

Regierungsratsbeschluss

vom 3. März 2015

Nr. 2015/326
KR.Nr. I 187/2014 (BJD)

Interpellation Fabian Müller (SP, Balsthal): Resultate aus dem Aktionsplan der Mobilitätsstudie Thal (10.12.2014) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Im Juli 2012 wurde die Mobilitätsstrategie für den Bezirk Thal erarbeitet. Darin integriert ist ein Aktionsplan mit verschiedenen Massnahmen, die vom Kanton geprüft oder umgesetzt werden sollen. Hierzu stellen sich nun nach 2 ½ Jahren diverse Fragen. Ich bitte den Regierungsrat, zu diesen Stellung zu nehmen:

1. Taktverdichtung hinteres Dünnerntal: Wurde die Taktverbindung zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen geprüft? Wie sind die Resultate und ab welchem Zeitraum kann mit einer Taktverdichtung im hinteren Dünnerntal gerechnet werden? Kann dieses Resultat die Diskussion um die Revision des Weissensteintunnels beeinflussen, da mit einer besseren Verbindung auch die Benutzung ansteigen dürfte?
2. Taktverdichtung in Hauptverkehrszeit: Wurde die Taktverdichtung zwischen Oensingen und Balsthal geprüft? Wie sind die Resultate? Ab welchem Zeitraum kann mit einer Taktverdichtung zwischen Oensingen und Balsthal gerechnet werden?
3. Busspur ab äussere Klus bis Knoten Wengimatt: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Busspur zwischen der äusseren Klus und dem Knoten Wengimatt geprüft? Wie sind die Resultate und ab wann wird diese Busspur umgesetzt?
4. Alternative Linienführung über Industriegebiet von Roll Areal: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer alternativen Linienführung via Industrieareal von Roll geprüft? Wie sind die Resultate? Wäre dies eine Alternative zu einer Busspur (siehe Frage 3)?
5. Buspriorisierung / Stauraumbewirtschaftung: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Buspriorisierung und Stauraumbewirtschaftung am Knoten Wengimatt geprüft? Wie sind die Resultate und ab wann kann mit einer Buspriorisierung und Stauraumbewirtschaftung gerechnet werden?
6. Park+Ride/Bike+Ride - Konzept: Wurde eine Park+Ride/Bike+Ride Studie Bezirk Thal/Oensingen zwecks vertiefter Potentialanalyse und dem Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten erstellt? Wie sind die Resultate? Was wurde bereits umgesetzt? Was ist in Planung?
7. Verbesserung / Stärkung Langsamverkehr: Wurde eine Optimierung der Langsamverkehrslinienführung auf der Solothurnerstrasse Klus-Balsthal geprüft? Wie sind die Resultate? Was wurde bereits umgesetzt? Was ist in Planung?

8. Ausweichverkehr von Nationalstrassen: Wurde die Machbarkeit eines überregionalen Verkehrsmanagements in Koordination mit dem Astra geprüft? Wie sind die Resultate? Ab welchem Zeitpunkt kann mit der Einführung dieses Verkehrsmanagements gerechnet werden?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie Thal wurde die Wirkung der vier Strategieansätze (1) Verkehr vermeiden, (2) Verkehr verlagern, (3) Verkehr lenken und (4) Verkehr verträglich gestalten, untersucht. Zum Erreichen der in der Mobilitätsstrategie formulierten Ziele, insbesondere dem Ziel der Sicherstellung der Mobilität der Thaler Bevölkerung und der Erhaltung der heutigen Wirtschaftsstruktur, erweist sich der Bau der Verkehrsentslastung Klus („Umfahrung Klus - Balsenthal“) als wirksamster Ansatz. Mit der Realisierung der Umfahrungsstrasse ist jedoch nicht vor 2020 zu rechnen. Somit schlägt die Mobilitätsstrategie zwecks leichter Entspannung der Verkehrsproblematik in der Klus und zur grundsätzlichen Stärkung des öffentlichen Verkehrs (öV) vor, bereits vor dem Bau der Umfahrungsstrasse punktuell Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs umzusetzen. Die Fragen des Interpellanten beziehen sich somit insbesondere auf diese Massnahmen, welche in einem Aktionsplan zusammengefasst sind.

Betreffend die Projektierung der Verkehrsentslastung Klus liegt das Vorprojekt vor. Im Sommer 2015 wird das Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Ausarbeitung des Bauprojektes wird im Herbst 2015 in Angriff genommen. Die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens soll im Jahr 2016 erfolgen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Taktverdichtung hinteres Dünnerntal: Wurde die Taktverbindung zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen geprüft? Wie sind die Resultate und ab welchem Zeitraum kann mit einer Taktverdichtung im hinteren Dünnerntal gerechnet werden? Kann dieses Resultat die Diskussion um die Revision des Weissensteintunnels beeinflussen, da mit einer besseren Verbindung auch die Benutzung ansteigen dürfte?

Zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen ist der Takt bereits je einmal am Morgen und am Mittag auf einen Halbstundentakt verdichtet. In diesen Zeiten verkehrt auch - ergänzend zum Stundentakt Solothurn - Moutier - ein zusätzlicher Zug zwischen Solothurn und Gänsbrunnen. Dieses Angebot könnte mit dem vorhandenen Fahrzeugpark auf weitere Betriebszeiten (z. B. eine zusätzliche Verbindung am Morgen und während der Hauptverkehrszeit am Nachmittag) ausgedehnt werden. Eine Prüfung der Machbarkeit wurde jedoch nicht vorgenommen. Sollte eine Umsetzung weiter verfolgt werden, sind allerdings noch Detailabklärungen durchzuführen (z. B. Trassenverfügbarkeit im Raum Langendorf - Solothurn West, insbesondere unter Berücksichtigung des Güterverkehrs im Raum Solothurn West).

Aufgrund der Vorgabe gemäss Massnahmenplan 2014, die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr ab 2016 zu plafonieren und keine neuen Angebote umzusetzen, wurde diese Massnahme nicht weiterverfolgt.

Mit einer Taktverdichtung für Zeiten, zu denen dieses Angebot effektiv gut genutzt wird, würden sich die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit der Sanierung des Weissensteintunnels verbessern. Eine Ausdehnung auf Zeiten mit nur schwacher Nutzung würde jedoch zu einer Verschlechterung des Kostendeckungsgrades von Bus und Bahn führen, was die Wirtschaftlichkeit der Sanierung des Weissensteintunnels weiter reduzieren würde.

Im Rahmen der vom Bundesamt für Verkehr BAV geforderten Umstellungsstudie der Bahnlinie Solothurn - Moutier werden sämtliche Möglichkeiten untersucht, welche die Nachfrage auf der Linie durch den Weissensteintunnel erhöhen könnte. Dabei würde eine weitere Taktverdichtung Welschenrohr - Gänsbrunnen - Solothurn unterstützend wirken.

3.2.2 Zu Frage 2:

Taktverdichtung in Hauptverkehrszeit: Wurde die Taktverdichtung zwischen Oensingen und Balsthal geprüft? Wie sind die Resultate? Ab welchem Zeitraum kann mit einer Taktverdichtung zwischen Oensingen und Balsthal gerechnet werden?

Eine Taktverdichtung Thal - Oensingen in der Hauptverkehrszeit wurde bereits im Rahmen der Beratung des Globalbudgets 2014 - 2015 durch den Kantonsrat erörtert (KRB Nr. SGB 082/2013 vom 3. Juli 2013). Ein entsprechender Antrag zur Erhöhung des Globalbudgets für den „Anschluss Thal an Regio Oensingen“ wurde vom Kantonsrat abgelehnt (Protokoll Kantonsrat, IV. Session - 9. Sitzung - 3. Juli 2013, S. 475 f.).

Auch diese Massnahme ist aufgrund der Plafonierung der öV-Mittel ab 2016 nicht weiterverfolgt worden.

Kurzfristig konnte nun eine kostenneutrale Lösung - zumindest für den Raum Oensingen - Balsthal - umgesetzt werden. Am späteren Nachmittag können die Busse ab Oensingen aufgrund der Stausituation in der Klus in Fahrtrichtung Thal die Anschlüsse der Fernverkehrszüge nicht mehr abwarten. Diese Busse verkehrten somit bisher unmittelbar nach ihrer Ankunft in Oensingen als „Dienstfahrten“ zurück Richtung Thal (bis Thalbrücke) resp. Richtung Mümliswil (bis Balsthal). Seit dem 28. Januar 2015 stehen diese Dienstfahrten den Fahrgästen zur Verfügung. Damit besteht am Nachmittag der Anschluss von den Regionalverkehrszügen bis zur Thalbrücke bzw. nach Balsthal. Für weitergehende Angebotsausbauten müssten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, was zu höheren Abgeltungen führen würde.

3.2.3 Zu Frage 3:

Busspur ab äussere Klus bis Knoten Wengimatt: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Busspur zwischen der äusseren Klus und dem Knoten Wengimatt geprüft? Wie sind die Resultate und ab wann wird diese Busspur umgesetzt?

Die Machbarkeit einer Busspur parallel zur Kantonsstrasse auf dem Abschnitt Äussere Klus bis Kreisel Wengimatt wurde geprüft: Entlang dem südlichen Abschnitt behindert auf der rechten Seite die mit Steinschlagnetzen gesicherte Felswand den Bau einer Busspur. Eine seitliche Verlegung der Kantonsstrasse gegen Westen ist aufgrund des parallel verlaufenden Bahntrasses und der bestehenden Bebauungen nicht möglich. Entlang dem nördlichen Abschnitt ist der Nutzen einer Busspur beschränkt, da die relevanten Verlustzeiten im südlichen Abschnitt entstehen (u. a. Zufahrt Äussere Klus). Zudem müsste auf diesem Abschnitt ebenfalls eine Stützmauer versetzt werden. Flankierend dazu wäre eine öV-Bevorzugung am Kreisel Wengimatt sowie an der bestehenden Lichtsignalanlage Äussere Klus notwendig.

Die Infrastrukturkosten würden sich insgesamt auf ca. 5 Mio. Franken belaufen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist für die täglich maximal 6 betroffenen Kurse somit zu gering.

3.2.4 Zu Frage 4:

Alternative Linienführung über Industriegebiet von Roll Areal: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer alternativen Linienführung via Industrieareal von Roll geprüft? Wie sind die Resultate? Wäre dies eine Alternative zu einer Busspur (siehe Frage 3)?

Die Machbarkeit einer alternativen Linienführung wurde geprüft.

Mit dem Lösungsansatz, die Stausituation in der Klus durch das Industriegebiet zu umfahren, lässt sich die Fahrzeit im Teilabschnitt Äussere Klus - Wengimatt während den Stauzeiten um ca. 2 bis 3 Minuten reduzieren. In den übrigen Zeiten resultiert jedoch eine Fahrzeitverlängerung um ca. 2 Minuten.

Das planende Büro empfiehlt somit, diese Massnahme nur während den abendlichen Stauzeiten umzusetzen (6 Kurse). Diese alternative Busführung lässt sich im Vergleich mit der unter Frage 3 genannten Busspur deutlich kostengünstiger umsetzen. Die Kosten liegen laut einer Schätzung bei ca. Fr. 300'000.00.

Nachdem die Machbarkeit nachgewiesen ist, werden in der nun anstehenden Projektphase die Massnahmen konkretisiert (bauliche und betriebliche Aspekte). Die alternative Linienführung kann frühestens – in Abhängigkeit des definitiven Umsetzungsentscheides – auf den Fahrplanwechsel 2016/2017 im Dezember 2016 in Betrieb genommen werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

Buspriorisierung / Stauraumbewirtschaftung: Wurde die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Buspriorisierung und Stauraumbewirtschaftung am Knoten Wengimatt geprüft? Wie sind die Resultate und ab wann kann mit einer Buspriorisierung und Stauraumbewirtschaftung gerechnet werden?

Die Buspriorisierung / Stauraumbewirtschaftung am Knoten Wengimatt ist entweder mit der Realisierung einer Busspur (Frage 3) oder der alternativen Linienführung (Frage 4) realisierbar.

3.2.6 Zu Frage 6:

Park+Ride/Bike+Ride - Konzept: Wurde eine Park+Ride/Bike+Ride Studie Bezirk Thal/Oensingen zwecks vertiefter Potentialanalyse und dem Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten erstellt? Wie sind die Resultate? Was wurde bereits umgesetzt? Was ist in Planung?

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie Bezirk Thal wurde das Park+Ride / Bike+Ride Angebot überprüft. Bezüglich Park+Ride wurde festgestellt, dass die vorhandenen Parkfelder in Balsthal nur beschränkt genutzt werden (Belegungsgrad ca. 50 %). Stärker nachgefragt wird von der Thalerbevölkerung hingegen das Park+Ride Angebot in Oensingen mit direkter Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Offensichtlich wird die Wegekette Park+Ride in Balsthal - Fahrt mit der OeBB nach Oensingen - Umsteigen in Oensingen (respektive umgekehrt) als zu umständlich empfunden. Dies trotz regelmässigen Stausituationen in der Klus. Der aktuelle Auslastungsgrad der Park+Ride-Anlagen im Thal rechtfertigt somit aktuell keinen Angebotsausbau.

Bike+Ride-Anlagen sind an vielen Bushaltestellen vorhanden und werden auch grösstenteils genutzt. Zurzeit stehen keine Erweiterungsvorhaben an.

3.2.7 Zu Frage 7:

Verbesserung / Stärkung Langsamverkehr: Wurde eine Optimierung der Langsamverkehrslinienführung auf der Solothurnerstrasse Klus-Balsthal geprüft? Wie sind die Resultate? Was wurde bereits umgesetzt? Was ist in Planung?

Der Aktionsplan aus dem Jahr 2012 sieht vor, auf der Solothurnerstrasse jeweils im Rahmen von Strassensanierungen Verbesserungen für den Langsamverkehr zu realisieren. Seit dem Jahr 2012 standen jedoch keine Strassensanierungen an.

Hingegen sind im Rahmen der Sofortmassnahmen zur Verkehrsverflüssigung, welche in den Jahren 2008 und 2010 umgesetzt wurden, bereits diverse Verbesserungen zugunsten des Langsamverkehrs realisiert worden: Fussgängermitteinseln, Aufstellflächen für Linksabbieger, Markierung eines Radstreifens im Abschnitt Kreisel Thalbrücke - Sagmattstrasse sowie ergänzende Massnahmen für Radfahrer im Bereich des provisorischen Kreisels Wengimattstrasse. Insbesondere wurde eine neue Langsamverkehrsverbindung Tankstelle Coop - Wengimattstrasse - Bahnhofstrasse realisiert.

Im Rahmen der Realisierung der Verkehrsentslastung Klus sind weitere Verbesserungen für den Langsamverkehr vorgesehen.

3.2.8 Zu Frage 8:

Ausweichverkehr von Nationalstrassen: Wurde die Machbarkeit eines überregionalen Verkehrsmanagements in Koordination mit dem Astra geprüft? Wie sind die Resultate? Ab welchem Zeitpunkt kann mit der Einführung dieses Verkehrsmanagements gerechnet werden?

In den vergangenen Jahren hat die Verkehrsbelastung auf dem Nationalstrassennetz weiter zugenommen. Die Unfallhäufigkeit und in der Folge die Stauanfälligkeit sind deutlich angestiegen, was zu mehr Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz führt. Mit dem Projekt 6-Streifenausbau zwischen Härkingen und Luterbach sowie dem Bau der dritten Tunnelröhre am Belchen werden mittel- bis langfristig höhere Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz geschaffen. Dadurch soll die Stauproblematik deutlich entschärft und damit auch der Ausweichverkehr vermieden werden.

Das aktuelle überregionale Verkehrsmanagement wurde im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsmanagementpläne der Nationalstrassen für den Abschnitt Verzweigung Härkingen - Verzweigung Augst mit dem ASTRA thematisiert. Die Verkehrsmanagementpläne des ASTRA umfassen Massnahmen, Bedingungen und Zuständigkeiten für das Umsetzen der vier Verkehrsfunktionen Lenken, Leiten, Steuern und Informieren.

Das Verkehrsmanagement des ASTRA sieht jedoch nicht vor, die Ausweichroute über den oberen Hauenstein gezielt zu aktivieren. Das heisst, dass bei Überlastung der Belchenrampe keine diesbezüglichen Routenempfehlungen gemacht werden. Bei Behinderungen werden mittels Wechseltextanzeigen grossräumige Umleitungsrouten via Nationalstrassennetz empfohlen.

Weitergehende Massnahmen, welche den Ausweichverkehr bei Verkehrsbehinderungen auf der Nationalstrasse verhindern sollen, sind jedoch nicht möglich. Bei Stausituationen sind aufgrund örtlicher Nachfrageströme die Autobahnein- und -ausfahrten aufrecht zu erhalten und können nicht gezielt gesperrt werden. Möglichkeiten zur Trennung von örtlichem und regionalem Verkehr bestehen keine.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat