

Regierungsratsbeschluss

vom 6. November 2023

Nr. 2023/1820

KR.Nr. VA 0140/2023 (BJD)

Volksauftrag «Massnahmenpaket für eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Klus bei Balsthal» Stellungnahme des Regierungsrates

1. Volksauftragstext

Die Regierung wird beauftragt, ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Klus bei Balsthal zu erarbeiten und dieses umzusetzen.

2. Begründung

Das Projekt «Verkehrsanbindung Thal» konnte aufgrund rechtlicher Mängel nicht umgesetzt werden. Gegner sowie Befürworter des Umfahrungsprojekts haben nie bestritten, dass es zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Klus verschiedene Optimierungen braucht.

Das Massnahmenpaket soll folgende Stossrichtungen enthalten:

a. Bauliche Anpassungen beim Veloweg durch die Klus

In der Klus ist noch immer kein durchgehender Veloweg vorhanden. Das ist ein unhaltbarer Zustand - es schreckt ab, auf das (Elektro-)Velo umzusteigen. Insbesondere für Familien sind diese Passagen sehr gefährlich. Es braucht einen durchgehenden, gut ausgebauten Veloweg von der Thalbrücke bis nach Oensingen und entsprechende bauliche Optimierungen.

b. Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Thal und in Richtung Oensingen

Mit einem massgeblichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden Anreize für den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn geschaffen. Dadurch wird die Strasse durch die Klus entlastet und gleichzeitig die klimafreundliche Mobilität gefördert.

c. Prüfung des Knotenpunkts Thalbrücke

Die Barriere der Oensingen-Balsthal-Bahn in der Thalbrücke ist ein wesentlicher Faktor, der die Durchflusskapazität der Solothurnerstrasse in der Klus beeinträchtigt. Es ist aufzuzeigen, mit welchen anderen effizienten, ökologischen und kostengünstigen Mobilitätsformen die Verbindung Balsthal-Oensingen mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt werden kann.

d. Temporeduktion in der Klus

Zum Schutz der Anwohner und Anwohnerinnen vor Lärm und Abgasen sowie zur Verflüssigung des Verkehrs in der Klus ist eine Temporeduktion vom Kreisel Wengimatt bis zum Kreisel Thalbrücke umzusetzen.

e. Park&Ride am Knotenpunkt Thalbrücke

Es ist zu prüfen, wie beim Bahnhof Thalbrücke ein Park&Ride aufgebaut werden könnte.

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 die Verkehrsprobleme mit dem Bau einer neuen Umfahrungsstrasse wirksam und nachhaltig gelöst werden können. 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.

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.

Die verkehrliche Wirkung von Park&Ride und Bike&Ride in Balsthal stufte die Mobilitätsstrategie als gering ein. Eine Verlagerung vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr ist jedoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb soll gleichzeitig mit dem Pilotprojekt eine Potenzialanalyse zu Park&Ride und Bike&Ride erarbeitet werden. Diese soll die Handlungsmöglichkeiten und Wirkung auf das Verkehrssystem aufzeigen.

Die vom Regierungsrat beabsichtigten Massnahmen unterscheiden sich zu dem im Auftrag formulierten Massnahmenpaket.

3.2 Zu den im Auftrag formulierten Stossrichtungen a) bis e)

3.2.1 Zu Stossrichtung a):

Bauliche Anpassungen beim Veloweg durch die Klus

In der Klus ist noch immer kein durchgehender Veloweg vorhanden. Das ist ein unhaltbarer Zustand - es schreckt ab, auf das (Elektro-)Velo umzusteigen. Insbesondere für Familien sind diese Passagen sehr gefährlich. Es braucht einen durchgehenden, gut ausgebauten Veloweg von der Thalbrücke bis nach Oensingen und entsprechende bauliche Optimierungen.

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.

Eine kurzfristig realisierbare Verbesserung für die Velofahrenden könnte mit der Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Städtchen Klus erreicht werden. Diese Massnahme wird zeitnah geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt (vgl. Ausführungen unter Punkt d).

3.2.2 Zu Stossrichtung b):

Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Thal und in Richtung Oensingen

Mit einem massgeblichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden Anreize für den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn geschaffen. Dadurch wird die Strasse durch die Klus entlastet und gleichzeitig die klimafreundliche Mobilität gefördert.

Taktverdichtungen im Bezirk Thal gehören 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.

3.2.3 Zu Stossrichtung c):

Prüfung des Knotenpunkts Thalbrücke

Die Barriere der Oensingen-Balsthal-Bahn in der Thalbrücke ist ein wesentlicher Faktor, der die Durchflusskapazität der Solothurnerstrasse in der Klus beeinträchtigt. Es ist aufzuzeigen, mit welchen anderen effizienten, ökologischen und kostengünstigen Mobilitätsformen die Verbindung Balsthal-Oensingen mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt werden kann.

Die negative Wirkung der Barriere der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) in der Thalbrücke auf die Durchflusskapazität der Solothurnerstrasse in der Klus wird generell überschätzt. 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.

3.2.4 Zur Stossrichtung d):

Temporeduktion in der Klus

Zum Schutz der Anwohner und Anwohnerinnen vor Lärm und Abgasen sowie zur Verflüssigung des Verkehrs in der Klus ist eine Temporeduktion vom Kreisel Wengimatt bis zum Kreisel Thalbrücke umzusetzen.

Zum Schutz der Anwohner und Anwohnerinnen vor Lärm und Abgasen und zur Verbesserung der Verträglichkeit unter den Verkehrsteilnehmenden unterstützt der Regierungsrat die im Volksauftrag geforderte Massnahme. Als vorgezogene Massnahme beauftragt er die rasche Prüfung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Städtchen Klus im Abschnitt Schmelzihof bis Thalbrücke. Eine wahrnehmbare Verflüssigung des Verkehrs in der Klus ist mit dieser Massnahme jedoch nicht zu erwarten.

3.2.5 Zur Stossrichtung e):

Park&Ride am Knotenpunkt Thalbrücke

Es ist zu prüfen, wie beim Bahnhof Thalbrücke ein Park&Ride aufgebaut werden könnte.

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 durch die Zu- und Wegfahrten zum Park&Ride Thalbrücke das komplexe Knotensystem nicht nennenswert entlastet werden (siehe Antwort zur Massnahme c).

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.

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/zea) (2)
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat
Bürgerinitiative «Läbigi Klus», Fabian Müller, Hofmattweg 60, 4710 Balsthal