

Umfahrung Klus – Die falsche Antwort auf eine falsch gestellte Frage

Diesen September liegt das Projekt **Umfahrung Klus** öffentlich auf. Damit soll das vom Durchgangsverkehr geplagte Städtchen Klus im Solothurner Jura entlastet werden. Es besteht nun aber die begründete Befürchtung, dass damit zusätzlicher Transitverkehr von schweren LKWs angelockt wird. Zudem ginge mit dieser Umfahrung wertvoller Lebensraum von Tier und Mensch verloren. Dagegen formiert sich Widerstand in Form der Bürgerinitiative «Läbigi Klus».



Grafik: Läbigi Klus

Eine eindrückliche Landschaft und ausgedehnte Industrieanlagen prägen die Klus zwischen Balsthal und Oensingen im Kanton Solothurn. Imposante Felsformationen beeindruckten die Wanderer auf dem Jurahöhenweg ebenso wie auch den Reisenden, der diesen einzigen Einschnitt in der ersten Jurakette zwischen Biel und dem Aargau durchquert. Die überbaute Fläche will der Kanton nun mit einer neuen, rund 900 Meter langen Umfahrungsstrasse weiter ausdehnen – der Ortskern von Klus soll damit vom Verkehr entlastet werden.

Die Geschichte dieses Städtchens, welches heute zur Gemeinde Balsthal gehört, findet seinen Ursprung bei den froburgischen Städtegründungen des 13. Jahrhunderts. Heute ist es im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft (ISOS-Inventar). Das Ensemble der mittelalterlichen Bebauung, sowie die Vorstädte nördlich und südlich der historischen Bausubstanz sind bedeutende Zeitzeugen regionaler Baukultur.

Die landschaftliche Eigenart der Umgebung des Städtchens Klus ist einzigartig und wurde im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung aufgenommen (BLN-Gebiet). In der Enge zwischen dem Schlossfelsen mit dem dominanten Schloss Alt-Falkenstein und dem Felskopf «Guntenflühli» ist die Ortschaft an strategisch günstiger Lage gebaut worden und funktioniert schon seit Jahrhunderten als wichtiger Durchgangsort. Es besteht auch eine direkte Beziehung zwischen Siedlung und Landschaft. Die Entwicklung zum Industriestandort – die Region wurde bis in die siebziger Jahre jahrzehntelang durch die Industrieanlagen der von Roll'schen Eisenwerke geprägt – hat die landschaftliche Eigenheit respektiert und genutzt (Wasserkraft).

Die Strassenausbauten Mitte des 20. Jahrhunderts aber haben der Nahumgebung der Klus Opfer abverlangt. Die gut ausgebaute Hauptstrasse führt von Oensingen Richtung Balsthal. Dort verzweigt sie sich in Richtung Moutier, über den Passwang nach Laufen und über den oberen Hauenstein nach Waldenburg/Liestal. Diese Passstrasse über den Hauenstein stellte bereits zu Römerzeiten eine bedeutende Verkehrsverbindung dar.

Hohe Kosten

Heute wird das Städtchen Klus täglich von rund 19'000 Fahrzeugen durchfahren. Die Lebensqualität leidet darunter, und etliche AnwohnerInnen haben deshalb die Klus verlassen. Zudem kommt es in den Morgen- und Abendstunden teilweise zu stockendem Kolonnenverkehr, verursacht durch den Pendlerverkehr des Kantonsbezirks Thal. 1995 wurde daher vom Kanton ein Umfahrungsprojekt erarbeitet. Darauf gab es aber diverse Einsprachen, darunter von den zwei Umweltverbänden VCS und WWF. Das Projekt wurde daraufhin auf Eis gelegt. Im August 2005 wird nun ein nur leicht verändertes Projekt erneut öffentlich aufgelegt; drei

Patrick Bachmann
Verein Läbigi Klus –
gegen die sinnlose
und teure Umfahrung
Postfach
4710 Balsthal
patrick.bachmann@
laebigi-klus.ch
www.laebigi-klus.ch

Grossartige Kluser Landschaft: Von weither ist der Schlossfelsen mit dem dominanten Schloss Alt-Falkenstein zu sehen. Auf der rechten Talseite, unterhalb der Hochspannungsleitung, würde die «Umfahrung Klus» in Hochlage dem Gutenfluh-Quartier (Wohnblocks unten) entlang führen.



