

Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau

**Bezirk Thal**

# **Mobilitätsstrategie**

**Kurzbericht**

## Inhaltsverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Einleitung .....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.1. Ausgangslage .....  | 1         |
| 1.2. Mobilitätsstrategie als ganzheitlicher Ansatz .....           | 1         |
| 1.3. Zukunftsbild 2030 und Abgrenzung der Mobilitätsstrategie..... | 2         |
| <b>2. Bezirk Thal: IST-Zustand und Zukunftsbild .....</b>          | <b>3</b>  |
| 2.1. Heutige Verkehrssituation .....                               | 3         |
| 2.2. Trend verkehrliche Entwicklung .....                          | 6         |
| 2.3. Zukunftsbild 2030 .....                                       | 7         |
| <b>3. Erarbeitung eine Massnahmenkatalogs .....</b>                | <b>9</b>  |
| 3.1. Strategische Ansätze.....                                     | 9         |
| 3.2. Entwicklung von potenziellen Massnahmen.....                  | 9         |
| <b>4. Variantenstudium .....</b>                                   | <b>11</b> |
| 4.1. Bewertungsgrundlagen.....                                     | 12        |
| 4.2. Bewertung der Lösungsvarianten.....                           | 12        |
| 4.3. Folgerungen .....   | 13        |
| <b>5. Kernaussagen.....</b>  | <b>15</b> |
| <b>6. Empfehlungen.....</b>  | <b>18</b> |
| 6.1. Aktionsplan .....   | 18        |

## **Abkürzungen**

|      |   |
|------|---|
| ASP  | Abendspitze                             |
| B+R  | Bike+Ride                               |
| HVZ  | Hauptverkehrszeiten                     |
| KV   | Kombinierter Verkehr                    |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| LV   | Langsamverkehr (Fussgänger, Velo, Mofa) |
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr         |
| MFZ  | Motorisierte Fahrzeuge                  |
| MSP  | Morgenspitze                            |
| NVZ  | Nebenverkehrszeiten                     |
| ÖV   | Öffentlicher Verkehr                    |
| P+R  | Park+Ride                               |

## **Begleitgruppe**

Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn (AVT)  
Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn (ARP)  
Amt für Umwelt, Kanton Solothurn (AfU)  
Gemeinde Balsthal

## **Auftragnehmer als Ingenieurgesellschaft**

Emch + Berger AG Bern  
Schlösslistrasse 23  
3001 Bern

Bahn & Bus Beratung AG 3B  
Eigerplatz 3  
3007 Bern

## **Verfasser**

Heemann, Detlef (Emch + Berger AG Bern)  
Weber, Günter (Bahn & Bus Beratung AG 3B)  
Rindsfüser, Guido (Emch + Berger AG Bern)

## **1. Einleitung**

### **1.1. Ausgangslage**

Im Jahr 2005 wurde der Erschliessungsplan mit den zwei Teilplänen a) Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen und b) Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und Umsteigebahnhof öffentlich aufgelegt. Gegen den Erschliessungsplan wurden 14 Einsprachen eingereicht. Aufgrund der Ergebnisse der Einspracheverhandlungen und der fachlichen Abklärungen entschloss sich der Regierungsrat den Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und Umsteigebahnhof zu genehmigen. Der Erschliessungsplan a) Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen wurde hingegen sistiert und das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) beauftragt, das vorliegende Projekt EP 2005 Umfahrungsstrasse nochmals auf Optimierungsmöglichkeiten zu überprüfen.

Die Sanierung der Thalbrücke und der neue Umsteigebahnhof konnten in der Zwischenzeit realisiert werden. Ebenso wurden die flankierenden Massnahmen auf der Solothurnerstrasse, welche von verschiedenen Einsprechern gewünscht wurden, umgesetzt.

Im Jahr 2008 fanden weitere Abklärungen zur Linienführung statt, woraus die Variante OW3 als geeignete Lösung hervor ging. Die Planungsstudie Verkehrsentlastung Klus wurde am 15. September 2008 dem Gemeinderat Balsthal und den Umweltverbänden zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund der Ergebnisse hat das BJD entschieden, den Erschliessungsplan 2005 Umfahrungsstrasse zurückzuziehen und die Variante OW3 weiter zu optimieren (→ Kombivariante OW3/EP 2005opt) und bei positivem Ergebnis der raumplanerischen und umweltrechtlichen Abklärungen den entsprechenden Erschliessungsplan öffentlich aufzulegen.

Im Weiteren ergaben sich vermehrt Anzeichen dafür, das Infrastrukturprojekt Entlastung Klus in einem grösseren Zusammenhang zu betrachten und die Verkehrsproblematik in der Klus ganzheitlich anzugehen. Konkret stand die Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie zur Diskussion, welche schliesslich Mitte 2010 ausgelöst wurde.

Die Mobilitätsstrategie ist zeitlich parallel zu den Planungen der Verkehrsentlastung Klus ausgearbeitet worden. Die Ausarbeitung der Strategie hatte unabhängig zu erfolgen.

### **1.2. Mobilitätsstrategie als ganzheitlicher Ansatz**

Der ganzheitliche Ansatz bestand darin, die Interessen aus den Fachgebieten Siedlung, Verkehr und Landschaft in die Planungsarbeiten und Lösungsfindung mit einzubeziehen. Nebst der erweiterten Betrachtung aller Verkehrsteilnehmenden, den unterschiedlichen Gegebenheiten der einzelnen Verkehrsträger waren auch Aspekte aus der Raumplanung und Siedlungsentwicklung sowie generell die Perspektiven des Bezirks Thal bei der Konzeption der zukünftigen Mobilität und den Variantenstudien der dazu passenden Infrastrukturanlagen mitberücksichtigt worden.

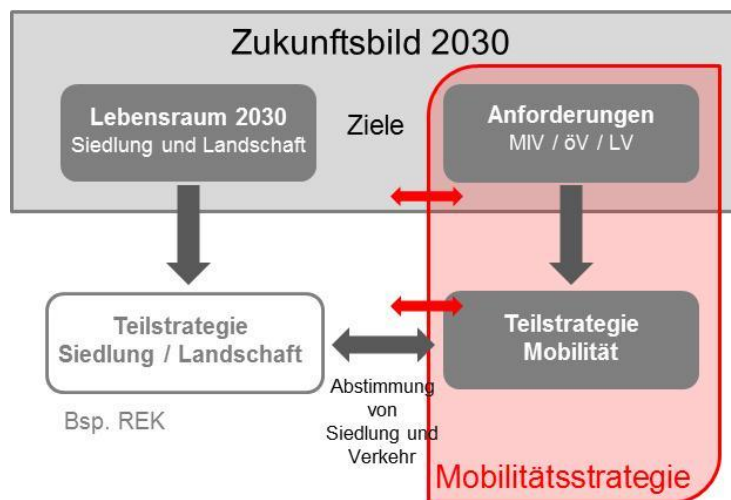
Bezüglich des Verkehrs wurde der Gesamtverkehr im Bezirk Thal erfasst, d.h. neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch der öffentliche Verkehr (ÖV), der Langsamverkehr (LV, Fussgänger und Velo) sowie der kombinierte Verkehr (KV).

Der Projektperimeter wurde auf den Bezirk Thal ausgeweitet. Der Betrachtungsperimeter erstreckte sich bis in die angrenzenden Regionen, insbesondere in den Bezirk Gäu.

### 1.3. Zukunftsbild 2030 und Abgrenzung der Mobilitätsstrategie

Zu Beginn des Planungsprozesses waren grundsätzliche Zukunftsüberlegungen zum Bezirk Thal angestellt worden. Das Zukunftsbild zeigt in der Regel die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsstruktur auf und beantwortet soweit wie möglich folgende Fragen:

- In welche Richtung entwickelt sich der Bezirk Thal?
- Aus welchen Elementen wird die Siedlungsentwicklung bestehen?
- Wo wird diese konzentriert?
- Welches sind die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems zur Unterstützung der angestrebten Siedlungsentwicklung?
- Gibt es Trends denen man frühzeitig entgegen wirken oder solche, die man nutzen soll?



**Abbildung 1:** Abgrenzung der Mobilitätsstrategie zu übergeordneten Planungen

Die Teilstrategie Mobilität zeigt auf, welche aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Anforderungen für die Ziele 2030 an die Gesamtmobilität mit allen Verkehrsträgern gestellt werden.

