

# Und was wird nun gegen den Stau gemacht?

Die Umfahrung Klus wird in der vorliegenden Form nicht realisiert. Brennende Fragen zur Zukunft des Verkehrsprojekts.

Rahel Bühler

Seit einer Woche ist klar: Die Verkehrsanbindung Thal wird nicht gebaut. Zumindest nicht in der Form, in der das Projekt vorliegt. Das geschützte Ortsbild des Städtchens Klus ist von nationalem Interesse. Der dortige Stau freilich nicht. Zu diesem Schluss kam ein im Sommer 2021 veröffentlichtes Gutachten der eidgenössischen Kommissionen für Denkmalpflege und Natur- und Heimatschutz.

Das Verwaltungsgericht wich nicht vom Gutachten ab und verbot das Projekt. Das Bundesgericht ging im kürzlich veröffentlichten Urteil gar nicht erst auf die Beschwerde ein. Doch der Stau ist nicht wegzudiskutieren. Hier die Antworten auf die brennendsten Fragen zum Nadelöhr Klus.

## Was sind nun die nächsten Schritte?

Der Kanton will mit den eidgenössischen Kommissionen für Denkmalpflege und Natur- und Heimatschutz das Gespräch suchen, sagt die Solothurner Baudirektorin Sandra Kolly.

## Wie schnell gibt es nun ein Alternativprojekt?

Gemessen daran, wann die Planungen für eine Umfahrung in der Klus begannen (in den 1960er-Jahren), und wie viele Varianten geprüft und wieder verworfen wurden, wird ein Alternativprojekt viel Zeit in Anspruch nehmen.

Regierungsrätin Kolly rechnet damit, dass das Projekt grundlegend überarbeitet werden muss, damit es den Vorgaben des Natur-, Heimat- und Ortsbildschutzes entspricht. Wird ein neues Projekt erarbeitet, müssten auch der Finanzbedarf und die Kredite neu erwirkt werden.

## Was kann man kurzfristig gegen den Stau machen?

Wirft man einen Blick in die entgegenkommenden Autos, fällt auf: Meistens sitzt nur eine Person darin. Eine Möglichkeit, um die Autokolonnen zu reduzieren, wäre also, vermehrt auf Mitfahrgelegenheiten zu setzen. Ein Angebot dazu gibt es mit «Hitch Hike» bereits.

Fabian Müller, Aushängeschild des Nein-Komitees, schlägt eine Reihe von «gezielten und rasch umsetzbaren Verbesserungen» vor: Darunter einen durchgehenden, sicheren Veloweg durch die Klus oder eine Temporeduktion vom Kreisel beim Schmelzhof bis zur Thalbrücke.

Stefan Müller-Altermatt, Co-Präsident des Ja-Komitees, schlägt ein Linksabbiegeverbot bei der Burg-Metzgerei oder die Aufhebung des nördlichen Fussgängerstreifens bei der Thalbrücke vor. So könne man die Einspurstrecke beim Kreisel Richtung Moutier verlängern.

Die Situation lasse sich ohne Umfahrung nicht grundlegend verbessern, sagt Baudirektorin Kolly. Das hätten Untersuchungen ergeben. Zudem sei das Verbesserungspotenzial mit dem Bau des zweiseitigen Kreisels



Die Verkehrsanbindung Thal wird in der vorliegenden Form nicht realisiert. Der Stau aber bleibt.

Bild: Bruno Kissling

bei der Thalbrücke, den Umbauten beim Busbahnhof und dem Kreisel beim Schmelzhof bereits nahezu ausgeschöpft.

Immer wieder wird auch die Thalbrücke als Endbahnhof der OeBB thematisiert. So bliebe die Barriere permanent offen. Eine praktikable Lösung sei das nicht, sagt OeBB-Chef Markus Schindelholz: «So müssten 71 Prozent der Reisenden früher um- oder aussteigen.»

Es bestünde das Risiko, dass die Reisenden aus Balsthal auf Autos ausweichen, weil der Ein- oder Umstieg weiter weg vom Wohnort ist. Zudem bräuchte es bei der Thalbrücke Platz für mindestens 3 Busse, 20 «Park-and-ride»- respektive «Kiss-and-ride»-Plätze sowie 75 Fahrradabstellplätze.

## Wo gibt es Verbesserungspotenzial im öffentlichen Verkehr?

Plus fünf Minuten, plus zehn Minuten: Sitzt man in den morgendlichen oder abendlichen Hauptverkehrszeiten im Post-

auto, kann der Bus den Fahrplan selten einhalten.

Auch deshalb habe die OeBB auf der Schiene eine essenzielle Funktion, so Regierungsrätin Kolly: «Sie verbindet das Thal in Oensingen mit dem nationalen

und regionalen Bahnnetz sowie mit Buslinien ins Gäu.» Kolly rechnet vor: Der Regelzug der OeBB hat 172 Sitzplätze. In den Spitzenzeiten hat es bis zu 160 Fahrgäste im Zug. Ein Gelenkbus hat maximal 97 Plätze. «Es



Regierungsrätin Sandra Kolly.  
Bild: Carole Lauener



Fabian Müller.  
Bild: zvg



Stefan Müller-Altermatt.  
Bild: Yoshiko Kusano

würde somit immer zwei Gelenkbusse brauchen, um in der Hauptverkehrszeit einen Zug der OeBB zu kompensieren.»

Ansonsten setze man auf eine rasche Umsetzung der beschlossenen Ausbauschritte, die eine Systematisierung und Verdichtung des Bahnfahrplans am Jurasüdfuss mit guten Anschlüssen fürs Thal erlaube.

Das gelte auch fürs Busnetz: Ab Dezember sind Optimierungen der Linien ins Guldental und ins Dünnerental mit einzelnen Zusatzkursen und Fahrzeitkürzungen von/nach Oensingen geplant. Dabei werden die Parallelfahrten von Bahn und Bus reduziert. Stattdessen ergänzen sie sich in der Hauptverkehrszeit zu einem Viertelstundentakt zwischen Balsthal und Oensingen.

Fabian Müller fordert raschere, effizientere Verbindungen: «Bereits jetzt brauchen Thaler Pendlerinnen und Pendler mit dem öffentlichen Verkehr deutlich länger als die Autofahrenden, wenn sie durch die Klus reisen – und dies trotz stockendem Kolonnenverkehr in den Abendstunden.» Dieses Ungleichgewicht müsse korrigiert werden, wenn die Pendlerinnen und Pendler vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umsteigen sollen.

Seiner Meinung nach muss der Knotenpunkt Thalbrücke überprüft werden, «ohne Vorbehalte und ideologische Scheuklappen». So soll aufgezeigt werden, mit welchen Mobilitätsformen die Strecke Balsthal-Oensingen mit dem ÖV sichergestellt werden kann.

Müller-Altermatt sieht hingegen bei der Fahrplanzuverlässigkeit Verbesserungspotenzial: «Da die OeBB so schnell wie möglich hin- und herpendelt, müssten Angebotserweiterungen auf der Strasse stattfinden. Diese scheitern aber am Stau.»

## Die OeBB gilt als einer der Staufaktoren. Wie lange ist die Barriere bei der Thalbrücke wirklich geschlossen?

Die Personenzüge der OeBB passieren den Bahnübergang bei der Thalbrücke zwischen 5.30 bis 20 Uhr viermal in der Stunde. Total sind das 58 Fahrten. Die durchschnittliche Schliesszeit der Barriere dauert laut OeBB 60 Sekunden. Innerhalb einer Stunde ist die Barriere also vier Minuten geschlossen.

Dazu kommen in der Regel zwei Güterzüge pro Tag, die die Thalbrücke um 8.10 Uhr und um 10.14 Uhr passieren. Zusätzliche Güterzüge werden laut OeBB-Chef Markus Schindelholz meist morgens vor 6.30 Uhr, nach dem Mittag oder abends nach 20 Uhr geführt.

## Wie ist die Stimmung im Thal?

Das lässt sich mit einem Wort zusammenfassen: durchzogen. Die einen jubeln, weil die «teure, unrechtmässige Mega-Umfahrung» nicht zustande kommt. Viele aber stossen sich daran, dass der Volkswille – im September 2021 hatte sich das Solothurner Stimmvolk für das Umfahrungsprojekt ausgesprochen – übergangen wird.

## SVP-Mann bringt Rabatt für Autofahrer ins Spiel

Christof Ramser

74 Millionen Franken gegen den Verkehrskollaps im Städtchen Klus. Dafür hatte sich die Solothurner Stimmbevölkerung 2021 mit 59 Prozent deutlich ausgesprochen. Doch sie hatte die Rechnung ohne das Solothurner Verwaltungsgericht gemacht, das dem Grossprojekt mit Tunnel und Viadukt, gestützt auf den Ortsbildschutz, einen Riegel geschoben hat.

Seither stellt sich nicht nur die Frage nach alternativen Massnahmen gegen den Stau in der Klus, sondern auch, was mit dem Verpflichtungskredit passiert. Auf rund 65 Millionen Franken wurde der Kostenanteil des Kantons beziffert. Die Mittel sind weitgehend zweckgebunden. Angesichts der Tatsache, dass es viele Jahre dauern

dürfte, bis ein mögliches neues Umfahrungsprojekt aufgegleist und von der Stimmbevölkerung abgesegnet ist, lanciert SVP-Kantonsrat Richard Aschberger eine neue Idee, wie die Gelder eingesetzt werden könnten.

In der März-Session des Parlaments will er einen Vorstoss einreichen mit der Frage, ob das Geld aus dem Strassenbaufonds via Motorfahrzeugsteuer rückvergütet werden kann. Angesichts der befristeten 15-prozentigen Sondersteuer, die für die Finanzierung der Umfahrungen Olten und Solothurn angefallen war, stellt sich der Grenchner entweder eine Rückerstattung oder eine temporäre Senkung der Fahrzeugsteuer vor.

«Es geht um einen Prüfauftrag, damit der Regierungsrat sauber abklären kann, ob für die Fahrzeughalter ein Rabatt zum

Beispiel von 5 oder 10 Prozent möglich ist», sagt Aschberger. Der Strassenbaufonds sei mit 120 Millionen Franken überdotiert. Da sei es die «ehrlichste und beste Variante», einen Teil des Geldes jenen zurückzuerstatten, die zuvor in die Kasse eingezahlt haben. Im Strassenbaufonds wären laut Aschberger immer noch genügend Mittel für künftige Bauprojekte frei.

## Rückerstattung der Steuer steht nicht im Vordergrund

Laut Bernardo Albisetti, Sekretär im Bau- und Justizdepartement, kann der Verpflichtungskredit nicht umgewidmet werden, sprich: die Finanzierung einer Umfahrungs-Neuaufgabe müsste neu bewilligt werden. Denn es sei absehbar, dass sich eine überarbeitete Projekt-

variante massgeblich von der bisherigen Planung unterscheidet.

Da das Geld in der Strassenkasse verbleibt, würden dort jedoch Mittel freigespielt. Eine Rückerstattung der Fahrzeugsteuer stehe nicht im Vordergrund, eine allfällige Senkung indes schliesst Albisetti nicht im Vorhinein aus. Dies allerdings nicht aufgrund der gescheiterten Verkehrsanbindung Thal. Ohnehin wird die Motorfahrzeugsteuer bis 2026 komplett überarbeitet. Im Zentrum stehen eine Ökologisierung sowie die Besteuerung von E-Autos.

Angesprochen auf den gut dotierten Strassenbaufonds sagt Albisetti, dass im Rahmen der Gesetzesrevision das «Gleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben leitendes Thema» sein werde.