Fotos: Läubli/Klus

Quer über dieses Bild würde das Trasse der Umfahrungsstrasse in mehreren Metern Höhe zu liegen kommen. Hier treffen die zwei Fliessgewässer aufeinander: Links die Dünnern, rechts der Augstbach. Etwas oberhalb dieser Stelle würde der Augstbach auf einer Länge von 80 Meter vollständig zugedeckt.

Viertel des Verkehrs soll dabei über die Umfahrung geleitet, der Rest weiterhin durch das Städtchen geführt werden. Erste Kostenschätzungen belaufen sich auf rund 30 Millionen Franken. Erfahrungen aus anderen Umfahrungsprojekten in Sissach, Solothurn und Olten zeigen aber, dass die tatsächlichen Kosten deutlich höher ausfallen dürften.

Gegenüber dem Projekt von 1995 wird in dieser neuen Auflage ein markanter Felsporn abgetragen und die Strasse mit aufwändigen Verbauungen und Steinschlagnetzen geschützt. Auf geologische Überraschungen beim Bau darf man gespannt sein, denn die Gefahren- und Risikoanalyse des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau spricht von einer «teils erheblichen Stein-, Blockschlag-, Felssturz- und Rutschgefahr». Zudem wird ausdrücklich erwähnt, dass die bisher durchgeführten Untersuchungen nicht ausreichen, um eine definitive Aussage über den Baugrund zu machen.

Weiter entlang des Hangfusses käme das Strassentrassee ausserhalb der Industriezone im Wald zu liegen. Rund 21'000 m² Wald müssten deshalb gerodet werden, knapp zwei Drittel davon soll später wieder vor Ort aufgeforstet werden. Weiter fallen ein Einfamilienhaus und zwei Garagen der Strasse zum Opfer. Anschliessend würde die Umfahrung dem bisher vom Verkehr nicht tangierten «Gutenfluh»-Quartier entlang führen. Die Familien des Quartiers müssten erhebliche Mehrbelastungen an Lärm und Abgasen in Kauf nehmen. Das ebenfalls unter hohem Verkehrsaufkommen leidende historische Zentrum von Balsthal würde mit der Umfahrung in keiner Art und Weise entlastet.

Fliessgewässer überdeckt

Der Augstbach und die Dünnern, zwei verbaute Fliessgewässer, treffen unmittelbar beim geplanten Strassentrassee zusammen. Gemäss vorliegendem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) und Raumplanungsbericht würde der Augstbach auf einer Länge von rund 80 Metern komplett zugedeckt. Dieser stellt trotz ökologisch nicht optimierter Gewässermorphologie und fehlender Pufferzone eine Verbreitungssachse für viele an Feuchtstand-

orte gebundene Tiergruppen dar. Nach der Beurteilung von Biologen kann mit dem Abdecken dieses Fliessgewässers diese Vernetzungsfunktion beeinträchtigt werden.

Als positiven Punkt beinhaltet das neue Projekt einen neuen Umsteigebahnhof «Thalbrücke» – dieser ist gemäss Auskunft der Projektverantwortlichen aber auch unabhängig vom Bau der Umfahrungsstrasse realisierbar.

Klus als «Göschenen» des Solothurner Jura?

Aus der Thaler Bevölkerung werden nun kritische Stimmen laut. Befürchtet wird eine Verschandelung der Klus; denn die geplante Umfahrungsstrasse hält wohl insbesondere wegen der Hochlage von mehreren Metern Höhe kaum den Kriterien einer landschaftlichen Einpassung stand.

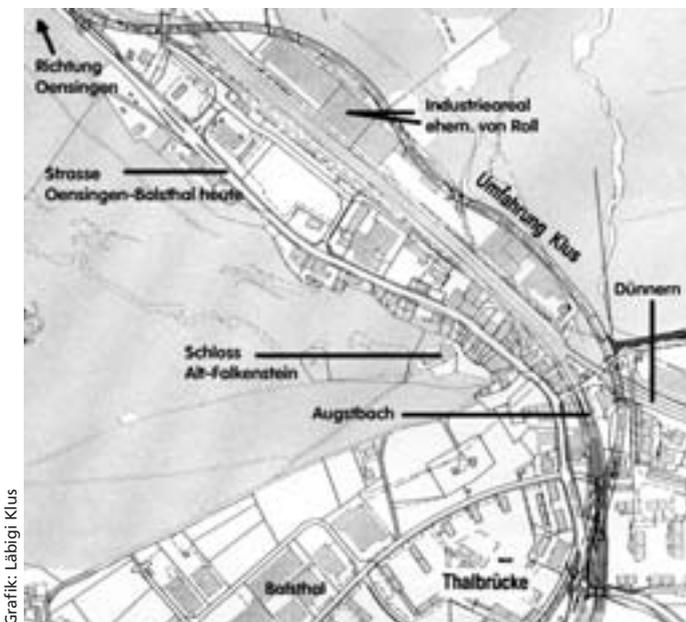
Ausserdem ist erheblicher Mehrverkehr zu erwarten. Davon ist auch im Raumplanungsbericht zum Projekt die Rede: «Zudem muss befürchtet werden, dass der aus dem Raum Belfort (F) kommende Schwer- und Transitverkehr nach dem vollständigen Ausbau der A16 zunehmen wird und sich die Verkehrsprobleme dadurch noch verschlimmern.» Insbesondere der 40 Töner-Transitverkehr dürfte mit der Beseitigung des Nadelöhrs Klus zusätzlich ansteigen. Weil die LSVA-Kosten mit der Abkürzung von Moutier nach Oensingen durch das Thal und die Klus günstiger ausfallen, verzichten einige Transporteure bereits heute auf den streckenmässig etwas längeren Weg über die reguläre Autobahn via Biel/Solothurn.

Mit dem zunehmenden Transitverkehr würde die Region Thal als wertvoller Erholungs- und Lebensraum vermehrt durch Lärm und Gestank beeinträchtigt. Dies steht im krassen Widerspruch zur Idee eines regionalen Naturparks Thal – ein Projekt, dessen Machbarkeit und Umsetzung zur Zeit mit dem BUWAL geprüft wird. Für

Ende 2005 ist das offizielle Bewertungsdossier dafür vorgesehen.

Diese Bemühungen eines zukunftsgerichteten und nachhaltigen Projekts werden mit dem Szenario einer ungebremsten Lastwagenlawine ad absurdum geführt. Denn die logische Folge von zunehmendem Verkehr durch das Thal ist klar: Sobald die Gefahr (Schulwege!) und die Emissionen weiter ansteigen, werden weitere Gemeinden eine Umfahrung ihres Ortskerns fordern. Bei der Gemeinde Laupersdorf wäre dies beispielsweise bereits eine Umfahrung der jetzigen Umfahrung. Die Befürchtungen werden durch den in der Planung der Umfahrungsstrasse bereits vorgesehenen Direktanschluss Thal bestätigt. Mit diesem könnte der stark frequentierte, bereits bestehende Kreisel «Thalbrücke» umfahren werden, womit der Transitverkehr noch attraktiver wird. Auch hierzu spricht der Raumplanungsbericht deutliche Worte: «Es ist absehbar, dass nach der Realisierung der Umfahrungsstrasse das Bedürfnis nach einem eigentlichen Direktanschluss Thal (Umfahrung des Kreisels Thalbrücke insbesondere für den Schwerverkehr) aufkommen wird.»

Das Trasse der Umfahrung würde im Osten an Klus vorbeiführen und dabei den Steilhang und die beiden Fliessgewässer stark tangieren.



Grafik: Läubli/Klus

Es bleibt anzumerken, dass der Transitverkehr der Region auch wirtschaftlich keinerlei Vorteile einbringt. Die Thaler Gemeinden stehen mit der Umfahrung Klus auf der Verliererseite, indem die Wohnattraktivität sinken und damit die Abwanderung verstärkt würde. Die Gemeindevertreter sind gefordert, sich beim Kanton und Bund für nachhaltigere Lösungen einzusetzen und sich für Einschränkungen des entfesselten Lastwagenverkehrs quer durch die Regionen Europas stark zu machen.

«Läbigi Klus» gegründet

Um die Bedenken der Thaler Bevölkerung aufzunehmen, wurde im Juli von Privatpersonen der Verein «Läbigi Klus» gegründet, der die Mobilitätsfrage in der Klus ganzheitlich angehen will. «Läbigi Klus» möchte, dass zukunftsweisende und umweltgerechte Mobilitätsformen im Thal gefördert werden. Als weiteres Ziel des Vereins sollen Alternativen zur geplanten Umfahrung Klus aufgezeigt werden. In diesem Sinn will der Verein auch als Informationsplattform für moderne Ideen zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Klus dienen. An der Gründungsversammlung wurden einige konkrete Beispiele genannt: Förderung von Fahrgemeinschaften, neue Verkehrsleitsysteme sowie der Ausbau des öffentli-



Foto: Läbigi Klus

Dieser Hang, etwas versteckt hinter dem Industrieareal gelegen, wäre von der Strassenführung stark betroffen. Hier entdeckte der Verein «Läbigi Klus» unter anderem zwei Orchideen-Arten, welche auf der Roten Liste aufgeführt sind. Der markante Felsvorsprung hinten würde abgetragen.

chen Verkehrs. Gerade der öffentliche Verkehr stellt einen wichtigen Baustein einer zukunftsgerichteten Lösung dar. Denn die kürzeste Bahnstrecke der Schweiz, die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB), ist für Eisenbahnromantiker zwar ein Juwel – doch durch die fahrplantechnisch schlechte Anpassung an die Regionalzüge im Gäu ist sie für den Pendlerverkehr in nahe gelegene Ortschaften und Industriezonen mit grossem Zeitverlust beim Umsteigen verbunden. Positiv hingegen sind die guten Fernverbindungen mit dem ICN ab Oensingen.

Klar ist: massive, einseitige Investitionen zugunsten des Strassenverkehrs verstärken dessen Wettbewerbsvorteil (schneller, bequemer und zeitunabhängiger) und lassen ihn weiter anwachsen.

Nach ersten Medienberichten kann der Verein bereits etliche Neumitglieder begrüßen. Auch der Rheinaubund ist zusammen mit den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz, umverkehr und dem VCS Mitglied von «Läbigi Klus».

Widersprüche der Planer

Vorwürfe macht der Verein «Läbigi Klus» gegenüber dem Vorgehen der kantonalen Behörden: Der Raumplanungsbericht und der UVB wurden vom gleichen Ingenieurbüro (BSB Oensingen) erstellt, welches auch die Planung und den UVB des ersten Projekts von 1995 anfertigte und welches auch die gesamte aktuelle Projektplanung betreut. Es erstaunt daher wenig, dass die Berichte an einigen Stellen zurechtgestutzt und widersprüchlich erscheinen. So ist der betroffene Untergrund im Kataster mehrheitlich als «belasteter Standort» eingetragen. Trotzdem lautet die vage Einschätzung, dass «aufgrund des heutigen Kenntnisstandes nicht zu erwarten ist, dass Flächen durch das Projekt sanierungsbedürftig werden». Weiter ist beispielsweise der Bericht zu Flora/Fauna äusserst mangelhaft. Wörtlich heisst es: «Die gewählte Linienführung der Umfahrungsstrasse

tangiert keine ökologisch wertvollen Standorte auf dem Industrieareal Klus.» Die vom Verein «Läbigi Klus» beauftragten Biologen konnten hingegen innerhalb des Projektperimeters ein Lebensraummosaik von Blaugrashalde und termophiler Kalkfelsgrusflur vorweisen. Der Standort könne aus Sicht der Lebensraumtypen als schützenswert bezeichnet werden. Zusätzlich wurden auf dieser betreffenden Fläche zwei Orchideen-Arten nachgewiesen, welche auf der Roten Liste mit A (=attractive) aufgeführt sind.

Auch bezüglich Fauna beeinträchtigt die geplante Strasse wichtige Lebensräume. Letzten Sommer entdeckte ein Biologe anlässlich einer Begehung die gefährdete Blauflügel-Prachtlibelle (*Calopteryx virgo virgo*, Gefährdungskat. 3 der Roten Liste) sowie den vom Aussterben bedrohten Pflaumen-Zipfelfalter (*Satyrus pruni*, syn. *Fixenia pruni*, Gefährdungskat. 1 der Roten Liste). Gemäss Aussage von Hanspeter Wymann vom Naturhistorischen Museum Bern kommt dieser Falter gesamtschweizerisch nur sehr punktuell vor. Die Beschattung dieses Lebensraums durch die Hochlage des Bauprojekts würde die Nahrungsgrundlage sowie die Raupenentwicklung auf den Schwarzdorn-Sträuchern negativ beeinträchtigen. Zwar konnte bisher nicht nachgewiesen werden, ob es sich an diesem Standort um eine überlebensfähige Population handelt, doch der UVB sollte solche Aspekte vertieft behandeln. Die kantonale Fachstelle müsste aufgrund dieser Resultate eine ausführliche Beurteilung der Situation vornehmen und Projektanpassungen und weitere Kompensationsmassnahmen in Betracht ziehen.

Einsprachen möglich

Während der einmonatigen Auflage des Projekts besteht für betroffene Personen und berechnete Verbände die Möglichkeit, sich zur Umfahrung Klus in einer Einsprache zu äussern. Ver-

schiedene Verbände wie der WWF, der VCS und der Rheinaubund prüfen dieses Projekt sorgfältig und machen allenfalls von diesem Recht Gebrauch. Der Verein «Läbigi Klus» weist auch die Anwohnerinnen und Anwohner auf ihr Einspracherecht hin.

Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, die Umfahrungsstrasse in der vorliegenden Version zu stoppen. Er bemängelt insbesondere, dass bisher nicht ernsthaft nach Alternativen zu diesem Mammutprojekt gesucht wurde. Denn der «häufige Stau», von dem die Planer sprechen, besteht in Wirklichkeit aus einem stockenden Kolonnenverkehr und beschränkt sich auf den morgendlichen und abendlichen Pendlerverkehr. Die Kapazität einer Strasse auf diese zwei, drei Stunden auszurichten ist unwirtschaftlich und unsinnig!

Beim Verein «Läbigi Klus» können private und juristische Personen Mitglied werden (CHF 40.– für wenig Verdienende, CHF 60.– für normal Verdienende, Familienmitgliedschaft CHF 80.–). «Läbigi Klus» ist auf grosszügige Spenden angewiesen.

Weitere Auskünfte:

www.laebigi-klus.ch,

info@laebigi-klus.ch

Verein «Läbigi Klus», Postfach,

4710 Balsthal,

Präsident: Fabian Müller,

Tel. 076 514 91 00

Gesucht: Engagierte Personen

Voraussichtlich wird das Projekt im Kanton Solothurn unter das fakultative Referendum fallen. Der Verein «Läbigi Klus» möchte sich frühzeitig darauf vorbereiten, um eine Unterschriftensammlung erfolgreich durchzuführen. Die Bevölkerung soll über dieses Bauprojekt abstimmen können. Gesucht sind deshalb Mitglieder, Spenderinnen und Spender sowie Leute, die sich aktiv für die Sache engagieren wollen. «Läbigi Klus» ist für jede Unterstützung dankbar!