KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 6. November 2023

Nr. 2023/1815
KR.Nr. A 0062/2023 (BJD)

Auftrag Fraktion Grüne: Zukunft Klus
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Verbesserung der Verkehrssituation zwischen Oensingen und Balsthal insbesondere mit folgenden Elementen auszuarbeiten: Moderne Bahnverbindung zwischen Bahnhof Oensingen und Thalbrücke, multimodaler Hub im Bereich Thalbrücke, teilweise oder vollständige Aufhebung des Personenverkehrs zwischen Thalbrücke und Balsthal, durchgehende sichere Veloverbindung, Tempo 30 im Kern des Städtchens Klus. Die Kombination dieser und allfälliger weiterer Massnahmen soll dazu beitragen, 10 - 15 % des motorisierten Individualverkehrs (MIV) resp. Pendlerverkehrs auf andere Verkehrsträger zu verlagern und die Lebensqualität im Städtchen Klus zu erhöhen.

2. Begründung (Vorstosstext)

Um den stockenden Kolonnenverkehr zu den Spitzenzeiten am Abend im Bereich Klus zu vermeiden, müssen lediglich 10 % des Autoverkehrs verlagert werden können. Mit einer deutlichen Attraktivierung des ÖV, der Veloverbindung sowie von Anreizen für bessere Ausnutzung der privaten PW kann dies ohne weiteres erreicht werden. Auch ein moderates Bevölkerungswachstum im Thal kann mit einer ÖV-Attraktivierung ohne zusätzlichen stockenden Kolonnenverkehr erfolgen.

Mit dem bestehenden Bahntrassee zwischen Oensingen und Balsthal besteht eine einmalige Chance für eine superschnelle und effiziente ÖV-Anbindung des Thals. Mit modernem Rollmaterial, modernen Sicherungsanlagen und allenfalls Einbau einer neuen Kreuzungsstelle kann die Kapazität der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) fast beliebig gesteigert werden. Voraussetzung dazu bleibt die Realisierung der Umfahrung Oensingen. Eine häufigere Schliessung des Bahnübergangs Solothurnstrasse in Oensingen kann sich nach deren Realisierung als willkommene flankierende Massnahme erweisen. Sollte die Aufhebung des Niveauübergangs Äussere Klus nötig sein, bestünde dort genügend Raum zur Realisierung einer Unterführung.

Eine durchgehende sichere Veloroute kann priorisiert und kurzfristig realisiert werden, da sie nicht mehr abhängig von der Realisierung eines Grossprojektes ist.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Mit der Mobilitätsstrategie Bezirk Thal aus dem Jahr 2012 hat der Regierungsrat alle denkbaren Lösungsansätze für eine Verbesserung der Mobilität im Bezirk Thal partizipativ untersucht. Er hat die Auswirkungen der einzelnen Massnahmen und Massnahmenkombinationen beurteilt und die vorteilhafteste Massnahmenkombination zur Mobilitätsstrategie erklärt. Die langfristig

ausgerichtete Mobilitätsstrategie bildet eine umfassende und fundierte Grundlage, um der komplexen Verkehrsproblematik entgegenzuwirken.

Die Mobilitätsstrategie zeigt auf, dass das Verkehrsproblem mit dem Bau einer neuen Umfahrungsstrasse wirksam und nachhaltig gelöst werden kann. Taktverdichtungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV), ein Park&Ride-Angebot in Balsthal, Schnellbusse oder Bus-Eigentrassees, die Aufhebung des Barriereübergangs bei der Thalbrücke sowie weitere Massnahmen am bestehenden Verkehrsnetz reichen nicht aus, um den Verkehr durch die Klus zu verflüssigen und den Stau zu eliminieren. Die Ausgangslage mit der dispersen Siedlungsstruktur im Bezirk Thal ist nicht vergleichbar mit urbanen Strukturen und erfordert andere Lösungsansätze.