Das Zukunftsbild 2030 beinhaltet sowohl die Anforderungen und Wünsche zur Gestaltung des Lebensraumes als auch diejenigen zu den verkehrlichen Aspekten. Ziele werden im Zukunftsbild ganzheitlich (Abstimmung von Siedlung und Verkehr) definiert und üblicherweise in einem Partizipationsprozess mit der Bevölkerung / Politik entwickelt und zur Vernehmlassung unterbreitet. Eine solche Vorgehensweise, wie man sie aus den Agglomerationsprogrammen kennt, hätte den Rahmen der vorliegenden Studie bei weitem gesprengt. Auch ohne Partizipationsprozess wurde weitgehend sichergestellt, dass die verschiedenen Standpunkte möglicher Interessensgruppen Eingang in die Planungsarbeit fanden.

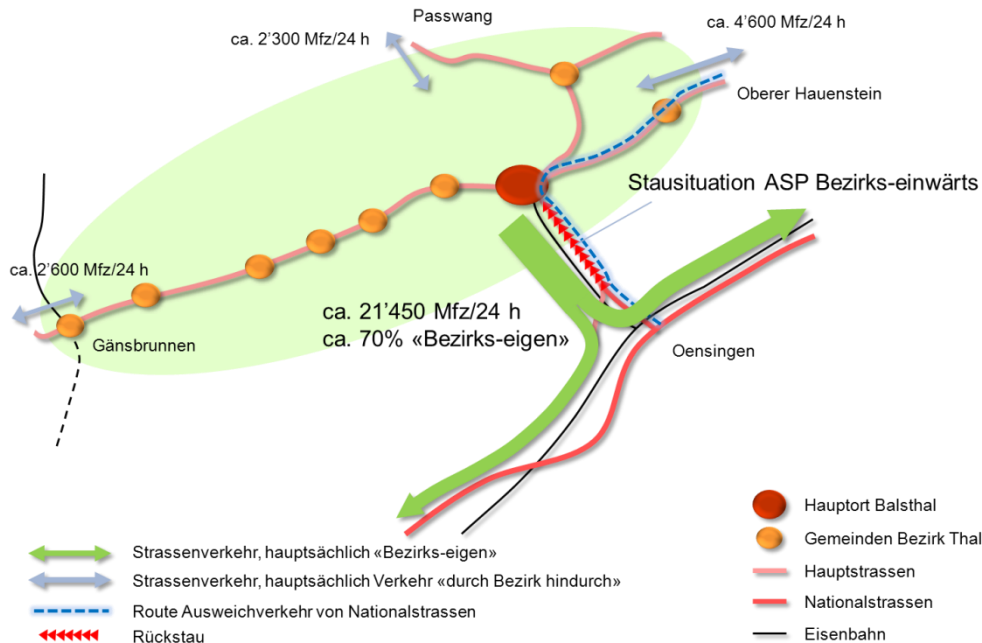
Bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie Bezirk Thal wurde versucht, die wesentlichen Aspekte aus den Fachgebieten Siedlung und Landschaft mit zu berücksichtigen unter dem Vorbehalt, dass diese nicht weiter konsolidiert wurden. So fand während der Planungsarbeit keine Anhörung bei den Standortgemeinden des Bezirks Thal statt. Einzige Ausnahme war die Einwohnergemeinde Balsthal, welche in der Planungsgruppe mit vertreten war. Zudem fand mit der Arbeitsgruppe Verkehr des Vereins Region Thal ein Austausch zur aktuellen Verkehrsproblematik sowie eine Orientierung zur IST-Analyse statt.

Der vorliegende Kurzbericht fasst die wesentlichen Ergebnisse zusammen. Für detailliertere Informationen liegt ein Fachbericht „Mobilitätsstrategie Bezirk Thal“ vor (Teil I: Schlussfassung Fachbericht, Teil II: Anhang Fachbericht).

## 2. Bezirk Thal: IST-Zustand und Zukunftsbild

### 2.1. Heutige Verkehrssituation

Der Bezirk Thal ist im Wesentlichen über vier Verkehrsachsen erschlossen:



**Abbildung 2:** Bezirk Thal – Ist-Situation

#### **(1) Oensingen – Klus – Balsthal (Hauptachse)**

Die Hauptzufahrt erfolgt aus südlicher Richtung über die Kantonsstrasse von Oensingen respektive der Autobahn A1. Die Solothurnerstrasse zwischen Oensingen und dem Bezirkshauptort Balsthal weist heute mit über 21'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) eine der höchsten Verkehrsbelastungen im Kanton Solothurn auf. Zu den Hauptverkehrszeiten sind verkehrliche Behinderungen wie auch Staubildungen an der Tagesordnung. Der Busverkehr wird durch die Stausituation in der Hauptverkehrszeit ebenfalls deutlich negativ beeinträchtigt; gelegentlich werden Anschlüsse verpasst.

#### **(2) Balsthal – Gänsbrunnen – Moutier – (Transjurane)**

Die westliche Verkehrsachse führt durch das Dünnerntal über Welschenrohr – Gänsbrunnen in Richtung Moutier und ist aufgrund der überregionalen Verbindung zur Transjurane A16 für den Schwerverkehr attraktiv. Die Verkehrsbelastungen in Gänsbrunnen sind mit 2'600 Fahrzeugen pro Tag trotz erhöhtem Schwerverkehrsanteil bescheiden. Die Nachfrage entspricht gerade mal noch 12% der Verkehrsmenge in der Klus.

#### **(3) Balsthal – Mümliswil – Passwang – Büsserach**

In Richtung Norden gelangt man von Balsthal über das im Guldental liegende Mümliswil zum Passwang und schliesslich ins Schwarzbubenland nach Büsserach. Die Verkehrsnachfrage auf der Passhöhe liegt bei rund 2'300 Fahrzeugen pro Tag, was gemessen an der Verkehrsmenge in der Klus einem Anteil von 10% entspricht.

#### **(4) Balsthal – Oberer Hauenstein – Langenbruck**

Schliesslich führt die östliche Verkehrsachse über den oberen Hauenstein nach Langenbruck, Kanton Basellandschaft. Die Verkehrsbelastungen betragen hier durchschnittlich

4'600 Fahrzeuge pro Tag, was somit der zweitstärksten Belastung im Übergang zu den Ausenbezirken entspricht. Die überregionale Verbindungsachse über den oberen Hauenstein wird nebst den attraktiven Verbindungen zwischen den Kantonen Solothurn und Basellandschaft auch als Ausweichroute der Autobahn A2 Basel – Härkingen aufgesucht.

**Ausweichverkehr von der Autobahn A2 belastet das Thaler Strassennetz**

Bei Stauerscheinungen auf der Autobahn A2 - wie etwa auf den Zufahrten zum Belchentunnel oder im Bereich der Autobahnverzweigung Härkingen - steigt die Verkehrsbelastung auf der Achse zwischen Oensingen und Langenbruck infolge von Ausweichverkehren markant an. Die daraus entstehenden negativen Auswirkungen sind nicht nur in Balsthal ein Problempunkt. Zu beachten gilt es, dass je nach Verkehrszustand auf der Autobahn A2 die Verkehrsmengen über den oberen Hauenstein sehr stark variieren können und, dass die Stauereignisse und somit die negativen Auswirkungen tendenziell zunehmen.

**Wo entsteht der Verkehr? Welcher Anteil ist dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben?**

Der grösste Anteil am Gesamtverkehr im Bezirk Thal macht der Quell-/Ziel-Verkehr mit 68% aus. Dazu zählen Fahrten, welche entweder im Bezirk Thal beginnen oder enden. Der häufig als höher eingeschätzte Durchgangsverkehr weist einen Anteil von ungefähr 28% an der Gesamtbelastung im Bezirk Thal auf. Die Abbildung 2 zeigt nochmals die sehr unterschiedlichen Verkehrsbelastungen an den Ein- und Ausfahrten (Übergängen) zum Bezirk Thal und verdeutlicht, dass der Grossteil der Fahrten durch die Klus im Bezirk Thal beginnen oder enden, da ansonsten höhere Querschnittswerte an den übrigen Übergängen zu beobachten wären. Die restlichen 4% entfallen auf den Binnenverkehr und somit Fahrten, welche innerhalb des Bezirkes getätigt werden.

