

Regierungsratsbeschluss

vom 14. September 2004

Nr. 2004/1906

Nationalstrasse N1, Härkingen - Wiggertal, Generelles Projekt 6-Streifen-Ausbau; Eingabe an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Genehmigung durch den Bundesrat

1. Feststellungen

Auf dem Nationalstrassenabschnitt der N1/N2 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal muss der Belag auf dem Solothurner Kantonsgebiet in den nächsten Jahren zwingend erneuert werden. Mit der dauernd hohen Verkehrsbelastung ist die Kapazitätsgrenze in diesem Abschnitt erreicht. Eine weitere Zunahme des Verkehrs mit einer minimalen Entwicklung in den nächsten Jahren führt zu täglichen Staus. Gemäss Art. 11 der Verordnung über die Nationalstrassen (NSV) erteilte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit Schreiben vom 9. Juli 2001 dem Kanton Solothurn den Auftrag, in Koordination mit dem Kanton Aargau, ein Generelles Projekt zu erarbeiten. Mit RRB Nr. 1665 vom 21. August 2001 wurde das Amt für Raumplanung mit der Durchführung des Richtplanverfahrens zur Anpassung des Richtplanes beauftragt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau wurde mit den Planungsarbeiten zum Generellen Projekt betraut, mit der Auflage, den Abschnitt auf Kantonsgebiet Aargau treuhänderisch für den Bund zu koordinieren.

Im Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961, § 8 ist das Verfahren hinsichtlich des Einbezuges der Grundeigentümer und der Einwohnergemeinden festgelegt. Die öffentliche Auflage mit der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, erfolgte in der Zeit vom 10. November 2003 bis zum 23. Januar 2004. Gleichzeitig fand auch eine entsprechende Auflage zum Generellen Projekt in den betroffenen Gemeinden des Kantons Aargau statt. Die Richtplananpassungen im Kanton Solothurn und im Kanton Aargau wurden ebenfalls in derselben Zeit öffentlich aufgelegt.

Gestützt auf § 9 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen prüft der Regierungsrat die Stellungnahmen der Einwohnergemeinden und übermittelt sie mit seiner eigenen den Bundesbehörden (Art. 19 NSG).

Im Weiteren haben die kantonalen Umweltfachstellen zum Generellen Projekt Stellung genommen.

2. Erwägungen

2.1 Allgemeines

In Anbetracht der Dringlichkeit der Kapazitätserweiterung wird der anstehende Betonbelagsersatz mit geeigneten Massnahmen soweit hinausgeschoben, dass dieser gleichzeitig mit einem 6-Streifen-Ausbau erfolgen kann. Der 6-Streifen-Ausbau wurde in einer Machbarkeitsstudie vom 14. Oktober

1999 untersucht. Der Ausbau der N1/N2 auf 6 Streifen erfordert als Folge ihrer Lage im Hanganschnitt des Borns, der zahlreichen Kunstbauten, der Lärmschutzwände sowie der beiden Raststätten Gunzgen Nord und Süd, einen relativ hohen technischen Aufwand. Mit der Wahl des Minimalausbauprofils und einer partiellen Verschiebung der Strassenachse ist ein Ausbau der Nationalstrasse ökonomisch und nur mit geringfügigem Landerwerb innerhalb der Nationalstrassenparzelle realisierbar. Hingegen führen die Anpassungen der bestehenden Entwässerungsanlagen mit der Schaffung von Havariebecken und Retentionsfilterbecken zu einem gewissen zusätzlichen Landbedarf. Die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen beanspruchen ebenfalls Landwirtschaftsflächen.

Die erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde mittels einer Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) durchgeführt und in einem separaten Bericht dokumentiert. Die folgenden Zustände, resp. Varianten wurden untersucht:

1. Referenzzustand (Zustand wie heute)
2. Sanierte 2x2 Anlage (Sanierung der bestehenden 4-Streifen ohne Ausbau)
3. 6-Streifen-Ausbauvorhaben

Neben der Methodik der KWA wurden vom ASTRA das Indikatorengerüst und die Gewichtungen vorgegeben sowie die Annahme einer Fahrleistungszunahme im Strassenverkehr von 30 % zwischen 2000 und 2020. In der KWA wurden die Auswirkungen der Varianten zum vorgegebenen Betrachtungszeitpunkt 2010 bewertet und den Lebenszykluskosten (Anlagekosten, Betrieb, Unterhalt), ausgedrückt als Annuität, gegenübergestellt.

Unter den getroffenen Annahmen weist die Variante „6-Streifen-Ausbau“ die höchste Zielerfüllung pro Kosteneinheit unter den untersuchten Varianten auf.

Dieses Resultat ergibt sich auch, wenn bei der Kostenberechnung unterschiedliche Zinssätze oder Kostenrisiken (Anlagekosten) berücksichtigt werden. Der 6-Streifen-Ausbau in einem Schritt erhält auch eine bessere Bewertung als ein etappiertes Vorgehen mit einem Belagsersatz in einem ersten und dem nachträglichen Ausbau auf 6 Streifen in einem zweiten Teilschritt.

Der Ausbau des Nationalstrassenabschnittes Härkingen – Wiggertal auf 6 Streifen unterliegt gemäss Anhang zur UVPV (SR 814.011), Ziffer 11.1 der mehrstufigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 2. Stufe vom Oktober 2003 und zum Pflichtenheft der UVP 3. Stufe konnten die Umweltfachstellen zuhanden des ASTRA, bzw. UVEK ihre Stellungnahmen abgeben (Beilage 1).

2.2 Stellungnahmen der kantonalen Umweltfachstellen

Eine Hochleistungsstrasse wie die N1/N2 belastet insbesondere bezüglich Flächenverbrauch, Zerschneidung und Emissionen die Umwelt bereits heute in einem erheblichen Ausmass. Diese Belastungen werden durch den Ausbau in einzelnen Bereichen weiter zunehmen, können aber teilweise durch Massnahmen, die im Generellen Projekt dargestellt sind, kompensiert werden.

Unabhängig vom Ausbau wird auf dem Autobahnabschnitt Härkingen – Wiggertal in den nächsten 20 Jahren aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung von einem *Mehrverkehr* um bis zu 30 % ausgegangen. Der *Neuverkehr*, der allein durch den Ausbau auf 6 Streifen entstehen wird, ist

gegenüber diesem allgemeinen Trend nur sehr gering. Trotzdem sind lufthygienische Auswirkungen zu erwarten, die aber erst im Umweltverträglichkeitsbericht der 3. UVP-Stufe im Detail ausgewiesen werden. Trotz verbesserter Fahrzeugtechnik dürften aber auch in Zukunft die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) entlang des ausgebauten Strassenabschnittes nicht eingehalten werden können. Ob beispielsweise mit einem differenzierten Geschwindigkeitsregime eine Verringerung der Schadstoffbelastung erzielt werden kann, werden die weiteren Planungsarbeiten zeigen.

Weil der Ausbau kaum Neuverkehr induziert, hat das Projekt keine negativen Auswirkungen auf die Lärmsituation. Vielmehr kann mit dem Ersatz der stark lärmerzeugenden Betonpiste durch einen lärmindernden Belag eine Reduktion der Lärmbelastung erzielt werden. Sollten trotzdem noch Überschreitungen des massgeblichen Belastungsgrenzwertes der Lärmschutz-Verordnung (LSV) auftreten, so müssen bei den betroffenen Gebäuden Schallschutzmassnahmen realisiert werden.

Die Trennwirkung der Autobahn für die grösseren terrestrischen Tierarten kann mit dem Projekt nicht grundsätzlich korrigiert werden. Trotzdem ist vorgesehen, mit gezielten Massnahmen die Vernetzung zu verbessern und einzelne Lebensräume aufzuwerten. Zu einer Aufwertung der aquatischen Lebensräume trägt auch die Verbesserung der Autobahnentwässerung bei, die an die neuesten Erkenntnisse und gesetzlichen Vorgaben angepasst werden soll. Um die Planung dieser Massnahmen optimal mit den Anliegen der Landwirtschaft koordinieren zu können, wird vorgeschlagen, eine Landumlegung mit genügend gross bemessenem Beizugsgebiet in die Wege zu leiten.

Die Bauphase wird die Umwelt wesentlich belasten. Im nächsten Planungsschritt sollen die Bauarbeiten unter anderem auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes optimiert werden.

Gestützt auf die den kantonalen Umweltfachstellen heute zur Verfügung stehenden Unterlagen sind diese der Meinung, dass das Projekt in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert werden kann, wenn einerseits die in den Gesuchsunterlagen vorgeschlagenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt realisiert und andererseits die Anträge der Umweltschutzfachstellen umgesetzt werden (siehe Beilage 1).

2.3 Einwendungen

In den Kantonen Aargau und Solothurn wurde gemäss Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen (EG Nstr.G) § 8 eine öffentliche Projektauflage durchgeführt. Die betroffenen Grundeigentümer, Bürgergemeinden und Flurgenosenschaften konnten während der Auflagefrist beim Gemeinde- respektive Stadtpräsidium der örtlich zuständigen Einwohnergemeinde Einwände gegen das Projekt erheben.

Während der Auflagezeit gingen insgesamt 6 Einwendungen ein, davon 4 von Solothurner Gemeinden (Boningen, Gunzgen, Kappel, Härkingen) eine vom Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und eine vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS Solothurn. Die zwei Einwendungen des Regionalvereins Olten-Gösgen-Gäu und des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS Solothurn werden in der Stellungnahme zur Anpassung des Richtplanes behandelt.

Stellung zu nehmen ist somit an dieser Stelle zu den Einwendungen der Einwohnergemeinden Boningen, Gunzgen, Kappel und Härkingen und zwar in folgenden Kapiteln:

- Allgemeine Bemerkungen

- Verkehrsaufkommen
- Verkehrssicherheit
- Lärmschutz
- Luftreinhaltung
- Landwirtschaft
- Entwässerung
- Renaturierung
- Weiteres

Zu jeder Einwendung ist eine Stellungnahme formuliert und – wo erforderlich – mit dem Kanton Aargau koordiniert (siehe Beilage 2).

2.4 Stellungnahme des Kantons

2.4.1 Allgemein

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass mit Ausnahme des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, keine generell ablehnende Haltung gegen den 6-Streifen-Ausbau festzustellen ist. Dagegen sind Forderungen nach zusätzlichen Autobahnausfahrten und dem Ausbau des Anschlusses Egerkingen eingegangen.

Das ASTRA hat das Nationalstrassennetz bereits 1994 auf mögliche Engpässe hin untersuchen und beurteilen lassen. Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastungen und der prognostizierten allgemeinen Verkehrsentwicklungen (Mehrverkehr) erhält die Teilstrecke zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal, in welchem der Nord-Süd-Verkehr und der West-Ost-Verkehr zusammen rollen, eine sehr hohe Ausbaupriorität. In diesem Abschnitt sind schon heute Kapazitätengpässe feststellbar. Ohne Gegenmassnahmen droht eine massive Verschärfung der bestehenden Engpässe. Die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes sind schon in wenigen Jahren nicht mehr gewährleistet.

Durch den Ausbau entsteht gegenüber dieser Entwicklung kaum Neuverkehr, da die anschliessenden Strecken (N1 und N2) weiterhin 4-streifig bleiben und die topologischen Besonderheiten mit den aarequerenden Verkehrsbeziehungen für die Region keine Alternative bietet. Die Angebote der Hochleistungsstrassennetze und dasjenige des regionalen Hauptstrassennetzes haben kaum eine gemeinsame Nachfrage, weswegen auch praktisch kein Austausch von Fahrten nachgewiesen werden kann.

Die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität der freien Autobahnstrecke sind nicht die alleinigen Kriterien für die Benutzung der Autobahn für den kleinräumigen Verkehr. Mitentscheidend sind auch die Verkehrsverhältnisse bei den bestehenden Autobahnanschlüssen. Die Ein- und Ausfahrten bei den Anschlüssen Egerkingen und Rothrist mit regelmässigem Rückstau auf den Rampen in den Spitzenstunden sind zu wenig attraktiv und bleiben dies auch nach der Erweiterung auf 6 Fahrstreifen.

Will man die Funktionsfähigkeit des Netzes aufrecht erhalten, dann müssen erkannte Engpässe sukzessive saniert werden.

Zusätzliche Ausfahrten und der Ausbau des Anschlusses Egerkingen sind nicht Gegenstand dieses Projektes, können nicht begründet werden und werden nicht unterstützt.

2.4.2 Verkehrssicherheit

Aufgrund der Machbarkeitsstudie vom 14. Oktober 1999 können die Spurbreiten reduziert werden. Mit der Wahl des Minimalausbauprofils und einer partiellen Verschiebung der Strassenachse ist ein Ausbau der Nationalstrasse ökonomisch und nur mit geringfügigem Landerwerb innerhalb der Nationalstrassenparzelle realisierbar. Die definitive Wahl der geeigneten Verkehrsleitsysteme und

Geschwindigkeitsregime werden erst im Rahmen des Ausführungsprojektes und im zugehörigen Betriebskonzept festgelegt.

2.4.3 Lärmschutz

Die grosse Lärmbelastung im Einflussbereich der Nationalstrasse N1/N2 wird bereits im heutigen Zustand als massive Belastung empfunden. Die zuständigen Stellen sind sich dessen bewusst und anerkennen den Handlungsbedarf. Die Lärmschutzmassnahmen werden im Sinne der Vorsorge auf die maximale Leistungsfähigkeit der Strasse abgestellt. Ebenfalls im Sinne des Vorsorgeprinzips werden die Lärmschutzmassnahmen mit einem akustisch günstigen lärmindernden Belag ergänzt.

2.4.4 Luftreinhaltung

Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Luftbelastung sind klar dargestellt. Die definitive Wahl der geeigneten Verkehrsleitsysteme und Geschwindigkeitsregime werden erst im Rahmen des Ausführungsprojektes und im zugehörigen Betriebskonzept festgelegt.

2.4.5 Landwirtschaft

Der Ausbau der Verkehrsflächen kann grösstenteils im Perimeter der Nationalstrasse erfolgen. Hingegen werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen mit der vorgeschlagenen Renaturierung des Boningerbaches Kulturland zerschnitten. Die Anordnung von Rückhalte- und Retentionsfilterbecken zur Anpassung an die heute geltenden Anforderungen an die Strassenentwässerung gemäss BUWAL beanspruchen ebenfalls Landwirtschaftsflächen.

Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen des Projektes sind wichtige und gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz umzusetzende Bestandteile bei Eingriffen in schützenswerte Lebensräume. Die Anordnung von Rückhalte- und Retentionsfilterbecken sind eine Chance, die mangelhafte Strassenentwässerung zu sanieren und müssten unabhängig vom Ausbauprojekt an die heute geltenden Anforderungen angepasst werden. Im Ausführungsprojekt und in der UVP 3. Stufe sind zudem Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Landbewirtschaftung zu prüfen.

2.4.6 Entwässerung

Die bestehende Strassenentwässerung weist heute bekannterweise Mängel auf. Die Strassenabwässer können ohne Rückhaltemöglichkeit direkt in die Vorfluter (Aare, Boninger- und Mittelgäubach) gelangen. Mit dem vorliegenden Generellen Projekt werden solche Mängel behoben und gleichzeitig die umweltrelevanten Ansprüche erfüllt. Die Anpassungen der Entwässerungsanlagen an das Gewässerschutzgesetz sind zwingend, erfordern jedoch entsprechenden Kulturlandbedarf. Die Standortwahl des Regenklärbeckens Nr. 8 beim Umgebungsgewässer des Kraftwerks Ruppoldingen (heutiger direkter Auslauf in die Aare) wurde von verschiedenen Stellen kritisiert. In der weiteren Projektbearbeitung ist dieser Standort zu verlegen. Die Anordnungen solcher Entwässerungsanlagen werden zu Interessenabwägungen zwischen den aus Gründen des Umweltschutzgesetzes geforderten offenen Vorreinigungen und den für die Landwirtschaft vorteilhafteren, eingedeckten Lösungen führen. Diese Fragen können im Rahmen des Ausführungsprojektes und der UVP 3. Stufe gelöst werden.

2.4.7 Renaturierung

Die Renaturierungen im Projekt sind ein wichtiger Bestandteil der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz bei Eingriffen in schützenswerte Lebensräume umzusetzen sind.

Direkt betroffene Landeigentümer zeigen im Rahmen der Einwendungen wenig Verständnis für die geplanten Ausgleichsmassnahmen.

In der Folge wurde das Projekt mit den zuständigen Stellen im Kanton Aargau überarbeitet. Durch die Konzentration der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Gebiet der Wigger kann als Kompensation auf die ursprünglich geplante Offenlegung des Boningerbaches verzichtet werden. Der Regierungsrat unterstützt die in Koordination mit dem Kanton Aargau getroffenen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen.

Die Anordnung von ökologischen Rückhalte- und Retentionsfilterbecken sind eine Chance, die unzulängliche Strassenentwässerung zu sanieren und müsste unabhängig vom Ausbauprojekt umgesetzt werden. Im Ausführungsprojekt und in der UVP 3. Stufe sind zudem Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Landbewirtschaftung zu prüfen.

2.4.8 Weiteres

Mehrere Einwendungen beziehen sich auf Massnahmen, die während der Bauphase zu berücksichtigen sind. Ebenfalls wurden Entschädigungszahlungen für Landerwerb und Inkonvenienzentschädigungen aufgegriffen. Alle diese Fragen können im Rahmen des Ausführungsprojektes und der UVP 3. Stufe behandelt werden und haben auf das Generelle Projekt keinen Einfluss.

Zur Forderung, die eine Umfahrung oder die Eindeckung der Nationalstrasse zur Folge hätte, stützt sich der Kanton auf die unter dem Kapitel Lärmschutz (2.4.3) gemachten Äusserungen. Die Lärmschutzmassnahmen werden im Sinne der Vorsorge auf die maximale Leistungsfähigkeit der Strasse abgestellt. Ebenfalls im Sinne des Vorsorgeprinzips sind die Lärmschutzmassnahmen mit einem akustisch günstigen, lärmindernden Belag zu ergänzen.

2.5 Kosten

Die Berücksichtigung der Resultate aus der Mitwirkung und der Vernehmlassung bei den kantonalen Fachstellen führen zu Veränderungen der Kostensituation. Im Dokument „Vorschläge der Kantone als Resultate der Mitwirkung“ (Beilage 3) sind die Massnahmen detailliert beschrieben. Dabei handelt es sich um die Verlegung der Wigger, Integration eines Verkehrsbeeinflussungssystems und der Anpassung der Entwässerung an die neue Wegleitung des BUWAL. Im Gegenzug wird die Offenlegung des Hardbaches und die Renaturierung des Boningerbaches als „weitergehende Massnahme“ zurückgestuft. Die dadurch frei werdenden Mittel werden für die Verlegung der Wigger eingesetzt.

Die Bruttokosten der Verlegung der Wigger im Kanton Aargau betragen aufgrund einer groben Kostenschätzung (Preisbasis 2004, Genauigkeit +/- 20 %) 21.7 Mio. Franken. Der Vorschlag des Kantons Aargau zur Kostenaufteilung zwischen den Projekten 6-Streifenausbau N1 (Bund) und zukünftiger Wiggertalstrasse (Kanton Aargau) sieht folgende Aufteilung vor:

	Kosten	Bundesanteil 84 %	Kantonsanteil 16 % SO und AG gemeinsam	Kantonsanteil 100 % Aargau allein
80 % zu Lasten 6-Streifenausbau N1	Fr. 17.3 Mio.	Fr. 14.5 Mio.	Fr. 2.8 Mio.	
20 % zu Lasten zukünftiger Wig- gertalstrasse	Fr. 4.4 Mio.	Fr. 0.0 Mio.		Fr. 4.4 Mio.
Total	Fr. 21.7 Mio.	Fr. 14.5 Mio.	Fr. 2.8 Mio.	Fr. 4.4 Mio.

Da der grösste Teil der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen über den Projektperimeter Härkingen – Wiggertal im Kanton Aargau liegt, musste zwischen den beiden Kantonen eine entsprechende Kostenaufteilung verhandelt werden.

Mit dem vorgeschlagenen Verzicht der Renaturierung des Boningerbaches im Kanton Solothurn kann einerseits den Einwendern bezüglich der Beanspruchung von Kulturland stattgegeben werden und andererseits mit den frei werdenden Geldmitteln eine entsprechende Kostenbeteiligung an die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Rahmen des Gesamtprojektes durch den Kanton Solothurn bereitgestellt werden. Der Kanton Solothurn beteiligt sich zur Hälfte am gesamten Kantonsanteil an den vom Bund zu bewilligenden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (Verlegung Wigger, Verzicht Renaturierung Boningerbach und Offenlegung Hardbach, etc.)

Tabelle 1 Kostenvoranschlag gemäss Generellem Projekt, Kostenstand 11.09.2003 (gerundet)

	Bruttokosten [SFr.]			Beitragssätze [SFr.]		
	Total AG/SO	Teil SO	Teil AG	Bund 84 %	Teil SO 16 %	Teil AG 16 %
Allg. Kosten	10'600'000	8'400'000	2'200'000	8'900'000	1'300'000	400'000
Landerwerb	4'700'000	3'300'000	1'400'000	3'900'000	500'000	200'000
Bauausführung	90'700'000	71'400'000	19'300'000	76'200'000	11'400'000	3'100'000
Zwischentotal	106'000'000	83'100'000	22'900'000	89'000'000	13'200'000	3'700'000
+ 7.6% MwSt.	8'000'000	6'300'000	1'700'000	6'800'000	1'000'000	300'000
Anlagekosten	114'000'000	89'400'000	24'600'000	95'800'000	14'200'000	4'000'000

Tabelle 2 Kostenveränderung infolge Mitwirkung

	Bruttokosten (inkl. MwSt.) [SFr.]	Beiträge (inkl. MwSt.) [SFr.]
--	-----------------------------------	-------------------------------

	Total	Teil SO	Teil AG	Bund 84 %	Teil SO 16 %	Teil AG 16 %
Verlegung Wigger *	17'300'000	8'650'000	8'650'000	14'500'000	1'400'000	1'400'000
abzüglich Renaturierung Wigger	-2'600'000	0	-2'600'000	-2'200'000	0	-400'000
Verzicht auf Offenlegung Harzbach	-3'000'000	0	-3'000'000	-2'500'000	0	-500'000
Verzicht auf Renaturierung Boningerbach	-2'500'000	- 2'500'000	0	-2'100'000	-400'000	0
<i>Zwischentotal AEM</i>	<i>9'200'000</i>	<i>6'150'000</i>	<i>3'050'000</i>	<i>7'700'000</i>	<i>1'000'000</i>	<i>500'000</i>
Verkehrsbeeinflussungs- system	3'900'000	2'600'000	1'300'000	3'300'000	400'000	200'000
Entwässerungskonzept	500'000	500'000	0	400'000	100'000	0
Kostenveränderung	13'600'000	9'250'000	4'350'000	11'400'000	1'500'000	700'000

* Nettokosten nach Abzug von 20 % zu Lasten zukünftiger Wiggertalstrasse

Tabelle 3 Kostenvoranschlag unter Berücksichtigung der Vorschläge der Kantone Solothurn und Aargau, Kostenstand 17.08.2004 (gerundet)

	Bruttokosten (inkl. MWSt.) [SFr.]			Beiträge (inkl. MWSt.) [SFr.]		
	Total	Teil SO	Teil AG	Bund 84 %	Teil SO 16 %	Teil AG 16 %
Anlagekosten, Stand 11.09.2003	114'000'000	89'400'000	24'600'000	95'800'000	14'200'000	4'000'000
Verlegung Wigger	17'300'000	8'650'000	8'650'000	14'500'000	1'400'000	1'400'000
abzüglich Renaturierung Wigger	-2'600'000	0	-2'600'000	-2'200'000	0	-400'000
Verzicht auf Offenlegung Hardbach	-3'000'000	0	-3'000'000	-2'500'000	0	-500'000
Verzicht auf Renaturierung Boningerbach	-2'500'000	-2'500'000	0	-2'100'000	-400'000	0
Verkehrsbeeinflussungs-system	3'900'000	2'600'000	1'300'000	3'300'000	400'000	200'000
Entwässerungskonzept	500'000	500'000	0	400'000	100'000	0
Anlagekosten, Stand 17.08.2004	127'600'000	98'650'000	28'950'000	107'200'000	15'700'000	4'700'000

2.6 Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan

Das generelle Projekt zum 6-Streifen-Ausbau muss im Sinne von Art.10 Abs. 2 der Nationalstrassenverordnung auf den kantonalen Richtplan abgestimmt werden. Das Amt für Raumplanung führte dazu ein öffentliches Mitwirkungsverfahren zur Festsetzung des Nationalstrassenbauvorhabens (Beschluss TV-2.1.2) durch. Die Entscheide zur Anpassung des kantonalen Richtplanes werden in einem separaten aber gleichzeitigen Regierungsratsbeschluss festgehalten.

3. Beschluss

- 3.1 Vom Generellen Projekt zum 6-Streifen-Ausbau auf der N1/N2 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal inkl. UVB 2. Stufe und Pflichtenheft für die UVP 3. Stufe wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Die in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau erarbeiteten Vorschläge zur Ergänzung des Generellen Projektes aufgrund der Resultate der Mitwirkung werden unterstützt.
- 3.3 Von den Bruttomehrkosten von ca. Fr. 13'600'000.-- wird Kenntnis genommen.

- 3.4 Der Kanton Solothurn beteiligt sich zur Hälfte am gesamten Kostenanteil an den vom Bund zu bewilligenden ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (Verlegung Wigger, Verzicht Renaturierung Boningerbach und Offenlegung Hardbach, etc.; Tabelle 2).
- 3.5 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, das Generelle Projekt mit den vorgeschlagenen Änderungen aus der Mitwirkung gemäss Art. 12 Nstr.V dem ASTRA zur Genehmigung durch den Bundesrat einzureichen.
- 3.6 Vorbehalten bleibt die entsprechende Beschlussfassung durch den Regierungsrat des Kantons Aargau.



Dr. Konrad Schwaller
Staatschreiber

Beilagen

- Beilage 1: Stellungnahme der kantonalen Umweltfachstelle
- Beilage 2: Auswertungsbericht der öffentlichen Auflage zur Mitwirkung vom 10. November 2003 bis 23. Januar 2004
- Beilage 3: Vorschläge der Kantone als Resultate der Mitwirkung, 29. Juli 2004
- Beilage 4: Stellungnahme Amt für Raumplanung, 13. Mai 2004
- Beilage 5: Stellungnahme Amt für Denkmalpflege und Archäologie, 20. Januar 2004

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
 Amt für Verkehr und Tiefbau, Mi/mr
 Amt für Raumplanung
 Amt für Denkmalpflege und Archäologie
 Amt für Umwelt
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Bundesamt für Strassen, Worblentalstrasse 68, 3003 Bern
 Einwohnergemeinde Boningen, 4618 Boningen
 Einwohnergemeinde Gunzgen, 4617 Gunzgen
 Einwohnergemeinde Härkingen, 4624 Härkingen
 Einwohnergemeinde Härkingen, 4616 Kappel