

## Kanton Solothurn

# «Dass das historische Städtchen Klus

Die Umfahrung Klus kann so nicht bewilligt werden. Das hat das Verwaltungsgericht entschieden. Regierungsrätin Sandra Kolly verteidigt den Weiterzug des Urteils an das Bundesgericht. Und die Baudirektorin zerpfückt das von den Umfahrungsgegnern geforderte Paket an Sofortmassnahmen.

Interview: Christof Ramser

**Wären Sie bei der Verkehrsanbindung Thal eigentlich lieber im Wortsinn Baudirektorin als Justizdirektorin? Dann bräuchten Sie sich nun nicht vor Gericht zu streiten.**

*Sandra Kolly:* Ich bin sehr gerne Baudirektorin, muss aber präzisieren: Als Justizdirektorin unterliegt mir in erster Linie die administrative Aufsicht über die Staatsanwaltschaft. Ich würde mich nie in ein laufendes Verfahren einmischen. Die Gerichte sind selbstständig.

**Dennoch: Als Baudirektorin könnten Sie in der Klus bald einen Spatenstich vornehmen. Daraus wird nun nichts.**

Und das wurmt mich. Ich bin die achte Baudirektorin, die sich mit diesem Projekt beschäftigt, seit 60 Jahren wird geplant. Als Thalerin gebe ich offen zu: Das Gerichtsurteil ging mir nah. Dass wir unter Umständen neu mit der Planung beginnen müssen, dass der Stau bestehen bleibt und das historische Städtchen Klus dabei kaputtgeht, das beelendet mich.

**Wie kann es sein, dass eine Volksabstimmung angenommen wird, aber nicht umgesetzt werden kann? Für das Umfahrungsprojekt brauchte es einerseits ein genehmigtes Bau- und Planungsverfahren, andererseits die gesicherte Finanzierung des Kredits. Es ist durchaus üblich und vom Bundesgericht gestützt, diese beiden Verfahren aus Effizienzgründen parallel laufen zu lassen. Der Kanton war überzeugt, dass das Projekt genehmigungsfähig ist. Und immerhin zeigte die Abstimmung, dass das Volk diese Umfahrung will, und zwar deutlich.**

**Verstehen Sie, dass so eine Vollbremsung in der Bevölkerung Frust auslösen kann?**

Natürlich. Für viele ist nicht nachvollziehbar, dass nicht das Volk über allem steht, sondern ein Gericht sagt: Dieses Projekt ist nicht genehmigungsfähig. Aber wir wussten, dass dieser Fall eintreffen kann.

**Hätten Sie, mit dem heutigen Wissen, die Abstimmung nicht doch besser vertagen sollen?**

Nein, denn das Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, auf das sich das Verwaltungsgericht stützt, ist als Beweismittel ein Aspekt für die Interessenabwägungen. Der Kanton hat mehrere externe Gutachten eingeholt, unsere Fachstellen haben Abklärungen getroffen und wir kamen zu einem gegenteiligen Resultat.

**Nach der Abstimmung sagten Sie, dass das Projekt die Anforderungen bezüglich Ortsbild- und Landschaftsschutz erfüllt. Eine Fehleinschätzung?**

Im Gegenteil, denn ich bin überzeugt, dass das Projekt bewilligungsfähig ist. Dafür spricht auch, dass der Solothurner Heimatschutz keine Einsprache erhoben hat.

**Woher nehmen Sie die Überzeugung?**

Gemäss dem Schutzblatt der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (Isos) für das Städtchen Klus ist jede Massnahme zu unterstützen, welche dessen historische Bedeutung betont und dessen Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführt. Massnahmen zur Eindämmung der durch den



Trotz Ja an der Urne ist die Umfahrung Klus blockiert. Sandra Kolly kann die Frustration über das Gerichtsurteil nachvollziehen: «Für

Verkehr verursachten Luft- und Lärmbelastung sind demnach zu realisieren. Genau dies wollen wir mit der Umfahrung. Hingegen hat sich das Gutachten der Eidgenössischen Kommissionen nicht näher mit diesen Empfehlungen auseinandergesetzt, was wir bemängeln. Stattdessen führt der Verkehr nun weiterhin durch das Städtchen.

**War es keine Option, das Verwaltungsgerichtsurteil zu akzeptieren? Droht nun nicht eine Verschleppung des Stauproblems?**

Bis das Urteil des Bundesgerichts vorliegt, kann es ein Jahr dauern. Lehnt es das Projekt ab, können wir das Projekt tatsächlich nicht umsetzen. Dann zöge sich die Lösung des Problems in die

Länge. Aber wir wollten einfach nicht den Kopf in den Sand stecken, gerade weil sich die Stimmbevölkerung so deutlich hinter die Umfahrung gestellt hatte.

**Wie schätzen Sie die Chancen vor Bundesgericht ein?**

Zu einem laufenden Verfahren kann ich mich nicht äussern. Was ich aber sagen kann: Die Hürde, vor Bundesgericht zu gewinnen, ist hoch. Es gibt nun mal dieses Gutachten und das Urteil des Verwaltungsgerichts. Doch das Vorhaben ist nicht aussichtslos.

**Was müsste passieren?**

Das Bundesgericht müsste die Situation noch einmal vertieft überprüfen. Aber weiter will ich mich nicht auf die Äste hinauswagen. Ich werde mich nicht zur Arbeit der Richterinnen und Richter äussern.

**Gegner der Umfahrung fordern ein sofortiges Massnahmenpaket. Etwa eine Studie zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der OeBB mit dem Ziel, die Bahn stillzulegen. Was passiert jetzt in der Klus?**

So eine Studie braucht es nicht. Das Bundesamt für Verkehr wertet jährlich den Kostendeckungsgrad der Regionalverkehrslinien aus. Die OeBB weist einen solchen von 37,5 Prozent auf. Das ist im Vergleich mit anderen Regionalbahnen ein Mittelwert und ein ähnlicher Wert wie beim Bippertli. Der Bund stellt die OeBB nicht in Frage.

«Es braucht keine Studie zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der OeBB. Ich würde der Bahn die Daseinsberechtigung nicht absprechen.»

Flaschenhals zwischen Balsthal und Oensingen. Die Durchfahrt durch die Klus ist auf 1000 Fahrzeuge pro Stunde ausgelegt.  
Bild: Bruno Kissling

# kaputtgeht, beelendet mich»



viele ist nicht nachvollziehbar, dass nicht die Bevölkerung über allem steht.»Bild: Carole Lauener

## Und Sie?

Im Moment ist das kein Thema. Ich würde der OeBB die Daseinsberechtigung nicht absprechen. Das sieht sicher auch die Gemeinde Balsthal als Hauptaktionärin so. Zudem darf man den Güterverkehr der OeBB nicht unterschätzen. Ein lukratives Geschäft, was bei dessen Wegfall zwischen Oensingen und Balsthal 6500 zusätzliche Lastwagenfahrten pro Jahr bedeuten würde.

## Wie steht es mit Taktverdichtungen und Tempo 30?

Das Buskonzept 2024 sieht vor, die Parallelfahrten von Bahn und Bus zu reduzieren und in den Hauptverkehrszeiten zwischen Balsthal und Oensingen den Viertelstundentakt einzuführen. Die OeBB gewährleistet den Anschluss an den IC5, die Busse an die Regionalzüge. Tempo 30 ist heute in Stosszeiten wegen des Staus Wunschdenken. Eine generelle Temporeduktion steht momentan nicht im Vordergrund.

## Wie sieht es mit Park and Ride aus, also Parkplätzen bei der Thalbrücke, wo die Pendler auf die Bahn umsteigen können?