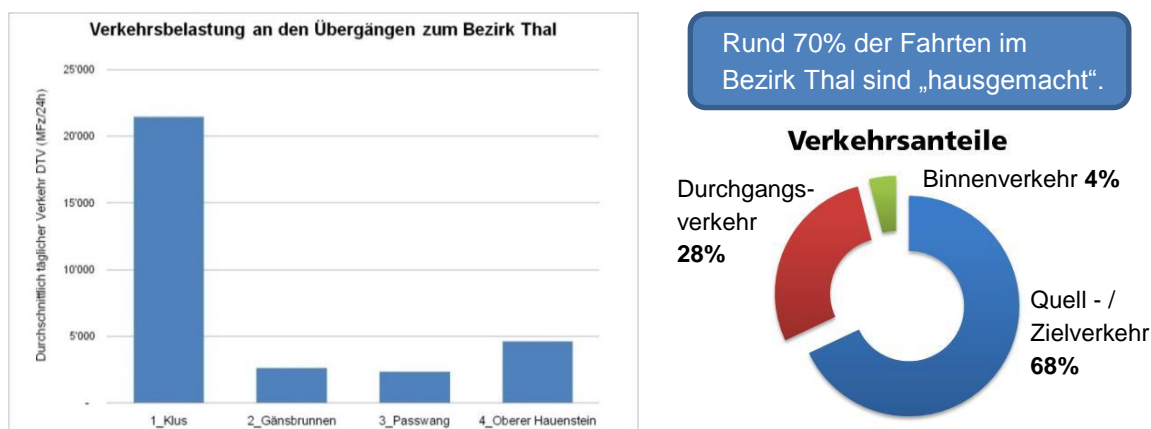


Abbildung 3: Die grösste Verkehrsbelastung ist in der Klus zu verzeichnen.

Anteile um 68% Quell-/Ziel-Verkehr, 28% Durchgangsverkehr sowie 4% Binnenverkehr entsprechen in etwa dem schweizerischen Durchschnitt und Erfahrungswerten aus ländlich geprägten Siedlungen und Regionen.

**Was hat zum starken Verkehrswachstum in den vergangenen Jahren beigetragen?**

Der Verkehr nimmt seit Jahren stetig zu. So stiegen die Verkehrsmengen im Bezirk Thal in den letzten Jahren um durchschnittlich etwa 1.4% pro Jahr (gemäss kantonaler Verkehrszählungen 2005 – 2010/2011). Was sind die Gründe hierfür?

Zunehmende Verkehrsnachfragen beim Quell-/Zielverkehr ergeben sich durch **erhöhte Mobilitätsbedürfnisse der potentiellen Verkehrsteilnehmer** (Bewohner/Beschäftigte) einerseits und durch die **wachsende Gesamtsumme der am Verkehr teilnehmenden Personen** (Bevölkerungszahl/ Anzahl Arbeitsplätze) andererseits.

Interessanterweise ist die Nachfrage des Quell-/Ziel-Verkehrs im Bezirk Thal in den vergangenen 10 Jahren um zirka 9.4% angestiegen, obschon während der gleichen Zeitperiode weder ein Bevölkerungs- noch ein Wirtschaftswachstum statt gefunden hat. Dies bedeutet, dass die Gesamtsumme der Verkehrsteilnehmenden in etwa konstant geblieben ist und erhöhte Mobilitätsbedürfnisse ausschlaggebend für das Verkehrswachstum waren.

### **Wachsende Mobilitätsbedürfnisse der Thaler Bevölkerung**

Die Gründe für wachsende Mobilitätsbedürfnisse sind vielseitig. Nachfolgend wird versucht, die wichtigsten Faktoren aufzuzeigen und wo möglich, mit Indikatoren zu belegen. Generell werden Fahrten nach folgenden Tätigkeiten und Zwecken unterschieden:

- pendeln / zur Arbeit fahren → Pendlerverkehr
- transportieren / im Verkehr während der Arbeit → Wirtschaftsverkehr
- Einkaufen gehen → Einkaufsverkehr
- Freizeitstandorte / kulturelle Einrichtungen erreichen → Freizeitverkehr

Die ausgebliebene Bevölkerungsentwicklung wie auch die veränderten Bedingungen für den Wirtschaftsstandort Bezirk Thal haben einen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnissen der Thaler Bevölkerung.

**Pendlerverkehr** Wirtschaftlich hatte der Bezirk Thal um die Jahrtausendwende einen starken Rückgang (Verlust von Arbeitsplätzen) zu verkraften. Seit einigen Jahren tritt eine allmähliche Erholung ein, neue Arbeitsplätze konnten wieder geschaffen werden, wobei dem Naturpark Thal diesbezüglich eine positive, fördernde Wirkung zugeschrieben wird. Mit dem Verlust von Arbeitsplätzen im Bezirk ging jedoch auch ein Anstieg der Erwerbstätigen einher, welche ihren Arbeitsplatz fortan ausserhalb des Bezirks Thal haben. Dadurch sind insbesondere die Pendlerverkehre ins Gäu gestiegen. Weggefallen sind die Fahrten der Arbeitspendler, welche ihren Wohnort ausserhalb der Region Thal haben.

**Einkaufsverkehr** Im Bezirk Thal war in den vergangenen 10 Jahren ein Verlust an Nahversorgungsgelegenheiten zu verzeichnen. Daher finden vermehrt Fahrten zu den Einkaufs- und Shoppingzentren im Gäu statt, in der Tendenz steigend.

**Freizeitverkehr** In den vergangenen beiden Dekaden hat der Freizeitverkehr gesamtschweizerisch markant an Bedeutung zugenommen. Im Bezirk Thal zieht vor allem der Naturpark Thal überregional Verkehr an, wobei die Nachfragespitzen an den Wochenenden auftreten. Weiter findet aber auch Freizeitverkehr unter der Woche statt. So bleiben beispielsweise viele junge Thalerinnen und Thaler ihren (Sport)-Vereinen treu, obschon sie mittlerweile im Gäu oder anderen Bezirken wohnen und dadurch Fahrten in den Bezirk Thal erzeugen.

**Motorisierung** Ein Beleg für die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse zeigt sich auch am Motorisierungsgrad. So ist in den vergangenen Jahren ein signifikanter Anstieg der Motorisierung verzeichnet worden. Im Jahr 2000 waren im Bezirk Thal noch 510 leichte Motorwagen pro 1'000 Einwohner registriert gewesen, während heute bereits über 600 leichte Motorwagen pro 1'000 Einwohner zu verzeichnen sind. Dies entspricht einem Anstieg von gegen 18% in 10 Jahren und erklärt im Wesentlichen, warum die Verkehrsmenge in der Klus in derselben Zeitperiode um 15% zugenommen hat.

### **Welche Bedeutung hat der öffentliche Verkehr im Bezirk Thal?**

**öV- Angebot** Die Oensingen-Balsthal Bahn (OeBB) erschliesst schienenseitig den Bezirkshauptort Balsthal mit Oensingen und gewährleistet den Zugang zum nationalen Schienennetz. Strassenseitig bestehen Busangebote in die drei Talschaften Dünnerntal, Guldental und oberer Hauenstein. Die Anschlüsse in Oensingen sind vorwiegend auf die Intercityhalte ausgerichtet.



Stichfahrten im Dünnerntal Im Dünnerntal zeichnet sich das Streckennetz der Busse durch mehrere Stichfahrten ab der von den Ortszentren peripher gelegenen Kantonsstrasse aus, was zwangsläufig zu längeren Fahrzeiten führt. Für Reisende in Richtung Solothurn bietet sich ab Höhe Welschenrohr die Fahrt über Gänsbrunnen an, von wo die Bahn der Linie Solothurn-Moutier verkehrt.

Schülerverkehr Im Weiteren wird innerhalb des Bezirkes der Schülerverkehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt.

öV- Potentiale im ländlich geprägten Raum Der öffentliche Verkehr kann im ländlich geprägten Raum aufgrund der tendenziell dispersen Nachfragepotentiale eine nur eingeschränkte Alternative zum Auto bieten. Dort, wo keine Direktverbindungen angeboten werden können, sind kurze und stabile Anschlüsse erforderlich, um ein konkurrenzfähigeres Angebot bereitzustellen.

Konkurrenzsituation MIV ↔ öV In dieser Hinsicht wirkt sich das Fehlen von Anschlüssen auf die Regionalzüge in Oensingen wie auch die nur stündlichen Halte der Fernverkehrszüge für eine bessere Nutzung des ÖV spürbar nachteilig aus. Die Arbeitsplätze im Gäu (sowie auch in den Agglomerationen Olten und Solothurn) können mit dem Auto heute rund doppelt so schnell erreicht werden wie unter Benutzung des ÖV. Das Parkieren im Gäu ist zudem häufig gratis, was eine Konkurrenzfähigkeit des ÖV weiter erschwert. Die ab 2013 bis Oensingen verlängerten asm ist zwar eine weitere ÖV-Verbindung nach Solothurn, die Reisezeiten werden dadurch nicht kürzer.

