Entlastungsstrasse fügt sich ein

Die Entlastungsstrasse umfährt des Städtchen Klus westseitig. Besonders grosses Gewicht wurde bei der Projektierung auf eine möglichst landschafts- und siedlungsverträgliche Lösung gelegt. Der rund 300 m lange Viadukt, eine schlanke Stahl-Betonkonstruktion, überquert das Industriegebiet Klus und führt die Strasse an die westliche Geländeflanke. Dort verläuft sie in einem rund 220 m langen Tunnel um die geschützte Felsnase Guntenflüeli. Ab dem Tunnelportal Nord führt die Strasse rund 300 Meter westlich dem Augstbach entlang, bis sie an den neuen, leistungsstarken Kreisel an die Thalstrasse angeschlossen wird. Zwischen dem Tunnelportal Nord und dem Kreisel müssen zwei Mehrfamilienhäuser, ein Einfamilienhaus und zwei Parkgaragen rückgebaut werden. Die Eigentümer werden hierfür angemessen entschädigt. Die Ausgestaltung der Strasse erfolgt gemäss den heutigen Norm-Standards.



Visualisierungen der Entlastungsstrasse: Der Viadukt über Geleise und Industrieareal (oben), das nördliche Tunnelportal mit der Unterführung Lebernweg (links unten) und die Fussgänger- und Velounterführung am Hunweg (unten rechts).

Für **Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger** wird ein attraktives und sicheres Wegnetz geschaffen. Der bestehende kombinierte Rad-/Gehweg von Oensingen nach Balsthal wird auf einem separaten und vortrittsberechtigten Trasse via Bahnhof Klus bis in den Ortskern geführt. Dort erfolgt der Anschluss an die kantonale Radroute Richtung Dünnerntal. Mit breiten und offenen Unterführungen beim Lebern- und Hunweg werden sichere Querungen der Entlastungsstrasse angeboten.

Der **öffentliche Verkehr** profitiert von der Aufwertung des ÖV-Knotens Thalbrücke und des Bahnhofs Klus. Dank der Strassenumgestaltung entstehen vom Durchgangsverkehr befreite, kurze und sichere Umsteigewege sowie grosszügigere Räume. Insbesondere ermöglicht die Beseitigung der Staus kürzere Fahrzeiten, eine Optimierung der Fahrpläne und schafft Spielraum für Taktverdichtungen.

Der **Lärmschutz** wird verbessert. Die Anwohnerschaft der Ortsdurchfahrt wird vom Lärm stark entlastet. Zusätzliche Immissionen entstehen für das Quartier Neumatt. Lärmabsorbierende Beläge, Lärmschutzwände und Schallschutzfenster minimieren die Lärmemissionen. Insgesamt werden deutlich weniger Anwohnerinnen und Anwohner mit Lärm belastet als heute.

Die Ursache des Rückstaus wird beseitigt. Die Ursachen für den Rückstau liegen im Städtchen Klus. Stark frequentierte Fussgängerquerungen, zeitraubende Abbiegemanöver, die Bevorzugung der Postautos, geschlossene Bahnschranken und der zu kleine Kreisel Wengimattstrasse vor der südlichen Ortseinfahrt beschränken die heutige Verkehrskapazität. Mit der Entlastungsstrasse wird der Verkehr hindernisfrei bis zum neuen, leistungsstarken Kreisel auf der Thalstrasse geführt. Der Kreisel ist so ausgelegt, dass er auch langfristig bei einer Verkehrszunahme für einen effizienten Abfluss des Verkehrs sorgen wird.

Flankierende Massnahmen: Das Städtchen Klus wird lebenswerter

Dank der Entlastungsstrasse wird im Städtchen Klus das Raumangebot für Fussgänger und

Fussgängerinnen, Velofahrende sowie Geschäftsbetriebe deutlich erhöht. Ein Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden wird wieder möglich. Lärm und Schadstoffe werden massiv reduziert. Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen werden die Strukturen des historischen Städtchens mit seinem Ortsbild von nationaler Bedeutung wieder erkenn- und erlebbar.

Ökologische Massnahmen: Am Augstbach entsteht ein Biotop

Weil die neue Entlastungsstrasse den geschützten Gewässerraum der Dünnern beeinträchtigt, sind ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zu treffen. Mit der Renaturierung des Geschiebesammlers beim Weiler St. Wolfgang wird der vom Bauprojekt beanspruchte Gewässerraum wieder an die Natur zurückgegeben. Die sanierungsbedürftige, rund 750 m² grosse Anlage aus Beton wird zu einer rund 5'000 m² grossen natürlichen Gewässerlandschaft mit hohem Nutzen für die Biodiversität.



Der alte Geschiebesammler am Mümliswilerbach (links) wird durch einen naturnahen Geschiebesammler wie hier an der Wyna in Menziken ersetzt.

Vertiefte Informationen zum Gesamtprojekt finden Sie auf der Website www.thalplus.ch. Insbesondere finden sich dort auch Videofilme der Verkehrssimulationen für die Szenarien mit und ohne geplante Entlastungsstrasse.