Die Auswirkungen auf den Modalsplit wären gering und es würde die Verkehrsproblematik in der Klus nicht lösen. Ausserdem ist nicht bekannt, welche Auswirkungen es generell auf den Verkehrsfluss hätte, wenn in Stosszeiten zahlreiche Autos bei den Parkplätzen zirkulieren und einfädeln. Nicht

zuletzt gibt es bei der Thalbrücke ein Platzproblem, und 20 Parkplätze würden dort für Park and Ride wohl nicht ausreichen.

## Sie haben selber Wurzeln im Thal, Ihre Eltern leben noch dort, Sie besuchten in Herbetswil und Matzendorf die Schule. Welche Erinnerungen haben Sie an den Stau in der Klus?

Es gab sicherlich schon damals Stau, wenn auch weniger als heute. Ganz genau weiss ich es aber nicht mehr. Ich lebe seit 29 Jahren in Neuendorf im Gäu. Als ich aus dem Thal wegzog, fuhr ich noch nicht lange Auto und war zuvor oft zu Fuss unterwegs.

## Derzeit kann die Durchfahrt durch die Klus bis zu 30 Minuten dauern. Wie wird es in zehn Jahren sein?

Sicher nicht weniger lang. Der Verkehr nimmt gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung von Jahr zu Jahr zu, das ist ein Fakt. Und mehr Homeoffice, wie im Urteil des Verwaltungsgerichts festgehalten wird, dürfte das nicht ändern. Die Durchfahrt durch den Flaschenhals Klus ist derzeit auf 1000 Fahrzeuge pro Stunde ausgelegt. Mit der Umfahrung wären es 1600 Fahrzeuge. Die Verkehrsanzunahme Thal könnte die Verkehrszunahme schlucken. Ansonsten wird sich der Verkehr weiterhin durch die Klus zwingen und damit mittel- bis längerfristig den Bestand und Erhalt des Städtchens als Ganzes gefährden.

## Umstrittene Dünnern-Renaturierung: «Wir können nicht eine Flut abwarten»

Bauern wehren sich gegen die ökologische Aufwertung des Flusses, Umweltverbände kontern. Nun will Sandra Kolly die Parteien noch einmal an einen Tisch bringen. Und sie verteidigt den Verzicht auf einen Autobahntunnel im Gäu.

Interview: Christof Ramser

**Sandra Kolly, in Ihr Departement fallen neben der Umfahrung Klus zwei weitere aktuelle Baustellen: der Autobahnausbau Luterbach-Härkingen und die teilweise Untertunnelung der A1 im Gäu, von der der Kantonsrat nichts wissen will. Eine verpasste Chance?**

**Sandra Kolly:** Der Kanton hat, wie von einem runden Tisch mit Vertretern der Gemeinden, der Landwirtschaft und Umweltverbänden gefordert, diese Massnahme bezüglich Lärm, Ökologie und Landwirtschaft abgewogen und kam zur Erkenntnis: Den grössten Lärmschutz würde der Tunnel im unbewohnten Gebiet bringen, einige wenige Liegenschaften hätten deutlich profitiert. Natürlich hätte man den Tunnelabschnitt oben begrünen können. Doch die Landwirtschaft hätte davon keine wertvollen Fruchtfolgeflächen im grösseren Rahmen erhalten. Deshalb war der Regierungsrat der Meinung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis mit 60 Millionen Franken für den Kanton nicht stimmt. Hinzu kommt: Der Tunnel hätte unter laufendem Betrieb gebaut werden müssen, wir hätten eine jahrelange Verzögerung des Autobahnausbaus in Kauf genommen. Selbst die Gäuer Gemeinden haben sich schliesslich dagegen ausgesprochen.

## Hat sich der Regierungsrat unter Ihrem Vorgänger beim Bundesamt für Strassen zu wenig für die längere Tunnelvariante starkgemacht?

Das war 2013 und ist für mich schwierig zu beurteilen, ich kann nicht für die damalige Regierung sprechen. Nun sagen die Tunnelbefürworter, dass die Regierung damals hartnäckiger hätte sein müssen. Doch die Kosten waren enorm, der Kanton hätte über 300 Millionen Franken übernehmen müssen. Deshalb hiess es damals, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht übereinstimmt.

## Sie hadern mit Blick auf kommende Generationen nicht?

Nein, ich bin froh, dass wir die Massnahmen einzeln bewertet haben. Für 10 Millionen Franken erhalten wir nun eine zusätzliche Lärmschutzwand in Oensingen, die wirklich etwas bringt. Und ich werde mich hartnäckig dafür einsetzen, dass ein Lärmschutzbelag auf dem neuesten Stand der Technik eingebaut wird, und zwar flächendeckend. Ich bin überzeugt, dass dies umgesetzt werden kann.

**Wieder aufgeflammt ist jüngst die Debatte zur Dünnern-Renaturierung. Die Bauern sind dagegen, befürchten Kulturlandverlust. Fast die Hälfte des Kantonsrats hat sich hinter einen Vorstoss gestellt, auf Hotspots zu verzichten, wo der Fluss ökologisch aufgewertet werden soll. Für Sie nachvollziehbar?**

Wir haben ein Hochwasserschutzdefizit. Die Dünnern kann ein Jahrhunderthochwasser nicht schlucken. Weil das Gäu dicht überbaut ist und es viele Firmen gibt, etwa aus der Logistikbranche, ist das Schadenpotenzial entsprechend gross. Ich verstehe, dass sich die Bauern um ihr Land sorgen. Doch der Kanton kann nicht einfach eine Flut abwarten, sondern muss vorausschauend planen. Und wenn wir Hochwasserschutzmassnahmen realisieren, braucht es eine gewisse Renaturierung. Sonst zahlt der Bund keine Beiträge.

## Wie geht es jetzt weiter?

Das Projekt wurde im Verlauf der bisherigen Bearbeitung bereits zu Gunsten der landwirtschaftlichen Anliegen weiterentwickelt. Die beanspruchten Fruchtfolgeflächen werden kompensiert, zudem kann der Kanton den betroffenen Landeigentümern Realersatz anbieten. Wir gehen aber nochmals über die

## «Eine gewisse Renaturierung braucht es. Sonst zahlt der Bund keine Beiträge.»



Zwischen Oensingen und Olten ist die Dünnern kanalisiert. Bild: Fabio Baranzini

Bücher. Bei gewissen Hotspots gibt es noch Diskussionspotenzial. Zudem bleibt mit dem Verzicht auf Flurwege und der extensiven landwirtschaftlichen Nutzung von künftig flachen Uferböschungen ein Teil der vom Projekt betroffenen Flächen weiterhin als landwirtschaftliche Nutzfläche erhalten.

## Wie viel genau?

Von den gemäss aktuellem Hochwasserschutzprojekt insgesamt betroffenen 17,5 Hektaren landwirtschaftlichen Nutzflächen können damit rund 7,5 Hektaren weiterhin zumindest extensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Die restlichen rund 10 Hektaren verteilen sich auf eine Länge von 19 Kilometern und werden in einem Zeitrahmen von 15 bis 20 Jahren beansprucht.

## Wenn Sie den Bauern entgegenkommen, ist der Widerstand der Umweltverbände auf sicher.

Die Herausforderung wird es sein, zu eruieren, wie stark die Parteien bereit sind, noch einmal einen Schritt aufeinander zuzugehen. Damit wir am Schluss ein Projekt haben, das wir umsetzen können. Und hinter dem auch der Bund stehen kann.

## Das tönt nach Knochenarbeit.

Die Dünnern-Renaturierung erfordert den nächsten «Hosenlupf». Doch das bin ich mir gewohnt. Ich hatte als Regierungsrätin sozusagen 100 Minuten Schonfrist, dann ging es mit kniffligen Geschäften los. Da war der geforderte Planungsstopp des neuen Gefängnisses im Deitingen Schachen, dann die Umfahrung Klus, kürzlich der A1-Tunnel. Aber solche Herausforderungen machen die Arbeit als Regierungsrätin spannend.