

# Regierungsratsbeschluss

vom 20. August 2019

Nr. 2019/1243

KR.Nr. VA 0031/2019 (BJD)

## Volksauftrag "Testphase: Offene Bahnschranken bei der Thalbrücke mit Busbetrieb" Stellungnahme des Regierungsrates

---

### 1. Volksauftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine mehrwöchige Testphase durchzuführen, in welcher die Bahnschranke bei der Thalbrücke (Balsthal) zu den verkehrsreichen Zeiten am Abend geöffnet bleibt. Anstelle des Bahnverkehrs soll während dieser Zeit die Verbindung mit einem Busbetrieb gewährleistet bleiben.

### 2. Begründung

Von der Thaler Bevölkerung ist bei Diskussionen zur Umfahrung Klus immer wieder zu hören, dass die Bahnschranke bei der Thalbrücke eine wesentliche Ursache für den stockenden Verkehr zu den verkehrsreichen Zeiten am frühen Abend in der Klus bei Balsthal sein soll. Pro Stunde ist die Schranke vier Mal geschlossen, wobei die Schliesszeit mehr als eine Minute beträgt. Dies führt dazu, dass der Verkehr dann auch für längere Zeit danach stockt, bis sich die Situation normalisieren kann. Ohne die Schranke könnten gemäss Berechnungen 6 Prozent mehr Fahrzeuge die Thalbrücke passieren.

Mit dieser Testphase, in welcher der öffentliche Verkehr durch den Busbetrieb gewährleistet bleibt, soll die Wirkung evaluiert werden.

Im günstigsten Fall könnte mit einer solchen Optimierung und weiteren Massnahmen auf eine 65-Millionen Franken teure Umfahrung Klus verzichtet werden.

### 3. Stellungnahme des Regierungsrates

#### 3.1 Einleitende Bemerkungen

Der Bezirk Thal, die Einwohnergemeinde Balsthal und das Städtchen Klus leiden seit Jahren unter einer unbefriedigenden Verkehrssituation. Sämtliche Verkehrsteilnehmer inkl. die Postauto-benutzer sind von der täglichen Stausituation betroffen. Am Abend können pro Stunde maximal rund 1'000 Fahrzeuge das Städtchen in Richtung Balsthal passieren. Die effektive Kapazitätsnachfrage liegt jedoch bereits heute höher, d.h. bei ca. 1'100 Fahrzeugen pro Stunde. Die Strasse durch das Städtchen Klus ist dadurch am Abend regelmässig überlastet, was jeweils zu langen Staus bis nach Oensingen führt. In Zukunft wird die Mobilitätsnachfrage auch in der Region Thal weiter moderat zunehmen. Prognosen zeigen, dass bis im Jahr 2035 die tägliche Verkehrsbelastung im Städtchen Klus rund 1'200 bis 1'350 Fahrzeuge betragen wird.

Mit dem Projekt Verkehrsanbindung Thal kann der Verkehr in Zukunft flüssig abgewickelt werden. Das heute vorliegende Projekt stösst bei den Behörden und bei der Bevölkerung auf eine breite Akzeptanz:

- Das Projekt ist seit dem Jahr 2000 im kantonalen Richtplan in der Abstimmungskategorie Festsetzung enthalten. An der Realisierung des räumlich abgestimmten Vorhabens besteht somit ein kantonales Interesse.
- Das Projekt wurde seither im Rahmen diverser Variantenstudien optimiert.
- Die Umsetzung des Projektes ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstrategie 2012 für den Bezirk Thal mit Planungshorizont 2030. Bestandteile der Strategie sind u.a. auch Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV).
- Schon im Rahmen der Erstellung der Mobilitätsstrategie wurden verschiedene Varianten mit Aufhebung der Bahnschranke Thalbrücke untersucht, mussten jedoch als Lösung für das Stauproblem in der Klus verworfen werden.
- Im Juni 2015 wurde für das heutige Projekt das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Mitwirkung zeigte auf, dass das Projekt von der Thaler-Bevölkerung mehrheitlich positiv beurteilt wird. Auch die Thaler Gemeindebehörden stehen hinter dem Projekt.
- Die Standortgemeinde Balsthal hat einen bedeutenden Gemeindebeitrag an das Projekt zu leisten. Sechs Thaler Einwohnergemeinden haben grossmehrheitlich einen Kredit für einen Beitrag zugunsten der Einwohnergemeinde Balsthal gesprochen (zwei Einwohnergemeinden haben das Geschäft noch nicht traktandiert). Dies ist ein starkes Zeichen für die regionale Akzeptanz des Projektes und unterstreicht den Wunsch der Region zur Umsetzung der Verkehrsanbindung Thal.
- Das Projekt erlaubt auch eine Weiterentwicklung des ÖV zwischen Oensingen und Balsthal. Dazu gehören häufigere Fahrgelegenheiten ab Balsthal und Thalbrücke nach Oensingen mit guten Anschlüssen aus den drei Talschaften und damit optimale Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr in Oensingen. Mit der heutigen Stausituation ist ein weiterer Ausbau des ÖV nicht möglich. Die nötige Betriebsstabilität sowie die Anschlüsse in Oensingen und Balsthal wären nicht gewährleistet.

### 3.2 Zu den Begründungen des Volksauftrages

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 eine von mehreren leistungsmindernden "Verkehrswiderständen" 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, stark frequentierte Fussgängerquerungen etc.. Dies kann mit computergestützten Simulationen nachgewiesen werden (s. nachfolgend Ziffer 3.3 und Ziffer 3.4).

Gemäss dem Begründungstext sollen mit der Aufhebung der Schrankenschliessung rund 6 % mehr Fahrzeuge die Thalbrücke passieren können. Die Grundlage für diese "Berechnung" wird jedoch nicht offengelegt. Sie basiert wahrscheinlich auf folgenden Annahmen: Die Bahnschranke ist pro Stunde viermal geschlossen. 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 236 Sekunden pro Stunde (entsprechend ca. 6 %) für den Strassenverkehr nicht passierbar.

Diese Abschätzung ist aus verschiedenen Gründen zu optimistisch, so u.a.:

- Die Abschätzung der Kapazitätserhöhung lässt ausser Betracht, dass die OeBB am Abend ca. 170 Personen pro Stunde von Oensingen nach Balsthal transportiert und damit einen wesentlichen Teil der Mobilitätsnachfrage abdeckt.
- Eine Aufhebung der Bahnschranken würde zu Mehrverkehr auf der Strasse führen, weil diese Personen das überlastete Verkehrssystem auf eine andere Weise passieren werden. Im Idealfall wird dies mit den Ersatzbussen erfolgen, welche in die Solothurnerstrasse vom Bahnhof links einbiegen oder auf der Solothurnerstrasse halten müssen.
- Aufgrund der Attraktivitätseinbusse des Ersatzbetriebes (s. Ziffer 3.5.1) ist aber auch mit anderen Effekten zu rechnen, wie z.B. Fahrten zum Bahnhof Thalbrücke mit Fahrrad, Fussgängerquerungen oder Umsteigen auf das Auto, welche in den Abschätzungen nicht berücksichtigt sind. Dieser Mehrverkehr würde bereits einen wesentlichen Teil der ca. 6 "gewonnenen" Kapazitätsprozente wieder "konsumieren".
- Die Abläufe und Zusammenhänge in überlasteten Verkehrssystemen sind viel komplexer und können nicht mit solch stark vereinfachenden Abschätzungen, wie im Begründungstext erfolgt, quantifiziert werden.

Die Aussage, dass mit der Aufhebung der Bahnschranke die Kapazität der Strasse um ca. 6 % erhöht werden kann, ist zudem umso mehr zu relativieren, als dass bereits heute der Kapazitätsbedarf rund 10 % über dem Kapazitätsangebot liegt und in Zukunft mit einer moderaten Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist.

### 3.3 Simulation versus Testbetrieb

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 werden. (Verkehrstechnische Überprüfung: [https://www.thalplus.ch/application/files/1115/3435/3627/O-5\\_2TK.00581-G-202\\_Verkehrstechnische\\_Ueberpruefung\\_v02-00-00.pdf](https://www.thalplus.ch/application/files/1115/3435/3627/O-5_2TK.00581-G-202_Verkehrstechnische_Ueberpruefung_v02-00-00.pdf)).

Die Simulation (vgl. auch: <https://www.thalplus.ch/gesamtprojekt>) wurde durch ein unabhängiges Verkehrsplanungsbüro durchgeführt. Eine Simulation weist gegenüber dem geforderten Testbetrieb wesentliche Vorteile auf, so z.B.:

- Mit einer Verkehrssimulation kann gewährleistet werden, dass zwei verschiedene Verkehrsregime (mit Schrankenschliessung/ohne Schrankenschliessung) basierend auf den massgebenden Verkehrsbelastungen zuverlässig verglichen werden. Die Interpretation eines Testbetriebes wäre hingegen weit weniger zuverlässig. Das Verkehrsaufkommen kann aus unterschiedlichsten Gründen täglich und saisonal stark variieren, so beispielsweise aufgrund temporärer Verkehrsbehinderungen auf der Nationalstrasse und dem damit verbundenen Ausweichverkehr sowie Baustellen, Unfällen, der Witterung etc..

- Mit der Verkehrssimulation können insbesondere auch zukünftige Verkehrsbelastungen simuliert werden (Prognoserechnungen), was mit einem Testbetrieb nicht möglich ist.
- Die Kosten für eine Simulation sind im Vergleich zur Durchführung einer Testphase sehr gering. So war die Untersuchung der Aufhebung der Bahnschranken lediglich ein Szenario, der ohnehin im Rahmen der Planungsarbeiten durchgeführten Simulationen. Die Kosten hierfür lagen im tiefen 4-stelligen Bereich.
- Die Verkehrssimulation kann durchgeführt werden, ohne die Benutzer des ÖV den nachteiligen Auswirkungen des Testbetriebs (s. Ziffer 3.5.1) auszusetzen.

### 3.4 Resultat der Verkehrssimulation

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 (Verlagerungseffekte sind noch nicht eingerechnet), sich dadurch aber die Kapazität nicht genügend erhöhen lässt, um die bereits heute bestehende Verkehrsbelastung zu bewältigen und damit den abendlichen Stau zu verhindern. Zudem ist trotz allen Bemühungen zur Dämpfung der Verkehrszunahme zukünftig auch im Thal mit einer moderaten Zunahme des Strassenverkehrs zu rechnen.

### 3.5 Machbarkeit Ersatzbetrieb

Trotzdem wurde die Machbarkeit einer Testphase im Rahmen der Beantwortung des Volksauftrages untersucht. Das Amt für Verkehr und Tiefbau kommt dabei zu folgendem Schluss:

- Für die Durchführung des Testbetriebes müssten in der Abendspitze, d.h. zwischen 16.00 Uhr und 18.30 Uhr, die jeweiligen Zugverbindungen der OeBB zwischen Oensingen und Balsthal durch einen Busbetrieb ersetzt werden. Betroffen wären in jeder Richtung fünf Züge. Ein Bahnbetrieb einzig zwischen Oensingen und Thalbrücke mit einem Ersatzangebot zwischen Thalbrücke und Balsthal wird für einen befristeten Versuch nicht als zielführend angeschaut. Einerseits stünde der nötige Platz für die zusätzlichen Busse am Bahnhof Thalbrücke nicht zur Verfügung und die zahlreichen zusätzlichen Busausfahrten vom Bahnhof Thalbrücke auf die Solothurnerstrasse beziehungsweise die zusätzlichen Fussgängerquerungen auf alternative Haltestellen würden den Verkehrsfluss in einem grösseren Ausmass behindern. Andererseits würde für die ÖV-Passagiere ein zusätzlicher Umsteigezwang geschaffen, da die bestehenden Buslinien aus Waldenburg und dem Guldental zum Bahnhof Balsthal nicht ohne grosse Fahrpläneingriffe bis Thalbrücke verlängert werden können.
- Der Testbetrieb müsste sinnvollerweise auf die bestehenden Fahrpläne der SBB, der asm und die Postautobetriebe abgestimmt werden. Damit die Anschlüsse auf die bestehenden Buslinien 94 (Balsthal-Waldenburg), 115 (Balsthal-Passwang-Zwingen) und 129 (Balsthal-Thalbrücke-Gänsbrunnen) - unter Berücksichtigung der Anzahl Fahrgäste - gewährleistet werden könnten, müssten dazu zwei Busse eingesetzt werden.
- Die Kosten für den Testbetrieb (Busersatz, Informationskampagne, Monitoring der Verkehrs- und Pendlerzahlen, Auswertung des Versuchs) werden auf ca. Fr. 100'000.00 geschätzt.
- Die detaillierte Umsetzung bezüglich die Abfahrtsorte an den Bahnhöfen Oensingen, Thalbrücke und Balsthal wäre noch detailliert auszuarbeiten.

### 3.5.1 Auswirkungen des Testbetriebes

Die nachteiligen Auswirkungen eines Testbetriebes wären nicht unerheblich. Während der Abendspitzenstunde von 16.00 Uhr bis 18.30 Uhr transportiert die OeBB zwischen Oensingen und Balsthal rund 440 Personen. Diese Fahrgäste müssten während dem Testbetrieb folgende Auswirkungen in Kauf nehmen:

- Die Züge der OeBB können zurzeit in Oensingen bis zu 5 Minuten auf verspätete SBB-Züge warten. Im Gegensatz zur Bahn könnten die Ersatzbusse infolge der längeren Fahrzeit nur beschränkt auf verspätete Züge warten.
- Die gegenüber dem Bahnbetrieb grundsätzlich längere Reisezeit der Busse sowie die zusätzlich staubedingten Verzögerungen würden dazu führen, dass in den meisten Fällen der Anschluss auf die Linie 129 (Balsthal-Thalbrücke-Gänsbrunnen) nicht gehalten werden kann. Dies deshalb, weil die Busse der Linie 129 ihre Abfahrt bei der Thalbrücke nur sehr bedingt verzögern könnten, da in Gänsbrunnen der Bahnanschluss sichergestellt werden muss und die Busse ohne Aufenthalt direkt wieder zurück verkehren müssen, damit bei der Thalbrücke der Anschluss nach Oensingen gewährleistet ist.
- Bei grösseren Verzögerungen der Ersatzbusse müsste damit gerechnet werden, dass in Balsthal auch die Anschlüsse auf die Linien 115 (Richtung Ramiswil-Mümliswil) und 94 (Richtung Holderbank-Waldenburg) nicht gehalten werden können.

Insgesamt müsste somit die ÖV-Kundschaft während einer solchen Testphase verschiedene Nachteile in Kauf nehmen, wie verpasste Anschlüsse und damit eine zusätzliche Reisezeit von 30 bis 60 Minuten, Komforteinbussen etc.. Verbunden mit dem Testbetrieb wären temporäre oder sogar längerfristige Verlagerungseffekte vom ÖV auf den Individualverkehr.

### 3.6 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 somit stark überschätzt. Dies wird mit Simulationsrechnungen belegt.

Für diesen Nachweis ist jedoch keine zusätzliche Testphase notwendig. Dieser ist mit computer-gestützten Simulationen zuverlässig möglich und liegt vor. Im Gegenteil: Während einer solchen Testphase würden für alle Verkehrsteilnehmer vermeidbare Beeinträchtigungen entstehen.

Die vorgeschlagene Testphase ist somit weder zweck- noch verhältnismässig und bringt keine neuen Erkenntnisse.

#### **4. Antrag des Regierungsrates**

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

#### **Vorberatende Kommission**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (bue/hei/rom)  
Aktuarin UMBAWIKO (ste)  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat  
Fabian Müller, Hofmattweg 60, 4710 Balsthal