Kosten und Finanzierung: Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler werden nicht zusätzlich belastet

Für das Gesamtprojekt wird ein Verpflichtungskredit von brutto 74.0 Mio. Franken beantragt. Nach Abzug der Beiträge Dritter verbleiben zu Lasten der kantonalen Strassenrechnung Nettokosten in der Höhe von 63.7 Mio. Franken. Die Strassenrechnung wird über die zweckgebundenen Einnahmen der kantonalen Motorfahrzeugsteuer sowie den Bundesanteil aus Mineralölsteuer und Schwerverkehrsabgabe gespiesen. Die Verkehrsanbindung Thal belastet somit den allgemeinen Staatshaushalt nicht. Es ist auch keine Erhöhung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer notwendig. Die Mittel für weitere mittelfristig anstehende Strassenbauvorhaben bleiben auch mit der Realisierung der Verkehrsanbindung Thal gesichert.

Die Argumente des Referendumskomitees

(Der nachfolgende Text wird vom «Thaler Komitee NEIN zur überrissenen 81-Millionen-Luxusstrasse» verfasst)

Die Argumente des Regierungsrates

Die Verkehrsanbindung Thal schafft die Voraussetzung für eine **nachhaltige Entwicklung** des Städtchens Klus, der Gemeinde Balsthal und der ganzen Region. Sie ist Bestandteil **einer vor-ausschauenden Regionalpolitik**.

Der tägliche **Rückstau** zwischen dem Städtchen Klus und Oensingen wird mit der Verkehrsanbindung Thal **wirksam eliminiert**.

Das **denkmalgeschützte Städtchen Klus** mit seinem Ortsbild von nationaler Bedeutung wird wieder lebenswert und kann sich entwickeln.

Die **Radwegverbindungen** durch die Klus werden deutlich verbessert und sicherer. Das gilt auch für die **Fussgängerinnen und Fussgänger**.

Der **öffentliche Verkehr** bleibt nicht mehr im Stau stecken und profitiert.

Durch die Verflüssigung des Verkehrs werden die verursachten **Schadstoffemissionen**, insbesondere durch das **klimaschädliche CO₂**, verringert. Die **Umweltbilanz** des Projektes ist positiv.

Die vielen Streusiedlungen im Bezirk Thal können nur mit einer **Kombination aller Verkehrsträger** effizient erschlossen werden. Die Mobilitätsstrategie zeigt auf, dass dies **ohne Entlastungsstrasse nicht möglich ist**.

Die Verkehrsanbindung Thal ist **«kein Luxusprojekt»**. Die Kosten pro Laufmeter sind vergleichbar mit den Kosten der umgesetzten Gesamtverkehrsprojekte in Olten und Solothurn.

Wird der Kredit abgelehnt, werden sich die Probleme weiter verschärfen. Mittelfristig sind **Rückstaus bis auf die Autobahn A1** zu erwarten. Das zeigen die Verkehrsmodelle.

Das über Jahrzehnte entwickelte Projekt ist **ausgereift und breit abgestützt**. Die Verkehrsanbindung Thal ist **umweltverträglich, ausgewogen** und **ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer finanzierbar**.

Dem **Verfassungsziel**, «den Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten und (...) zu festigen» wird mit der Realisierung der Verkehrsanbindung Thal Rechnung getragen.

Worüber stimmen wir ab?

Abgestimmt wird über die Bewilligung des Verpflichtungskredites für die Ausführung der Verkehrsanbindung Thal:

Brutto Investitionskosten Ausführungskredit	74.0 Mio. Franken
abzüglich Beiträge	2.6 Mio. Franken
abzüglich Gemeindebeitrag Balsthal (10.77 %)	7.7 Mio. Franken
Netto-Investitionskosten Strassenrechnung	63.7 Mio. Franken

Der bewilligte Verpflichtungskredit:

- **wird aus den zweckgebundenen Mitteln der Strassenrechnung des Kantons finanziert.** Die Einnahmen der Strassenrechnung setzen sich hauptsächlich aus den Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer sowie der Mineralölsteuer zusammen. Die Mineralölsteuer fällt verursachergerecht beim Tanken an. Die Mittel der Strassenrechnung sind zweckgebunden für das Strassenwesen einzusetzen und dürfen nicht für andere kantonale Aufgaben verwendet werden. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler des Kantons Solothurn.
- **hat keine Auswirkung auf die Höhe der Motorfahrzeugsteuer:** Die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15 % aus dem Jahr 2002 für die Realisierung der Gesamtverkehrsprojekte in Olten und Solothurn ist von der Finanzierung der Verkehrsanbindung Thal nicht betroffen. Sie muss nicht verlängert werden und wird im Jahr 2022 auslaufen. Die Strassenrechnung wird mittelfristig trotz weiterer Strassenbau- und Sanierungsprojekten im Kanton einen positiven Saldo aufweisen.
- **legt nicht den Gemeindebeitrag** der Einwohnergemeinde Balsthal **fest.** Dieser wurde aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen vom Regierungsrat am 23.10.2017 bereits beschlossen und beträgt 10.77 %. Dieser Beitragssatz sowie die freiwillige, solidarische Mitfinanzierung durch die Thaler Einwohnergemeinden sind nicht Bestandteil der Abstimmung.
- **ist Voraussetzung für die Realisierung** der Verkehrsanbindung Thal. Sobald die Beschwerdeverfahren abgeschlossen sind und das Projekt rechtskräftig wird, kann mit der Projektierung der Ausführung begonnen werden.

Über diesen Beschluss stimmen Sie ab:

**Kantonsratsbeschluss vom 15. Dezember 2020
(Nr. SGB 0158/2020)**

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 Kantonsrats

Daniel Urech
Präsident

Dr. Michael Strebel
Ratssekretär

Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen Ihnen:

JA zum Verpflichtungskredit für die Verkehrsanbindung Thal.