### **Werden im Bezirk Thal die Park+Ride und Bike+Ride Möglichkeiten genutzt?**

Park + Ride Bike+Ride Für den kombinierten Verkehr steht in Oensingen ein komfortables und günstiges P+R-Angebot zur Verfügung, wodurch viele Thaler erst dort auf den ÖV umsteigen. Das P+R-Angebot in Balsthal spielt eine deutlich untergeordnete Rolle. Die Bike+Ride Anlagen ermöglichen mit dem Velo einen schnellen Zugang zu den Bus- und Bahnhaltstellen und werden insbesondere von Pendlern und Schülern rege benutzt.

## **2.2. Trend verkehrliche Entwicklung**

Mobilität Für die Zukunft wird mit einer ähnlichen Verkehrsentwicklung gerechnet wie in den vergangenen Jahren. So werden zwar die strukturellen Entwicklungen bis 2030 im Bezirk Thal moderat ausfallen, doch ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad weiter ansteigen wird und die Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehre weiter zunehmen werden.

Siedlung /Wirtschaft In unmittelbarer Nähe zum Bezirk Thal liegt der Entwicklungsschwerpunkt ONO (Oberbipp – Niederbipp – Oensingen). Dort sollen gewerblich-industrielle Betriebe angesiedelt werden. Diese Entwicklung wird Verkehre aus dem Bezirk Thal anziehen.

Verkehrswachstum National wird von durchschnittlich 1.5% Verkehrswachstum pro Jahr ausgegangen. Für den Bezirk Thal ist eine jährliche Verkehrsentwicklung von 1 - 1.5% zu erwarten.

Ausweichverkehr Nationalstrasse Einen weiteren Anteil am künftig zu erwartenden Verkehrsanstieg werden überregionale Entwicklungen besitzen. So wird davon ausgegangen, dass künftig auch die Ausweichverkehre vom Nationalstrassennetz tendenziell zunehmen werden.

Transjurane Die vollständige Inbetriebnahme der Transjurane wird sich aller Voraussicht nach kaum auf die Verkehrsnachfrage im Bezirk Thal auswirken, die sie auf französischem Boden bereits eine gut ausgebaute Fortsetzung in Form einer Route Nationale hat. Diese stellt in der Franche-Comté den Anschluss an die Verbindungsautobahn Elsass – Burgund her. Eine markante Attraktivitätssteigerung der gesamten Achse ist nach der Fertigstellung der Transjurane nicht anzunehmen. Weiter werden mit der Transjurane Reisezeitgewinne vor allem auf dem Abschnitt in Richtung Biel erzielt und diese begünstigen nicht direkt die Routenwahl durch den Bezirk Thal. Solche, die aufgrund kürzerer Verbindungen durch das Dünnerntal fahren wollen, können dies bereits heute tun. In den vergangenen 10 Jahren hat die Verkehrsbelas-

tung in Gänsbrunnen um zirka 13% zugenommen, was in etwa der gängigen Verkehrsentwicklung entspricht. Die verschiedenen neuen Strassenabschnitte der Transjurane, welche in dieser Zeitperiode eröffnet wurden, wirkten sich somit nicht überdurchschnittlich auf das Verkehrsgeschehen im Bezirk Thal aus. Im Kanton Jura sowie im benachbarten Frankreich sind noch bedeutende Baulandreserven vorhanden und damit auch ein grosses Entwicklungspotential, welches längerfristig zu einem gewissen Mehrverkehr im Dünntal und der Klus führen könnte.

**Fazit** Mit einem weiteren Verkehrswachstum ist davon auszugehen, dass sich die abendliche Stausituation verschärfen wird – und auch in der Morgenspitze zunehmend Verkehrsprobleme auftauchen werden. Damit werden die Behinderungen für die Busse ebenfalls zunehmen, was tendenziell häufigere und längere Verspätungen nach sich ziehen würde. Die Anschlüsse zu den Zugverbindungen in Oensingen aber auch Gänsbrunnen würden dadurch vermehrt gefährdet.

#### **Weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage**

- Bevölkerungszunahme führt generell zu einer höheren Nachfrage
- Pendlerverkehre wachsen weiter an (Regionale Arbeitsplatzzentren, Entwicklungsgebiete wie beispielsweise ONO in Oensingen etc.)
- Einkaufsverkehr zu den grossen Einkaufszentren nimmt ungebrochen zu
- Tendenzielle Zunahme des Freizeitverkehrs
- Motorisierungsgrad wächst weiter an

#### **Zukünftige verkehrliche Auswirkungen (Trendszenario)**

- Verschärfung der Verkehrsproblematik in der Klus
- Vermehrt Rückstaubildungen, durchschnittliche Staustunden nehmen zu
- Höhere Verlustzeiten beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr
- Minderung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs
- Verschlechterung der Verkehrssicherheit
- Höhere Lärm- und Schadstoffemissionen

## **2.3. Zukunftsbild 2030**

### **Siedlungsstruktur**

Für die gewünschte künftige Entwicklung ist eine weitere Stärkung der Zentrumsgemeinde Balsthal vorgesehen. Dazu

- sollen sich die Arbeitsplatzentwicklungen innerhalb des Bezirks auf den Hauptort als „Wohn- und Arbeitsort von überörtlicher Bedeutung“ konzentrieren.
- sollen die Arbeitsplätze im Bezirk gesichert werden (Stabilisierung).
- soll die Wohnbevölkerung des Bezirks bis 2030 um insgesamt 5% ansteigen. Dabei soll die Entwicklung ebenfalls „im Zentrum des Bezirks“, d.h. in Balsthal (sowie in den angrenzenden Gemeinden) erfolgen. Für die weiteren Gemeinden des Bezirks wird ein Halten der Einwohnerzahlen angestrebt.
- sollen die lokalen Versorgungsfunktionen wieder verbessert werden

Mit der Stärkung des Hauptortes (bzw. der angrenzenden Gemeinden) soll insgesamt eine Verdichtung dort angestrebt werden, wo Infrastrukturen sowie ein dichteres ÖV-Angebot vorhanden bzw. einfacher zu realisieren sind.

Im Zusammenhang mit Regionalisierungsmassnahmen (Schulwesen, Sozialwesen, Betagtenbetreuung, SPITEX, Jugendarbeit) sollen zentrale Institutionen im Thal erhalten bleiben.

Der Naturpark Thal soll hinsichtlich seiner Bedeutung im Tourismussektor und als wirtschaftlicher Faktor gestärkt werden sowie Arbeitsplätze im Bezirk Thal sichern und erweitern.

Um die gewünschte Entwicklung im Bezirk Thal zu unterstützen, soll eine insgesamt gute Erreichbarkeit des Bezirks angestrebt werden.

### **Verkehrsstruktur**

Für die Verkehrssysteme bestehen folgende Zielvorstellungen:

- Erforderliche Mobilität für Thaler Bevölkerung und Wirtschaft sicherstellen
- Leistungsfähigkeit auf der Hauptachse Oensingen – Balsthal erhöhen
- Rückstaubildungen möglichst vermeiden
- Region vom Schwerverkehr entlasten
- Ausweichverkehre von den Nationalstrassen verhindern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Der ÖV soll als ergänzendes Verkehrssystem zum MIV seine Bedeutung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr halten und steigern.
- Den öffentlichen Verkehr zuverlässiger gestalten
- Der ÖV soll wichtige Erschliessungsfunktionen im Bezirk Thal übernehmen und in Oensingen sowie Gänsbrunnen kurze und zuverlässige Anschlüsse gewährleisten
- Reisezeiten mit dem ÖV aus dem Dünnerntal nach Oensingen verkürzen
- Angebotslücken schliessen und in den HVZ Verdichtungen auf den 15'-Takt vorsehen
- Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Gäu verbessern (bessere Umsteigebedingungen auf den Regionalverkehr in Oensingen)
- Negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt minimieren
- Die Beeinträchtigungen durch den Verkehr sollen auf ein vertretbares Mass reduziert werden.
- Der Langsamverkehr im Bezirk Thal soll sich auf ein geschlossenes, komfortables und sicheres Wegenetz abstützen.

### 3. Erarbeitung eine Massnahmenkatalogs

#### 3.1. Strategische Ansätze

Zu den bewährten vier Strategieansätzen **Verkehr verlagern**, **Verkehr lenken**, **Verkehr verträglich gestalten** und **Verkehr vermeiden** wurden anhand der sich bietenden Erfolgsfaktoren die Wirkungspotenziale von möglichen Massnahmen wie auch die Realisierungschancen grob abgeschätzt:




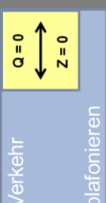
| Strategischer Ansatz  | Ziel   | Erfolgsfaktoren  | Wirkungspotenzial      | Realisierungschancen   |
|---|--|--|------------------------|------------------------|
|  Verkehr verlagern              | Verlagerung der Verkehre „von der Strasse“ (d.h. vom MIV) auf den öffentlichen Verkehr (Beeinflussung Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verfügbarkeit erhöhen</li> <li>- Reisezeiten beim ÖV verkürzen</li> <li>- Zuverlässigkeit gewährleisten</li> <li>- Zugang zum ÖV verbessern</li> <li>- Attraktivität LV verbessern</li> <li>- Attraktivität Auto mindern</li> </ul> | Mittel<br>↑            | gering – mittel<br>→/↑ |
|  Verkehr lenken                | Lenken der Verkehre auf neue Achsen, um überlastete Bereich zu entlasten   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehr über alternative, gewünschte Routen „lenken“</li> <li>- Neue Verkehrswege erschliessen</li> </ul>   | Gross<br>↑             | Mittel<br>↑            |
|  Verkehr verträglich gestalten | Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs und/oder Optimierung des Verkehrssystems   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Negative Auswirkungen des Verkehrs minimieren</li> <li>- Beseitigung spezifischer Störungen</li> <li>- Verkehrssystem optimieren</li> </ul>   | gering – mittel<br>→/↑ | gering – mittel<br>→/↑ |
|  Verkehr plafonieren           | (motorisierten) Verkehr erst gar nicht entstehen lassen  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verminderung von Neuverkehr</li> <li>- Vermeiden von MIV-Fahrten</li> </ul>   | gering – mittel<br>→/↑ | Gering<br>→            |

Tabelle 1: Strategische Ansätze

#### 3.2. Entwicklung von potenziellen Massnahmen

Zu den einzelnen Strategieansätzen und definierten Erfolgsfaktoren wurden in einem analytischen als auch kreativen Ansatz (Brainstorming) Massnahmen entwickelt. Diese wurden anschliessend hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung, der Machbarkeit, den Kosten sowie der Kompatibilität zum Zukunftsbild diskutiert, bewertet und selektioniert.

| Strategische Ansätze                                      | Verkehr Plafonieren  |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|---|--|-----------------|---------------------------------------|-------------------|---|-----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|---|-------------------------------|-------------------------|--|---|-------------------------|-------------------------|
|   | Verkehr Verträglich gestalten                                      |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  | Moderate, konzentrierte Siedlungsentwicklung, Restriktivere Parkplatzverordnung |                         |                         |
|   | Verkehr Lenken   |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   | Straassenraumgestaltung       | Verkehrsbewirtschaftung | Reduktion Störpotenziale (baulich / steuerungstechnisch) |   |                         |                         |
|   | Verkehr Verlagern  |                 |                                       |                   |   |                       |                    | Verkehrsmanagement | Ausbau Infrastruktur |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
| Weiterverfolgung:<br>😊 - Ja<br>😐 - bedingt Ja<br>😞 - Nein | Massnahmen:  | Erfolgsfaktoren | Angebotsausbau /<br>Taktuerdichtungen | Beschleunigung ÖV | bessere Anschlusszeiten /<br>Durchbindungen | Verkehrsmanagement ÖV | Verkehrsführung ÖV |                    |                      | Attraktivität ÖV steigern (inkl.<br>park&ride, bike&ride) | Verbesserung /<br>Stärkung LY | Parkraumbewirtschaftung | Verkehrsmanagement                                       | Ausbau Infrastruktur  | Straassenraumgestaltung | Verkehrsbewirtschaftung |
|   | Ö1: 30'-Takt Welschenrohr – Gänsbrunnen                            |                 | 😊                                     |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö2: Schnellbus im Dünnerntal                                       |                 |                                       | 😊                 |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö3: stdl. Anschluss an Regionalzüge in Oensingen                   |                 | 😊                                     |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö4: Bus 15'-Takt (HVZ), Verl. nach Oensingen im 30'-Takt           |                 | 😊                                     |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö5: OeBB 15'-Takt mit Anschluss an Regionalzüge in Oensingen       |                 | 😞                                     |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö6: Beschleunigung der OeBB  |                 |                                       | 😞                 |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö7: Verlängerung der OeBB nach Solothurn                           |                 |                                       |                   | 😞   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö8: Verlängerung der asm nach Balsthal                             |                 |                                       |                   | 😞   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö9: Spurbus Thalbrücke und Äussere Klus                            |                 |                                       |                   |   | 😊                     |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö10: Bus-Eigentrassee Thalbrücke – Äussere Klus (baulich auf OeBB) |                 |                                       |                   |   |                       | 😊                  |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö11: Bus-Eigentrassee Thalbrücke – Bhf Klus (baulich auf OeBB)     |                 |                                       |                   |   |                       | 😊                  |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö12: Busspur entlang Kantonsstrasse (Thalbrücke-äussere Klus)      |                 |                                       |                   |   | 😊                     |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö13: Busführung via Industrieareal vonRoll)                        |                 |                                       |                   |   | 😊                     |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö14: Buserschliessung Balsthal Ost                                 |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö15: Angebotsverdichtung am Wochenende                             |                 | 😊                                     |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö16: Ausweitung MOONLINER-Gebiet                                   |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | Ö17: Verbessertes Angebot auf Jurahöhen                            |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | K1 P+R Oensingen restriktiv anbieten, P+R Balsthal attraktivieren  |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | K2: B+R- Balsthal verbessern                                       |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | K3: B+R- an zentralen Postauto-Haltestellen                        |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | W1: Mobilitätszentrale   |                 |                                       |                   |   |                       |                    | 😊                  |                      |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | LV: Verbesserung / Stärkung Langsamverkehr                         |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    | 😊                    |   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | W2: Parkraumbewirtschaftung  |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      | 😊   |                               |                         |  |   |                         |                         |
|   | W3: Koordination mit nationalem Verkehrsmanagement                 |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   | 😊                             |                         |  |   |                         |                         |
|   | M1: Ortskernumfahrung Klus   |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               | 😊                       |  |   |                         |                         |
|   | M2: Umgestaltung Kantonsstrasse Klus                               |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         | 😞  |   |                         |                         |
|   | M5: Dosierung Äussere Klus   |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  | 😊   |                         |                         |
|   | M3: Kapazitätserhöhung Kantonsstrasse                              |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   | 😊                       |                         |
|   | M4: Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke                           |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   | 😊                       |                         |
|   | Ö18: OeBB nur bis Thalbrücke                                       |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   | 😞                       |                         |
|   | W4: Raumplanung / Parkplatzverordnung                              |                 |                                       |                   |   |                       |                    |                    |                      |   |                               |                         |  |   |                         | 😊                       |

Tabelle 2: Übersicht, Bewertung und Selektion der untersuchten Massnahmen

## 4. Variantenstudium

Aus dem Massnahmenkatalog lassen sich durch Kombinieren von Massnahmen verschiedene Varianten zusammenstellen. Teilweise ergänzen sich die Massnahmen in ihrer Wirkung bzw. bedingen sich und entwickeln erst gemeinsam ihre volle Wirksamkeit. Andere Massnahmen wiederum wirken nachteilig aufeinander.

In einem iterativen Prozess wurden die sich in ihrer Wirkung ergänzenden Massnahmen zusammengefügt sowie ihre akkumulierten Wirkungen eingeschätzt.

Aus dem Variantenstudium kristallisieren sich die folgenden fünf Varianten heraus:

| Ausbau ÖV-Angebot in Hauptverkehrszeit  | Variante 1 |
|---|------------|
| <p>Die Variante Ausbau ÖV-Angebot in Hauptverkehrszeit sieht ÖV-Angebotserweiterungen im bestehenden Mischverkehr vor. Der Kern des Massnahmenbündels ist auf eine Verbesserung des öV-Angebotes als Ganzes ausgerichtet und soll eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öV bewirken.</p> <p>Weiter sind Massnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtskapazität auf der Hauptachse (Solothurnerstrasse) vorgesehen. Ziel ist es, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Mischverkehr) möglichst nicht den verkehrlichen Behinderungen auf der Kantonsstrasse auszusetzen.</p> |            |
| <p>Bestandteile (Massnahmen):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Ö1 30'-Takt zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen</li><li>Ö2 Schnellbus im Dünnerntal</li><li>Ö3 Stündlicher Anschluss an Regionalzüge in Oensingen</li><li>Ö4 15'-Takt auf Buslinien</li><li>M3 Kapazitätserhöhung Kantonsstrasse</li><li>M4 Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke</li></ul>  |            |

| Spurbussystem (Thalbrücke – äussere Klus)  | Variante 2 |
|--|------------|
| <p>Das wesentliche Element der Variante 2 ist die Einführung eines Spurbusses. Ziel ist es, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr in der Klus anstelle auf der Kantonsstrasse auf der umgebauten Bahntrasse seitlich geführt zirkulieren zu lassen. Die Variante bedingt die Aufhebung des Personenverkehrs der OeBB. Derweil der Güterverkehr weiterhin bis Balsthal betrieben werden könnte.</p> |            |
| <p>Bestandteile (Massnahmen):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Ö9 Spurbus zwischen Thalbrücke und äussere Klus</li><li>Ö14 Bus-Erschliessung Balsthal-Ost</li><li>Ö1 30'-Takt zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen</li><li>M3 Kapazitätserhöhung Kantonsstrasse</li><li>M4 Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke</li></ul>  |            |



| Buseigentrasse (mit Aufhebung Personenverkehr OeBB)   | Variante 3a |
|---|-------------|
| <p>Anstelle des Bahntrassees würden Busse auf einer Eigentrasse zwischen Thalbrücke und äussere Klus verkehren. Die Variante 3a ermöglicht den Bussen damit eine grösstmögliche behinderungsfreie Fahrt. Weiter besteht die Möglichkeit einer Angebotsausweitung auf der Achse Balsthal – Oensingen, da die Busse mit einer doppelspurigen Bustrasse frei kreuzen können.</p> |             |
| <p>Bestandteile (Massnahmen):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Ö1 30'-Takt zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen</li><li>Ö2 Schnellbus im Dünnerntal</li><li>M3 Kapazitätserhöhung Kantonsstrasse</li><li>M4 Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke</li></ul>  |             |

| Buseigentrasseierung (ohne Aufhebung Personenverkehr OeBB)  | Variante 3b |
|---|-------------|
| Der Schwerpunkt der Variante 3b liegt bei der Schaffung eines Buseigentrassees im Bereich der staugefährdeten Abschnitte. Damit wird dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr die störungsfreie Fahrt durch die Klus ermöglicht, was sich positiv auf die Reisezeit und vor allem im direkten Vergleich zum motorisierten Individualverkehr auswirken soll.  |             |
| Bestandteile (Massnahmen):<br>Ö12 Busspur Äussere Klus – Wengimattkreisel entlang Kantonsstrasse oder als <b>Alternativvariante</b><br><b>Ö13 Rückwärtige Buserschliessung über Industrie von Roll Areal</b><br>Ö14 Bus-Erschliessung Balsthal-Ost<br>Ö1 30'-Takt zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen<br>Ö2 Schnellbus im Dünnerntal<br>M3 Kapazitätserhöhung Kantonsstrasse<br>M4 Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke |             |

| Umfahrung Klus  | Variante 4 |
|---|------------|
| Mit einer Umfahrung des Städtchen Klus kann dieses massgeblich vom Individualverkehr entlastet werden und der Engpass in der Klus beseitigt werden. Der öV kann behinderungsfrei durch Städtchen Klus zirkulieren. Das öV-Angebot wird punktuell ausgebaut. |            |
| Bestandteile (Massnahmen):<br>M1 Umfahrung Klus<br>M4 Kapazitätserhöhung Knoten Thalbrücke<br>Ö1 30'-Takt zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen<br>Ö4 15'-Takt auf Buslinien (alternativ Ö2: Schnellbus im Dünnerntal)                                      |            |

#### 4.1. Bewertungsgrundlagen

Die Kriterien zur Bewertung der Varianten wurden nach den Wirkungsbereichen Qualität der Verkehrssysteme, Verkehrssicherheit, Nachhaltigkeit bezüglich Auslastung, Raumordnung/Umwelt und Kosten definiert. Die einzelnen Vertreter der Begleitgruppe haben in der Folge eine Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien vorgenommen. Daraus wurde der durchschnittliche Wert abgeleitet.

| Wirkungsbereich                     | ☒             | Bewertungskriterien                                 | ☒       |
|-------------------------------------|---------------|---|---------|
| <b>Raumordnung / Umwelt</b>         | <b>41.25%</b> | Beeinträchtigungen Siedlung                         | 10.75 % |
|                                     |               | Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch             | 11.25 % |
|                                     |               | Erhalt wirtschaftlich erforderliche Verkehre        | 8.25 %  |
|                                     |               | Entwicklungspotenziale Siedlung                     | 11.00 % |
| <b>Qualität der Verkehrssysteme</b> | <b>23.75%</b> | Qualität Infrastruktur für MIV                      | 7.75 %  |
|                                     |               | Qualität System öV                                  | 7.00 %  |
|                                     |               | Qualität für Fuss- und Veloverkehr                  | 4.50 %  |
|                                     |               | Qualität kombinierter Verkehr                       | 4.50 %  |
| <b>Kosten</b>                       | <b>17.50%</b> | Betriebs- und Unterhaltskosten inkl. Amortisationen | 17.50 % |
| <b>Verkehrssicherheit</b>           | <b>6.75%</b>  | Erhöhung der Verkehrssicherheit                     | 6.75 %  |

Tabelle 3: **Bewertungskriterien je Wirkungsbereich mit mittlerer Gewichtung**

#### 4.2. Bewertung der Lösungsvarianten

Im Sinne einer Nutzwertanalyse wurden die Varianten bewertet und die Nutzwerte der Varianten mittels Multiplikation der Gewichtungen ermittelt. In den Nutzwert gingen die Kosten (Betriebs- und Unterhaltskosten inkl. Amortisation) zusammen mit den weiteren Kriterien mit ein. Die Ergebnisse wurden nachfolgend mit einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Diese zeigt, dass die Ergebnisse auch bei einer Änderung der Gewichtung stabil sind.

Aus der Bewertung der Lösungsvarianten geht folgende Rangierung hervor.

- |  |               |
|--|---------------|
| <b>Rang 1: Umfahrung Klus</b>  | (Variante 4)  |
| <b>Rang 2: Bus- Eigentrassee</b> (mit Aufhebung Personenverkehr OeBB)  | (Variante 3a) |
| <b>Rang 3: Bus- Eigentrassee</b> (ohne Aufhebung Personenverkehr OeBB) | (Variante 3b) |
| <b>Rang 4: Spurbussystem</b>   | (Variante 2)  |
| <b>Rang 5: Ausbau öV- Angebot zu Hauptverkehrszeit</b>                 | (Variante 1)  |

Die Variante 4 „Umfahrung Klus“ erreichte den ersten Rang, gefolgt von den beiden Varianten mit Bus- Eigentrassierungen. Als nicht zielführend erwiesen sich die Varianten 1 und 2.

Speziell wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine fachtechnische Beurteilung handelt. Die Argumente zu einer Aufhebung des Personenverkehrs bei der OeBB dürften politisch konträr angesehen werden.

### 4.3. Folgerungen

#### Umfahrung Klus – die wirksamste Variante

Die Umfahrung Klus erhöht die Gesamtleistungsfähigkeit auf der Hauptachse zwischen Oensingen und Balsthal um zirka 20 bis 25%. Die Klus kann damit bis zu einem Angebotsplafond von zirka 1'400 Fahrzeugen pro Fahrtrichtung und Stunde behinderungsfrei durchquert werden. Der Engpass auf der Zufahrt in den Bezirk Thal wird erheblich entschärft bzw. behoben.

Das Städtchen Klus wird durch die neue Linienführung wesentlich vom Verkehr befreit und mit Hilfe von flankierenden Massnahmen nachhaltig entlastet. Der Restverkehr reduziert sich im Städtchen Klus auf ein minimales Mass und eröffnet neue Perspektiven für eine Siedlungsentwicklung. Um die Wirkung der Umfahrung Klus auch städtebaulich nutzen zu können, bedarf es in Abstimmung mit dem Strassenprojekt an einer aktiven Planung der Siedlungsentwicklung und Gestaltung des Städtchens. Da vereinzelt auch örtliche Gewerbebetriebe von der ausbleibenden „Laufkundschaft“ betroffen sein könnten, gewinnen Entwicklungs- und Erschliessungskonzepte an Bedeutung.

Nebst der generell zu erwartenden Verkehrsentwicklung erzeugen Neuanlagen erfahrungsgemäss auch Zusatzverkehr. Wie hoch dieser ausfallen könnte, bleibt aufgrund der Netzstruktur mit den durch die Topologie bedingten kanalisierten Wegen schwierig abzuschätzen. Um möglichst neue Engpässe im Strassennetz zu vermeiden, sind bei der Projektierung der Umfahrung Klus die Anschlusspunkte an das bestehende Strassennetz sorgfältig zu planen sowie die Kapazitäten entlang der gesamten Achse Oensingen-Balsthal zu überprüfen.

Gemäss Zukunftsbild sollen neu induzierte Quell- / Zielverkehre aus den Entwicklungsschwerpunkten möglichst auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert werden. Dieses Ziel dürfte mit der Eröffnung einer Umfahrungsstrasse und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung des MIV gegenüber dem öffentlichen Verkehr schwieriger zu erreichen sein. Eine Chance besteht dann mit einer gezielten Verbesserung des öV's vor der Eröffnung der Umfahrungsstrasse Marktanteile zu gewinnen. So können öV-Angebotserweiterungen, Taktverdichtungen oder Massnahmen beim Langsamverkehr zu einer ausgewogenen Entwicklung aller Verkehrsträger beitragen. Im Vordergrund steht zwecks Umfahrung der staugefährdeten Abschnitte die Prüfung einer vergleichsweise einfach zu realisierenden Busführung über heutige Industrie- und Gewerbeareal (vormals von Roll Areal).



### **Bus- Eigentrassee – flexibel umsetzbar mit beschränkter verkehrlicher Wirkung**

Alle betrachteten öV-Varianten erfordern ein gut funktionierendes und gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiges öV-System. Wie die IST-Analyse aufzeigte, sind die Reisezeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich länger als im Individualverkehr, selbst wenn letzterer von Verlustzeiten bei Staubildungen auf der Strasse betroffen ist.

Massnahmen wie ein Bus- Eigentrassee verbessern zwar durch geringfügige Reisezeitverbesserungen und gesicherte Anschlüsse das öV-System, dürften aber nur unwesentlich zu Verkehrsverlagerungen (Veränderung des Modal Split; Verkehrsmittelwahl) führen. Gleiches gilt für Angebotserweiterungen, welche im ländlich geprägten Raum mit begrenzter Nachfrage aufgrund deren Wirtschaftlichkeit auch Grenzen gesetzt sind. Insgesamt bleibt die Erkenntnis, dass Massnahmen im öffentlichen Verkehr zwar die Verkehrsnachfrage auf der Strasse etwas mindern können, aber strukturbedingt die bestehende Verkehrsproblematik nicht nachhaltig zu lösen vermögen.

Die grösste Wirkung kann dann erwartet werden, wenn der Leidensdruck für den motorisierten Individualverkehr infolge der Stauproblematik gross ist, was einem angebotsorientierten Ansatz entspricht.

Kurzfristig ist die öV-Linienführung durch das heutige Industrie- und Gewerbeareal zu prüfen. Eine solche sollte, sofern keine umfangreichen Infrastrukturinvestitionen erforderlich werden, zeitnah realisierbar sein.

Die Verkehrsnachfrage auf der Solothurnstrasse zwischen Oensingen und Balsthal bleibt dennoch hoch. Die Stauproblematik wird nur vorübergehend etwas abgemindert und akzentuiert sich dann zunehmend. Das Städtchen Klus wird nicht entlastet, der Bezirk Thal kann sich nur bedingt entwickeln. Als Folge davon werden sich die Verkehrsbelastungen im Thal kaum verändern.

## 5. Kernaussagen

### Ausbau ÖV-Angebot und Eigentrassee

#### ❖ **ÖV-Massnahmen alleine reichen nicht aus**

Varianten, welche nur aus öv-Massnahmen bestehen, sind in ihrer verkehrlichen Wirkung beschränkt und bieten insgesamt ein zu geringes Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Die maximale Entlastungswirkung während der Hauptverkehrszeit liegt schätzungsweise bei 80-100 Fahrzeugen pro Stunde, was einer Entlastung von weniger als 10% entspricht. Eine dichtere Folge als ein 15'-Takt ist aufgrund der fehlenden Zugsanschlüsse in Oensingen nicht zweckmässig.

#### ❖ **ÖV-Massnahmen kurzfristig umsetzbar**

ÖV-Massnahmen weisen gegenüber der Umfahrv Variante den Vorteil auf, dass sie unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit in einem kürzeren Zeithorizont realisiert werden können. So sind Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie zur leichten Entspannung der Verkehrsproblematik in der Klus bereits vor der Eröffnung einer Umfahrvstrasse umzusetzen. Zudem soll überprüft werden, ob mittels Verkehrsmanagement der Bus vor der Durchfahrt durch das Städtchen Klus priorisiert werden kann und der motorisierte Individualverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes aufgestellt werden könnte (Stauraummanagement).

#### ❖ **Beschleunigung OeBB nicht zweckmässig**

Aufgrund der geringen Haltestellenabfolge können höhere Streckengeschwindigkeiten kaum zu einer Verkürzung der Fahrzeit beitragen. So ist selbst mit einem modernen, beschleunigungsstarken Rollmaterial im optimalsten Fall auf der Strecke Oensingen – Balsthal ein Fahrzeitgewinn von 1 Minute je Richtung zu erzielen, was nicht zu einer höheren öv-Nachfrage führt.

#### ❖ **Verlängerung OeBB nach Solothurn ist unwirtschaftlich**

Eine Verlängerung der OeBB nach Solothurn hätte zwar ihren Charme. Betriebliche Abhängigkeiten (ungünstige Umlaufverhältnisse, Ersatzmassnahmen im Abschnitt Oensingen - Balsthal) ermöglichen jedoch keinen wirtschaftlichen Betrieb. Mit der Taktverdichtung auf der Linie Solothurn – Gänsbrunnen und den auf den 30'-Takt verdichteten Buslinien bietet sich aus dem Dünnerntal eine gute Alternative via Weissensteintunnel nach Solothurn an. Zudem besteht in Oensingen das grössere Nachfragepotenzial in Richtung Osten (Olten, Gäu).

#### ❖ **Verlängerung asm nach Balsthal**

Zwar ist die Direktverbindung nach Solothurn vorteilhaft, doch ist sie in Anbetracht der über doppelt so langen Reisezeit gegenüber dem Fernverkehr zu relativieren. Mit der Verlängerung der asm nach Balsthal kann aufgrund des geringen zusätzlichen Nachfragepotenzials lediglich eine minimale Entlastung während der Hauptverkehrszeit in der Klus erreicht werden. Die hohen Investitionskosten führen insgesamt zu einem ungünstigen Kosten-Nutzen Verhältnis.

#### ❖ **Angebotsverdichtung mit Bussen sinnvoller als mit Bahn**

Eine Angebotsverdichtung lässt sich beim Bus mit geringerem Aufwand als bei der Bahn realisieren. Bei der OeBB ist mit einer Zugskomposition und Fahrzeiten von 8 bis 9 Minuten der 30-Minuten Takt möglich. Für eine Taktverdichtung bei der OeBB auf den 15-Minuten Takt ist eine zweite Zugskompositionen erforderlich. Als Kreuzungspunkt bietet sich auf-

grund der idealen Lage der Bahnhof Klus an. Dort müssten allerdings die Personenanlagen kostenintensiv um- und ausgebaut werden (schienenfreier Zugang).

❖ **(Partielle) Eigentrassierung Bus vorsehen**

Die Situation im Strassenverkehr bedingt auf dem Abschnitt Äussere Klus bis Wengimatt eine Eigentrassierung für den Bus. Als Variante bietet sich auf der Ostseite der Kantonsstrasse eine zirka 600 Meter lange Busspur an. Die Investitionskosten dürften aufgrund der Topographie allerdings sehr kostspielig sein. Als kostengünstige Alternative könnte die Linienführung - zumindest in der Abendspitze - durch das Industrie- und Gewerbeareal von Roll verlegt werden.

❖ **Attraktive öV-Erschliessung bedingt gute Verbindungen nach Oensingen (15'-Takt)**

Um den Bezirk Thal attraktiv mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen, sind weiterhin direkte Busverbindungen nach Oensingen anzubieten. Mit der Verdichtung zum 15-Minuten Takt könnte ein schlanker Anschluss an die Regionalzüge am Jurasüdfuss angeboten werden und die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Gäu deutlich verbessern.

❖ **Nur bedingte Verbesserungen durch zusätzlichen Schnellbus im Dünnerntal**

Ein Schnellbus im Dünnerntal, welcher nur auf der Hauptachse verkehrt, bringt nur bedingt Verbesserungen. Zwar verkürzt sich die Fahrzeit durch die wegfallenden Stichfahrten zu den Dorfzentren von Herbetswil, Aedermannsdorf und Matzendorf, doch ist zum Erreichen der peripher gelegenen Haltestellen mehr Zeit einzurechnen. Insgesamt kann kaum ein Reisezeitgewinn erzielt werden.

### Umfahrung Klus

❖ **Massive Entlastung des Städtchen Klus, Engpassbeseitigung**

Eine Umfahrungsstrasse entlastet das Städtchen Klus deutlich und bietet dort ein Siedlungsentwicklungspotenzial. Für den Bezirk Thal wird der heutige Engpass im Strassennetz entschärft beziehungsweise behoben.

Die Rahmen der weiteren Planungsarbeiten der Umfahrung Klus sind insbesondere die kapazitätsbestimmenden Anschlussknoten sorgfältig zu planen.

❖ **Umsetzung von öV-Massnahmen vor Eröffnung Umfahrungsstrasse**

Mit einer Realisation der Umfahrungsstrasse ist voraussichtlich nicht vor 2020 zu rechnen. Bis dahin wird die Verkehrsnachfrage auf der Strasse weiterhin zunehmen, was die Stau-problematik weiter akzentuiert. Mit der Umsetzung von öV-Massnahmen vor der Eröffnung der Umfahrung Klus soll mindestens in der Ortsdurchfahrt Klus eine qualitative Verbesserung angestrebt werden.

❖ **Restverkehr im Städtchen Klus**

Mit einer Umfahrung Klus wird sich der Verkehr im Städtchen auf den Ziel-Quellverkehr und allenfalls kleinräumigen Durchgangsverkehr (Quartiere Mühlefeld/Sagmatt) beschränken.

Die zukünftige Verkehrsmenge im Städtchen Klus ist aufgrund des noch unbekanntes Siedlungsentwicklungskonzeptes schwierig abzuschätzen. Vorsichtige Prognosen gehen von einem Tagesverkehr in der Grössenordnung von 2'000 - 3'000 Fahrzeugen aus.

## Verkehr auf der Schiene – Güterverkehr

### ❖ Güterverkehr auf der Schiene ab Oensingen bis zum Bahnhof Klus sicherzustellen

Ob nach der Aufgabe und Verkauf des rollenden Lagers im 2011 die Nachfrage für einen regelmässiger Güterverkehr bis zum Bahnhof Balsthal noch vorhanden ist, wird sich zeigen müssen. Auch sind im Industrie- und Gewerbeareal in der Klus die Gleise zu grossen Teil gekappt oder entfernt worden, es sind nur noch wenige Betriebe ans Schienennetz angeschlossen. Regelmässig bedient sind die KEBAG-Verladestation und die Firma Marti.

## Park+Ride, Bike+Ride

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 wie die letztlich immer noch mit Ausnahme während den Hauptverkehrszeiten geringen Verlustzeiten für den MIV sprechen gegen einen Ausbau des P+R-Standortes Balsthal.

Um eine spürbare Steigerung der Nachfrage nach P+R- Parkplätzen in Balsthal zu erzielen, müssten sich die Bedingungen beim Park+Ride in Oensingen sowie generell die freie Verfügbarkeit von Parkplätzen im Gäu verändern, was politisch kaum durchsetzbar ist.

## Ausweichverkehr

Der Ausweichverkehr hängt in erster Linie vom Verkehrsgeschehen – und dem Auftreten von Störfällen – auf dem umliegenden Autobahnnetz ab. Staugefährdet ist insbesondere die A2 mit der Belchenrampe im Abschnitt zwischen Sissach und der Verzweigung Härkingen. Unter normalen Verkehrszuständen spielt der Ausweichverkehr keine Rolle, da die Fahrzeit über den oberen Hauenstein und somit durch das Thal deutlich höher ist.

Ansatzpunkt ist hier ein übergeordnetes, mit dem Nationalstrassennetz koordiniertes Verkehrsmanagement (Massnahme W3). Dieses ist beim ASTRA ins Gespräch zu bringen, um die Möglichkeiten verkehrslenkender Massnahmen zu klären.

## Transjurane

Die vollständige Inbetriebnahme der Transjurane wird sich aller Voraussicht nach kaum auf die Verkehrsnachfrage im Bezirk Thal auswirken, da mit der Transjurane Reisezeitgewinne vor allem auf dem Abschnitt in Richtung Biel erzielt werden und diese nicht direkt die Routenwahl durch den Bezirk Thal begünstigen.

## 6. Empfehlungen

Zur Erreichung der im Zukunftsbild formulierten Ziele empfehlen wir die Planung der Umfahrungsstrasse Klus kombiniert mit Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben. Da das Umfahrungsprojekt Klus voraussichtlich erst mittelfristig in Betrieb genommen werden kann, gewinnen die kurzfristig zu realisierenden öV-Massnahmen an Bedeutung. So sind Taktverdichtungen während der Hauptverkehrszeit (Angebotserweiterung), die Realisierung von Busspuren als auch Möglichkeiten zur Bus-Priorisierung (Betriebliche Verbesserungen) zu prüfen. Folgende Massnahmen werden zur Umsetzung empfohlen:

### **kurzfristig**

- öV- Angebot erweitern: Prüfen von Taktverdichtungen während Hauptverkehrszeit
- Zuverlässigkeit des öV's verbessern: Realisierung von Busspuren oder alternativen Linienführungen (Industrie- und Gewerbeareal) prüfen.
- Betriebliche Optimierungen: Busbevorzugung an neuralgischen Knotenpunkten
- Ausweichverkehre von der Nationalstrasse: Koordination mit dem ASTRA, Überprüfung eines überregionalen Verkehrsmanagements
- Verbesserung und Stärkung des Langsamverkehrs

### **mittelfristig**

- Realisierung und Eröffnung der Umfahrung Klus inkl. flankierende Massnahmen (Betriebs- und Gestaltungskonzept, Umgestaltung Städtchen Klus, Stärkung öV/ LV)
- Umsetzung des Siedlungsentwicklungskonzeptes Städtchen Klus

### **langfristig**

- Weitere Verbesserung des öV's: Taktverdichtung zu den Siedlungsschwerpunkten

### 6.1. Aktionsplan

| Massnahmen  | nächste Schritte  | Zeitraum                          | Zuständigkeit |
|---|---|-----------------------------------|---------------|
| Hinweise zu den Planungsarbeiten der Umfahrung Klus           | - Netzentwicklung: Verkehrstechnische Überprüfung der Abfolge der Netzelemente und Kapazitäten entlang der gesamten Achse   | sofort                            | AVT           |
|   | - Sogfältige Planung der Anschlussknoten  | sofort                            | AVT           |
|   | - Siedlungsentwicklungskonzept für das Städtchen Klus (Städtebau) auslösen  | sofort                            | Gde Balsthal  |
| Taktverdichtung hinteres Dünnerntal                           | - Taktverdichtung zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen prüfen im Zusammenhang mit der Angebotserweiterung zwischen Solothurn und Gänsbrunnen   | kurzfristig                       | AVT           |
| Taktverdichtung in Hauptverkehrszeit                          | - Taktverdichtung zwischen Oensingen und Balsthal prüfen  | kurzfristig                       | AVT           |
| Busspur ab äussere Klus bis Knoten Wengimatt                  | - Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Busspur zwischen äussere Klus und Knoten Wengimatt prüfen.  | kurzfristig                       | AVT           |
| Alternative Linienführung über Industriegebiet von Roll Areal | - Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer alternativen Linienführung via Industrieareal von Roll prüfen   | kurzfristig                       | AVT           |
| Buspriorisierung / Stauraumbewirtschaftung                    | - Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Buspriorisierung und Stauraumbewirtschaftung am Knoten Wengimatt prüfen   | kurzfristig                       | AVT           |
| Park+Ride / Bike+Ride - Konzept                               | - Erarbeitung einer Park+Ride / Bike+Ride Studie Bezirk Thal / Oensingen zwecks vertiefter Potenzialanalyse und Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten  | kurzfristig                       | AVT           |
| Verbesserung / Stärkung Langsamverkehr                        | - Verbesserungen beim Langsamverkehr sind generell im Rahmen von Strassensanierungen zu planen und zu realisieren (Optimierung der LV-Linienführung auf der Solothurnerstrasse Klus-Balsthal) | kurzfristig                       | AVT           |
| Ausweichverkehre von Nationalstrasse                          | - Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten zur Unterbindung von Ausweichverkehren, Machbarkeit eines überregionalen Verkehrsmanagements in Koordination mit dem ASTRA prüfen                      | kurzfristig<br>-<br>mittelfristig | AVT / ASTRA   |