Die Aussagen im Auftrag der Fraktion Grüne zur verkehrlichen Wirkung der geforderten Massnahmen sind sehr vage und widersprechen der Mobilitätsstrategie. Sie stützt sich im Wesentlichen auf die Umsetzung eines multimodalen Hubs im Bereich Thalbrücke, mit einer teilweise oder vollständigen Aufhebung des Personenverkehrs von der Thalbrücke nach Balsthal. Die Wirkung dieser Massnahme wird generell überschätzt, müssen doch die Personen, welche an den Hub gelangen wollen oder vom Hub weiterreisen wollen, auf eine andere Weise das komplexe Knotensystem mit Kreisel, Busbahnhof, Fussgängerstreifen und Einmündung der Sagmattstrasse passieren. Sie belasten dadurch die Kapazität des Verkehrssystems massgeblich. Die ungenügende Wirkung dieser Massnahme wurde bereits mit der Beantwortung des Volksauftrags (VA 0031/2019) «Testphase: Offene Bahnschranken bei der Thalbrücke mit Busbetrieb» ausführlich begründet (RRB Nr. 2019/1243 vom 20. August 2019):

Die in den öffentlichen Diskussionen regelmässig geäusserte Meinung, dass die Bahnschranke bei der Thalbrücke die wesentliche Ursache für die abendliche Staubildung aus Richtung Oensingen durch das Städtchen Klus sei, lässt sich widerlegen. Die regelmässige Schrankenschliessung ist nur einer von mehreren leistungsmindernden Faktoren auf dem Abschnitt vom Kreisel Wengimattstrasse bis Kreisel Thalbrücke. Wesentliche leistungsmindernde Faktoren sind auch die in Richtung der Seitenstrassen und Vorplätze abbiegenden und damit bremsenden Fahrzeuge, in Richtung Balsthal einbiegende Postautos und stark frequentierte Fussgängerquerungen. Dabei gilt es Folgendes zu berücksichtigen:

- Gemäss Angabe des Bahnbetreibers betragen die durchschnittlichen Schliesszeiten (Blinken der Schrankenanlage) in Richtung Balsthal 56 Sekunden und in Richtung Oensingen 62 Sekunden. Somit ist die Schrankenanlage gesamthaft rund 4 Minuten pro Stunde (entsprechen 6 %) für den Strassenverkehr nicht passierbar.

- Die Züge verkehren zwischen Oensingen und Balsthal im Halbstundentakt. Aktuelle Zahlen des Bahnbetreibers zeigen auf, dass in den Hauptverkehrszeiten im Schnitt bis zu 160 Personen pro Stunde und Richtung im Zug reisen. Davon fahren 71 % bis zum Bahnhof Balsthal. Die Bahn deckt dadurch einen wesentlichen Teil der Mobilitätsnachfrage in diesem komplexen Verkehrssystem ab.

- Eine Aufhebung der Bahnlinie zwischen Bahnhof Thalbrücke und Bahnhof Balsthal würde Verkehr von der Bahn auf die Strassen verlagern. Bestenfalls könnte die Verlagerung mit zwei hintereinanderfahrenden Busfahrzeugen im Halbstundentakt aufgenommen werden. Zusätzlich wären Haltekanten im engen Strassenraum nötig.

- Trotzdem würde sich die Attraktivität des ÖV verschlechtern und hätte eine zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Strasse zur Folge. Dies würde einen wesentlichen Teil der «gewonnenen» Kapazität durch die Aufhebung der Barriere wieder «konsumieren».

Die Abläufe und Zusammenhänge in überlasteten Verkehrssystemen sind komplex und können nicht mit stark vereinfachenden Abschätzungen quantifiziert werden. Im Wissen, dass der Wegfall der Schrankenschliessungen von verschiedener Seite immer wieder als Lösung des Stauproblems in der Klus vorgebracht wird, haben die Projektverantwortlichen im Rahmen der Projektierungsarbeiten den "Verflüssigungseffekt" einer Elimination der Schrankenschliessung mit einer computerunterstützten Simulation der Verkehrsabläufe untersucht. Mit der Simulation kann das ganze Verkehrssystem auf Basis von Verkehrserhebungen 1:1 abgebildet werden. Die komplexen Wechselwirkungen aller Verkehrsteilnehmer wie Bahn, Postautos, Autos, LKW's, Fahrräder, Fussgänger usw. können computerunterstützt berechnet und simuliert werden - mit aktuellen Verkehrszahlen wie auch im Prognosezustand. Die Simulation zeigt auf, dass mit der Aufhebung der Bahnschranke zwar eine zeitlich gering verzögerte Staubildung mit leicht reduzierter Staulänge resultiert und sich damit die heutige Fahrzeit um maximal zwei bis drei Minuten verkürzen liesse (die oben erwähnten Verlagerungseffekte wurden noch nicht eingerechnet). Die Kapazität liesse sich dadurch aber nicht genügend erhöhen, um die bereits heute bestehende Verkehrsbelastung bewältigen und den abendlichen Stau verhindern zu können. Zudem ist trotz allen Bemühungen zur Dämpfung der Verkehrszunahme zukünftig auch im Thal mit einer moderaten Zunahme des Strassenverkehrs zu rechnen.

Fazit: Die regelmässige Schrankenschliessung bei der Thalbrücke ist nicht die wesentliche Ursache für die Staubildung in der Klus bei Balsthal. Das bestehende Verkehrsproblem kann somit nicht einfach mit der Vermeidung der Schrankenschliessung gelöst werden. Der staumindernde Effekt der Aufhebung der Schrankenanlage bei der Thalbrücke wird von den Unterzeichnenden des Volksauftrages stark überschätzt. Dies wurde mit Simulationsrechnungen belegt. Sämtliche Lösungen mit der teilweise oder ganzen Aufhebung der Barriere wären zudem gleichbedeutend mit einer Schwächung des öV. Dies widerspricht den Absichten des Regierungsrats, welcher mit einem optimal abgestimmten und finanzierbaren ÖV-Angebot (Taktverdichtung Bus ab 2024, Angebotskonzept Bahn 2035) die bestmögliche Mobilitätswirkung erzielen will.

Aus ökologischer Sicht gilt es neben der nachteiligen Veränderung des Modal-Splits auch den Güterverkehr zu berücksichtigen. Gemäss Angaben des Bahnbetreibers transportierte die OeBB im Jahr 2021 mit 2’100 Güterwagen rund 93'200 Bruttotonnen Güter. Dies entspricht rund 6'550 Lastwagenfahrten - Tendenz steigend. Die Hälfte aller Güterwagen wurden bis/ab Balsthal transportiert. Weil zudem die holzverladende Industrie Langholz wieder mit Güterwagen per Bahn transportieren will, wird der Freiverlad in Balsthal aktuell ausgebaut. Es wird mit 100 zusätzlichen Güterwagen pro Jahr gerechnet.

Auf der Suche nach einer nachhaltigen Lösung verfolgt der Regierungsrat ein Vorgehen, welches auf den strategischen Ansätzen der Mobilitätsstrategie basiert, um die gewünschte verkehrliche Wirkung erzielen zu können. Obwohl das ursprüngliche Projekt Verkehrsanbindung Thal mit grosser Sorgfalt die Anforderungen an Natur-, Ortsbild- und Landschaftsschutz berücksichtigte, konnten die hohen Anforderungen an das Ortsbild nicht erfüllt werden: Aufgrund dieser anspruchsvollen Rahmenbedingungen soll in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Kultur die Machbarkeit der Umfahrungsstrasse des Projekts Verkehrsanbindung Thal verifiziert und das Vorhaben optimiert werden. Diese neuartige Zusammenarbeit soll im Rahmen eines Pilotprojekts erfolgen. Ziel des Pilotprojekts ist es, in nützlicher Frist das Verkehrsproblem in der Klus unter Berücksichtigung der hohen Anforderung an das schützenswerte Orts- und Landschaftsbild mit einem Umfahrungsprojekt zu lösen. Entsprechende Absichtserklärungen liegen beidseitig vor. Sollte die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit einer optimierten oder neuen Umfahrungslösung nachgewiesen werden können, würde mittelfristig das Bewilligungsverfahren angestrebt. Sollte die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit für eine Projektanpassung der Verkehrsanbindung Thal nicht nachgewiesen werden können, ist auf eine Umfahrungslösung zu verzichten.

Der Handlungsbedarf ist gross und die Bevölkerung erwartet rasche Verbesserungen. Die Projektverifizierung, -optimierung und Durchführung des Bewilligungsverfahrens benötigen jedoch viel Zeit. Deshalb überprüft der Regierungsrat die rasche Umsetzung einer vorgezogenen Massnahme: Im Städtchen Klus soll im Abschnitt Schmelzihof bis Thalbrücke auf der Kantonsstrasse, wie im Auftrag gefordert, die Einführung von Tempo 30 geprüft werden. Diese Verkehrsmassnahme soll die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner lindern und die Lebensqualität im Städtchen verbessern (Luft und Lärm). Die Temporeduktion soll die Verträglichkeit unter den Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch für Velofahrende, verbessern. Eine wahrnehmbare Verflüssigung des Verkehrs in der Klus ist mit dieser Massnahme jedoch nicht zu erwarten. Die nötigen Abklärungen laufen bereits.

Der Regierungsrat anerkennt den Optimierungsbedarf für den Veloverkehr durch die Klus. Einen durchgehenden, gut ausgebauten Veloweg von der Thalbrücke sowie vom kantonalen Veloweg im Dünnerntal bis nach Oensingen zu erstellen, wird vom Regierungsrat entsprechend angestrebt. Solange aber sämtlicher Verkehr durch das Engnis Klus bei der ehemaligen Bäckerei Flückiger abgewickelt werden muss, können die räumlichen Anforderungen an einen gut ausgebauten Veloweg nicht erfüllt werden. Andere Linienführungen stehen in direkter Abhängigkeit mit dem oben erwähnten Pilotprojekt. Die Planung eines durchgehenden Velowegs wird deshalb als Ziel respektive als Projektanforderung im Pilotprojekt aufgenommen.

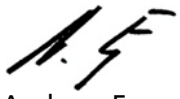
Im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie wurde auch der Ausbau von Park&Ride beim Bahnhof Thalbrücke untersucht. Park&Ride-Stellplätze in Balsthal wären für die Region Thal aus verkehrskonzeptionellen Überlegungen am richtigen Ort angeordnet. Die kurze Fahrtdauer mit der OeBB, das folgende Umsteigen in Oensingen sowie die letztlich immer noch mit Ausnahme während den Hauptverkehrszeiten geringen Verlustzeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sprechen gegen einen Ausbau des Park&Ride-Standortes Balsthal. Im Weiteren kann wie schon erwähnt durch die Zu- und Wegfahrten zum Park&Ride Thalbrücke das komplexe Knotensystem nicht nennenswert entlastet werden. Eine Verlagerung vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr ist jedoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb sieht der Regierungsrat vor, gleichzeitig mit der Verifizierung der Verkehrsanbindung Thal (Pilotprojekt) eine Potenzialanalyse zu Park&Ride und Bike&Ride zu erarbeiten. Diese soll die Handlungsmöglichkeiten und deren Wirkung auf das Verkehrssystem aufzeigen.

Taktverdichtungen im Bezirk Thal gehören auch zu den Massnahmen der Mobilitätsstrategie, welche der Regierungsrat weiterverfolgt. Während den Planungsarbeiten zur Verkehrsanbindung Thal wurden bereits Taktverdichtungen vorgenommen. Aktuell soll mit einem optimal abgestimmten und finanzierbaren ÖV-Angebot (Taktverdichtung Bus ab 2024 und Angebotskonzept Bahn 2035) die bestmögliche Mobilitätswirkung erzielt werden. Wie die Mobilitätsstrategie jedoch aufzeigt, reichen diese Massnahmen in dieser dispersen Siedlungsstruktur nicht, um den Verkehr durch die Klus zu verflüssigen.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die vorgeschlagene, vorgezogene Massnahme «Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Städtchen Klus» im Abschnitt Schmelzihof bis Thalbrücke kurzfristig zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen. In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Kultur sind Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer optimierten oder neuen Verkehrsanbindung Thal zu prüfen. Gleichzeitig soll eine Potenzialanalyse Park&Ride und Bike&Ride erarbeitet werden.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau-, und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr- und Tiefbau (bue/som, sro, stp) (3)
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat