

Generelles Projekt „6-Streifen-Ausbau“

Nationalstrasse A1/A2; Härkingen – Wiggertal: 6-Streifen-Ausbau

Auswertungsbericht der öffentlichen Auflage zur Mitwirkung vom 10. 11. 2003 bis 23. 01. 2004

August 2004

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	Seite 2
2. Zusammenfassung	Seite 3
3. Auswertung der Einwendungen	Seite 4 - 19
4. Liste der Einwender	Seite 20

1. Einleitung

Der vorliegende Auswertungsbericht gibt eine Übersicht über die Ergebnisse des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum generellen Projekt „6-Streifen-Ausbau der Nationalstrassen A1/A2; Härkingen – Wiggertal. (Abschnitt Verzweigung Härkingen – Kantonsgrenze Aargau) Die öffentliche Auflage erfolgte in der Zeit vom 10. November 2003 bis zum 23. Januar 2004. Auflageorte waren das Bau- und Justizdepartement und das Amt für Verkehr und Tiefbau in Solothurn sowie die Gemeinden Boningen, Gunzgen, Härkingen, Kappel und Olten. 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.

Im Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961, § 8 ist die Möglichkeit zur Stellungnahme der Grundeigentümer und der Einwohnergemeinden festgelegt.

Die betroffenen Grundeigentümer, Bürgergemeinden und Flurgenossenschaften konnten während der Auflagefrist beim Gemeinde- respektive Stadtpräsidium der örtlich zuständigen Einwohnergemeinde, Einwände gegen das Projekt erheben.

Innert weiteren 30 Tagen, d.h. bis 23. Februar 2004 mussten der Gemeinde- respektive Stadtrat dem Bau- und Justizdepartement seine Stellungnahme zum Auflageprojekt einreichen. In dieser Stellungnahme ist dabei auf die wesentlichen Einwendungen der Grundeigentümer, Bürgergemeinden und Flurgenossenschaften hinzuweisen.

Während der Auflagezeit gingen insgesamt 6 Einwendungen ein, davon 4 von Solothurner Gemeinden (Boningen, Gunzgen, Kappel, Härkingen) 1 vom Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und 1 vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS Solothurn. Die 2 Einwander (Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu, Verkehrs-Club der Schweiz VCS Solothurn) werden auch in der Stellungnahme zur Anpassung des Richtplanes behandelt.

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)

Einzutreten ist somit lediglich auf die Stellungnahmen der Einwohnergemeinden Boningen, Gunzgen, Kappel und Härkingen.

In diesem Auswertungsbericht werden die den Stellungnahmen der Gemeinden entnommenen Anträge aus der Sicht des Bau- und Justizdepartements beantwortet. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden zusammengefasst und thematisch gruppiert.

2. Zusammenfassung

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass mit Ausnahme des Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, keine generell ablehnende Haltung gegen den 6-Streifen-Ausbau festzustellen ist. Im Gegenzug 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 Kapazitätsengpässe 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 das alleinige Kriterium 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 zuwenig attraktiv und bleiben dies auch nach der Erweiterung auf 6 Fahrstreifen.

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

Zusätzliche Ausfahrten und der Ausbau des Anschlusses Egerkingen sind nicht Gegenstand dieses Projektes.

Die grosse Lärmbelastung im Einflussbereich der Nationalstrasse N1/N2 wird bereits im heutigen Zustand als massive Belastung empfunden. Die Lärmschutzmassnahmen werden im Sinne der Vorsorge auf die maximale Leistungsfähigkeit der Strasse abgestellt. Ebenfalls im Sinne des Vorsorgeprinzips werden die Lärmschutzmassnahmen wo möglich mit einem akustisch günstigen lärmindernden Belag ergänzt.

Der Ausbau der Verkehrsflächen kann grösstenteils im Perimeter der Nationalstrasse erfolgen. Hingen werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen mit der vorgeschlagenen Renaturierung des Boningerbaches, Kulturland zerschnitten.

Die direkt betroffenen Landeigentümer zeigen im Mitwirkungsverfahren wenig Verständnis für die geplanten Ausgleichsmassnahmen.

Die Renaturierungen im Projekt sind ein wichtiger Bestandteil der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz bei Eingriffen in schützenswerte Lebensräume umzusetzen sind. Die Anordnung von ökologischen Rückhalte- und Retentionsfilterbecken sind eine Chance, die un-

zulängliche Strassenentwässerung zu sanieren und müssten unabhängig vom Ausbauprojekt umgesetzt werden. Im Ausführungsprojekt und in der UVP 3. Stufe sind Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Landbewirtschaftung zu prüfen.

Mehrere Einwendungen beziehen sich auf Massnahmen die während der Bauphase zu berücksichtigen sind. Ebenfalls wurden Entschädigungszahlungen für Land-erwerb und Inkonvenienzschädigungen aufgegriffen, die im Rahmen des Ausführungsprojektes und der UVP 3. Stufe behandelt werden und auf das Generelle Projekt keinen Einfluss haben.

3. Auswertung der Einwendungen

Nr.	Antrag	Erwägungen und Antwort Bau- und Justizdepartement	Einwender (Nr. siehe Liste der Einwender)
1. Allgemeines			
	Zustimmung		1,2,3,4
			<i>5 Regionalverein OGG</i>
	Ablehnung		<i>6 VCS Sektion Solothurn</i>

1.1	<p>Verzicht auf 6-Spur-Ausbau: Widersprüchlichkeit im UVB: Da kein zusätzlicher Mehrverkehr erwartet wird, ist Ausbau nicht nötig. Ausbau löst Probleme nicht, sondern verschiebt sie auf andere Engpässe.</p>	<p>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 Kapazitätsengpässe feststellbar. Ohne Gegenmassnahmen droht eine massive Verschärfung der bestehenden Engpässe. Sicherheit und Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes sind schon in wenigen Jahren nicht mehr gewährleistet.</p> <p>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 anzureichernden Verkehrsbeziehungen für die Region keine Alternative bieten. Die Angebote der Hochleistungsstrassennetze und dasjenige des regionalen Hauptstrassennetzes haben kaum eine gemeinsame Nachfrage, weswegen auch praktisch kein Austausch von Fahrten nachgewiesen werden kann.</p>	<p>6 VCS Sektion Solothurn</p>
-----	--	--	--------------------------------

1.2	8-Spur-Ausbau ermöglichen: Boningen, Gebiet Fühlacker: mit den 6 betroffenen Liegenschaften Kontakt aufnehmen.	Der 8-Spur-Ausbau ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Ein solcher Ausbau bereits zum jetzigen Zeitpunkt vorzusehen (Anpassung der Lage der neuen Lärmschutzwände) lässt sich weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich noch ökologisch befürworten. Wie sich die Verkehrssituation nach 2020 entwickeln wird, lässt sich heute nur schwer abschätzen. Eine vorsorgliche Verschiebung der Lärmschutzwände nach aussen verschlechtert in der Regel die Lärmabschirmung. Als Kompensation müssten die Lärmschutzwände um ca.1 m erhöht werden. Der Landbedarf des Projektes ist aufgrund der umfassenden Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen bereits hoch. Eine weitere Landbeanspruchung aufgrund eines ungewissen Vorhabens lässt sich im jetzigen Zeitpunkt nicht rechtfertigen.	1 Einwohnergemeinde Boningen
1.3	Notwendigkeit einer zusätzlichen Autobahnauffahrt Richtung Zürich sowie eine -ausfahrt Richtung Bern bei der Raststätte Gunzgen Süd prüfen.	Eine zusätzliche Autobahnauffahrt ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Falls verkehrspolitisch begründet, müsste vom Kanton die Aufnahme eines Halb- oder Vollanschlusses in den Richtplan angestrebt werden.	1 Einwohnergemeinde Boningen
1.4	Autobahnanschluss Egerkingen entsprechend dem grösser werdenden Verkehrsaufkommen neu konzipieren und ausbauen.	Der Autobahnanschluss Egerkingen liegt ausserhalb des Projektperimeters. Der Ausbau müsste aus der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut begründet sein. Falls eine stichhaltige Begründung gegeben ist, wäre der Ausbau des Anschlusses Egerkingen Gegenstand eines separaten Projektes. Erste diesbezügliche Abklärungen sind im Gange.	4 Einwohnergemeinde Härkingen

2. Verkehrsaufkommen			
2.1	Die ausgewiesenen Werte über Verkehrsaufkommen von 2003 bis 2010 und 2020 sind nicht klar aufgezählt und werden z.T. unterschiedlich wiedergegeben.	Es gelten die Werte in Tabelle 6.2.1, UVB 2. Stufe, Seite 36. Der DTV steigt von 71 300 (2002) auf 80 300 (2010) und 93 200 (2020).	2 Einwohnergemeinde Gunzgen

3. Verkehrssicherheit			
3.1	Optimierung des Leitsystems	Verkehrslenkung an neuralgischen Abschnitten des Autobahnnetzes wird in Zukunft schweizweit vom ASTRA betrieben werden. Allerdings sind die Konzepte und die technischen Systeme erst in Entwicklung. Was bei Inbetriebnahme der 6-streifigen N1/N2 realisiert werden wird, wird man am Ausführungsprojekt und dem Betriebskonzept erkennen können.	4 Einwohnergemeinde Härkingen
3.2	Zusätzliche Überholspur verlockt zu überhöhter Geschwindigkeit.	Durch Radarkontrollen und gezielten Informationskampagnen kann diesem Verhalten entgegengewirkt werden. Hingegen stellt sich bei der 4-streifigen Autobahn nach einer 10% Verkehrszunahme ein Wechsel von der Verkehrsqualitätsstufe C (teilweise gebundener stabiler Verkehrsfluss im unteren Geschwindigkeitsbereich) zur Stufe D (stark eingeschränktem Bewegungsspielraum) ein. Dadurch nehmen die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes deutlich ab.	6 VCS Sektion Solothurn
3.3	Höchstgeschwindigkeit mit zentral bedienbaren Schalttafeln regeln. Bei Bedarf Höchstgeschwindigkeit herabsetzen	Verkehrslenkung an neuralgischen Abschnitten des Autobahnnetzes wird in Zukunft schweizweit vom ASTRA betrieben werden. Allerdings sind die Konzepte und die technischen Systeme erst in Entwicklung. Was bei Inbetriebnahme der 6-streifigen N1/N2 realisiert werden wird, wird man am Ausführungsprojekt und dem Betriebskonzept erkennen können.	6 VCS Sektion Solothurn

3.4	<p>Fahrbahnbreite schmäler als üblich: Gefahr von Unfällen wird erhöht.</p>	<p>Die verkehrssichere Breite des Fahrstreifens ist abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit. Das Betriebskonzept wird darauf Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeiten entsprechend regeln. An anderen Autobahnabschnitten (Umfahrung Lausanne) hat man gute Erfahrungen mit den gewählten Breiten gemacht.</p>	<p><i>6 VCS Sektion Solothurn</i></p>
3.5	<p>Fahrbahnbreite schmäler als üblich: generelles Überholverbot für Lastwagen einführen.</p>	<p>Die Forderung gehört zu den Massnahmen des Verkehrsmanagements, die erst aktuell werden dürfte, wenn die Leistungsfähigkeit der Strasse wegen des Lastwagenanteils übermässig reduziert wird.</p>	<p><i>5 Regionalverein OGG</i></p>

4. Lärmschutz			
4.1	Die Werte des Lärmbelastungskatasters sind verbindlich und müssen eingehalten werden (Messwerte vor und nach Erstellung Lärmschutzwände an Gemeinde, zusätzliche Messungen vornehmen, die Auswirkungen des Baus der Lärmschutzwände von Härkingen aufzeigen)	Die Grenzwerte nach LSV sind für die in den Nutzungsplänen der angrenzenden Gemeinden festgestellten Empfindlichkeitsstufen eingehalten. Die Immissionsmessungen werden im Rahmen des Teilsanierungsprogrammes zur Lärmsanierung im Auflageprojekt und mit Erfolgskontrollen nach LSV durchgeführt.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen
			6 VCS Sektion Solothurn
4.2	Lärmmessungen vor wie auch nach dem Ausbau der Autobahn durchführen.	Die Immissionsmessungen werden im Rahmen des Teilsanierungsprogrammes zur Lärmsanierung im Auflageprojekt und mit Erfolgskontrollen nach LSV durchgeführt.	1 Einwohnergemeinde Boningen
			6 VCS Sektion Solothurn
4.3	Spätestens 3 Jahre nach Inbetriebnahme Lärmwerte kontrollieren und nötigenfalls Massnahmen treffen.	Die Immissionsmessungen werden im Rahmen des Teilsanierungsprogrammes zur Lärmsanierung im Auflageprojekt und mit Erfolgskontrollen nach LSV durchgeführt.	6 VCS Sektion Solothurn
4.4	Einbau eines lärmreduzierenden Belags, Einbau eines Drainbelags, Wahl des besten Belages bezüglich Lärmimmissionen	Der Einbau eines konventionellen, akustisch neutralen Schwarzbelages ist vorgesehen (Pegelreduktion 3-4 dBA). Der Einbau eines lärmindernden Belages wird für einige Teilstrecken untersucht (UVB 3. Stufe).	2 Einwohnergemeinde Gunzgen, 4 Einwohnergemeinde Härkingen, 5 Regionalverein OGG
			6 VCS Sektion Solothurn
4.5	Prüfen, wie sich eine zusätzliche Mittelstreifenlärmschutzwand auswirken würde	Wird im UVB 3. Stufe als Option geprüft und diskutiert.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen
			5 Regionalverein OGG
4.6	Unabhängig von allfälligen Verzögerungen des Projekts Lärmschutzmassnahmen vorgezogen realisieren.	Die Lärmsanierung des Autobahnabschnittes läuft unabhängig vom 6-Streifen-Ausbau und ist fast abgeschlossen.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen
			5 Regionalverein OGG
4.7	Prüfen, wie sich Lärmschutzwand auf Erdwall bei Eurorest auswirken würde	Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung sind für die genannten Objekte eingehalten.	5 Regionalverein OGG

4.8	Lärmschutzwand Rothrist/Ruppoldingen planen und realisieren.	Ist Gegenstand der Lärmschutzverordnung und mittels Teilsanierungs-Programm unabhängig des 6-Streifen-Ausbaus für die Gemeinde Rothrist geplant und vorgesehen.	6 VCS Sektion Solothurn
4.9	Lärmschutzwand im Bereich Aarebrücke weiterziehen.	Das Umweltgesetz und die Lärmschutzverordnung regeln den Lärmschutz an ortsfesten Anlagen. Bei bestehenden Strassen ist mit Schallschutzmassnahmen zu sorgen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Weitergehende Massnahmen sind von Gemeinden und Privaten zu finanzieren.	6 VCS Sektion Solothurn
4.10	Alte Lärmschutzwände an neusten Stand der Technik anpassen und wo sinnvoll mit Solarzellen ausrüsten.	Alte Lärmschutzwände wurden auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft. Eine Ausrüstung mit Solarzellen wäre ein anderes Projekt.	6 VCS Sektion Solothurn
4.11	Lack Eduard: Der Lärmschutz soll nicht nur die geforderten minimalen Anforderungen erfüllen. Weitergehende Massnahmen umsetzen.	Die Lärmschutzmassnahmen wurden im Sinne der Vorsorge auf die maximale Leistungsfähigkeit der Strasse abgestellt.	1 Einwohnergemeinde Boningen
4.12	Vorschriften betreffend Lärmschutz und Luftreinhaltung sind einzuhalten.	Die Untersuchungen zum Lärmschutz und zur Luftreinhaltung in den UVB 2. und 3. Stufe halten sich streng an die LSV und die LRV und werden von den zuständigen Fachstellen auch dahingehend geprüft.	3 Einwohnergemeinde Kappel
4.13	Bestehende Lärmschutzwände wirkungsvoll anpassen	Bestehende Lärmschutzwände wurden auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft. Wenn Anpassungen notwendig sind, werden sie schon im Lärmsanierungsprojekt ausgeführt.	4 Einwohnergemeinde Härkingen

4.14	Im Gebiet Lerchenbühl ist die Autobahn zu überdachen oder zumindest die LS-Wände auszukragen. Beachten der Schallreflexion	Die Überdeckung der Autobahn kann nicht aus der LSV abgeleitet werden. Auskragende Lärmschutzwände werden als Massnahme optional im UVB 3. Stufe untersucht und ev. als weitergehende Massnahme ins Projekt aufgenommen.	4 Einwohnergemeinde Härkingen
4.15	Bei Verzögerungen des Ausbaus auf 6-Streifen muss die Sanierung des Fahrbahnbelages vorgezogen werden	Sollten erhebliche Verzögerungen erkennbar werden, ist die Forderung berechtigt.	4 Einwohnergemeinde Härkingen
4.16	Hauri –Studer Roman: Verzicht auf geplante Renaturierung Boningerbach. Als Ersatz Aufschüttung von Erdwällen als Lärmschutz entlang der Autobahn. Gemeinderat empfiehlt als Alternative entlang der Aeschgasse das Vorprojekt des Büros BSB zu überarbeiten.	Die Renaturierung des Boningerbaches ist ein wichtiger Bestandteil der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz bei Eingriffen in schützenswerten Lebensräume umzusetzen sind. Aufgrund der starken Vorbelastung des ganzen Gebietes durch den Zerschneidungseffekt der Autobahn sollte auf diese Massnahmen nicht verzichtet werden. Sobald feststeht, welchen zusätzlichen Flächenbedarf das Projekt hat (inkl. Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen), wird festgelegt, ob für die weiteren Planungsschritte und die spätere Umsetzung eine Landumlegung mit einem entsprechend gross bemessenen Beizugsgebiet in die Wege geleitet wird. Der Lärmschutz wird gemäss aktuellem Teilsanierungsprogramm umgesetzt. Im Vordergrund steht die Einhaltung der Lärmschutzverordnung.	4 Einwohnergemeinde Härkingen

5. Luftreinhaltung			
5.1	Auswirkungen der Luftbelastung (inkl. PM10I) nach dem Ausbau klar aufzeigen. Belastungen auf das maximal zu erwartende Verkehrsaufkommen ermitteln. Die Grenzwerte des USG sind einzuhalten.	Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Luftbelastung sind klar dargestellt. Die Grenzwerte der LRV sind den Verhältnissen von Strassenprojekten entsprechend eingehalten. (Nur die Verkehrsteilnehmer selbst setzen sich Belastungen an oder über den Grenzwerten aus) Für die Anwohner sind die Grenzwerte eingehalten.	3 Einwohnergemeinde Kappel
5.2	Die Prognosen sind zu tief, da sie auf der falschen Randbedingung (kein Mehrverkehr) basieren.	Die Annahmen der Verkehrsentwicklung wurden von den Behörden akzeptiert. Unter den festgelegten Randbedingungen gibt es keine plausiblen Ursachen zur Begründung von spürbarem Neuverkehr auf dem Projektabschnitt. Dieses, weil die anschliessenden Strecken (N1 und N2) weiterhin 4-streifig bleiben und die topologischen Besonderheiten mit den anfordernden Verkehrsbeziehungen für die Region keine Alternative bieten. Die Angebote des Hochleistungsstrassennetzes und dasjenige des regionalen Hauptstrassennetzes haben kaum eine gemeinsame Nachfrage, weswegen auch praktisch kein Austausch von Fahrten nachgewiesen werden kann.	6 VCS Sektion Solothurn
5.3	Ausstoss von Schadstoffen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen resp. -senkungen reduzieren (Luftmassnahmenplan 2000, SO-5: Senkung der Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Autobahnabschnitten in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung).	Die Kombination von starker Verkehrsbelastung mit klimatisch extremen Verhältnissen (Stichwort Smogalarm) könnte zu kurzzeitigen Spitzenbelastungen von Luftschadstoffen führen, die mit einer belastungsabhängigen Verkehrssteuerung gemildert werden könnte.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen

5.4	Tempo Reduktion auf 80 km/h.	Das Geschwindigkeitsregime des Autobahnabschnittes wird im Betriebskonzept des Ausführungsprojektes festgelegt. Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ist nicht gerechtfertigt. Eine verkehrsbelastungsabhängige Verkehrslenkung ist mittelfristig wahrscheinlich.	4 Einwohnergemeinde Härkingen
5.5	Auf der Baustelle nur Baumaschinen mit Partikelfiltern, die dem neusten Stand der Technik entsprechen zulassen (Luftmassnahmenplan 2000, SO-2).	In UVB 3. Stufe werden die für die Bauphase notwendigen Massnahmen nach der geltenden Richtlinie festgelegt und im Rahmen der ökologischen Baubegleitung umgesetzt.	6 VCS Sektion Solothurn
5.6	Nichteinhaltung der Luftreinhalte-Verordnung darf keinen negativen Einfluss auf die weitere Siedlungsentwicklung haben.	Die in der Luftreinhalte-Verordnung festgesetzten Grenzwerte gelten. Raumplanerische Massnahmen dürfen nicht so weit gehen, dass eine angemessene wirtschaftliche Entwicklung verunmöglicht würde.	1 Einwohnergemeinde Boningen, 4 Einwohnergemeinde Härkingen
			5 Regionalverein OGG
5.7	Grenzwerte Luftschadstoffe sind einzuhalten und nötigenfalls Massnahmen zu ergreifen.	Die Untersuchungen zur Luftreinhaltung in den UVB 2. und 3. Stufe halten sich streng an die LRV und werden von den zuständigen Fachstellen auch dahingehend geprüft.	6 VCS Sektion Solothurn

6. Landwirtschaft			
6.1	Wyss Hugo: Zerschneidung des Kulturlandes führt zu Mehraufwand bei der Bewirtschaftung.	Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Bewirtschaftung werden in der 3. Bewilligungsstufe geprüft. Sobald feststeht, welchen zusätzlichen Flächenbedarf das Projekt hat (inkl. Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen), wird festgelegt, ob für die weiteren Planungsschritte und die spätere Umsetzung eine Landumlegung mit einem entsprechend gross bemessenen Bezugsgebiet in die Wege geleitet wird.	1 Einwohnergemeinde Boningen
6.2	Nyfeler Andreas, Gegen Ausgleichsmassnahmen und Wildtierkorridor. Zerstörung besten Ackerlandes. Zerschneidung des Kulturlandes führt zu Mehraufwand bei der Bewirtschaftung und Ertragsausfall. Förderung des Wildschweinproblems.	Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Bewirtschaftung werden in der 3. Bewilligungsstufe geprüft.	1 Einwohnergemeinde Boningen 2 Einwohnergemeinde Gunzgen 3 Einwohnergemeinde Kappel
6.3	Lack Eduard, Ölrückhaltebecken beanspruchen zu viel Kulturland. Zerstückelung von schönem Ackerland. Mehraufwand bei der Bewirtschaftung.	Im Ausführungsprojekt kann optional die Variante einer unterirdischen Vorreinigung des Meteorwassers untersucht und diskutiert werden. Es wird Gegenstand einer Interessenabwägung zwischen der aus Gründen des Umweltschutzes geforderten offenen Vorreinigung und einer eingedeckten Lösung zugunsten der Landwirtschaft sein. Begleitmassnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Bewirtschaftung werden in der 3. Bewilligungsstufe geprüft.	1 Einwohnergemeinde Boningen

6.4	Wyss Luzia, Gegen die Renaturierung Boningerbach. Keine Abhängigkeit zum 6-Streifen-Ausbau, kommt einer Verschwendung von Ackerland gleich.	Die Renaturierung des Boningerbaches ist ein wichtiger Bestandteil der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz bei Eingriffen in schützenswerten Lebensräume umzusetzen sind. Aufgrund der starken Vorbelastung des ganzen Gebietes durch den Zerschneidungseffekt der Autobahn sollte auf diese Massnahmen nicht verzichtet werden.	1 Einwohnergemeinde Boningen 2 Einwohnergemeinde Gunzgen
6.5	Studer Michael, Entschädigungsforderung infolge Mehrausstoss von Giftstoffen durch Autobahn.	Überschreitungen der Richtwerte (Blei, Cadmium, Zink) sind erfahrungsgemäss vor allem im Nahbereich der Autobahn zu erwarten (5 – 10 m). Der Mehrausstoss von Schadstoffe wird im UVB 3. Stufe geschätzt. Bei der Auflage des Ausführungsprojektes (3. Stufe) haben die Grundeigentümer die ihnen zustehenden Rechtsmittel.	1 Einwohnergemeinde Boningen

7. Entwässerung			
7.1	Entwässerung: Der Gemeinde Gunzgen dürfen durch den 6-Streifen-Ausbau keine Mehrkosten erwachsen (Bau-, Betriebs- und Folgekosten)	Die Strassenentwässerung der Nationalstrasse wird als unabhängiges System erstellt und führt zu keinen zusätzlichen Belastungen der angrenzenden Gemeinden.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen
7.2	Verschiebung des Rad- und Fusswegs in Gunzgen: Details aufzeigen.	Ist Gegenstand des Auflageprojektes, wo parzellenscharf alle Projektbestandteile ausserhalb des Strassenperimeters dargestellt werden.	2 Einwohnergemeinde Gunzgen
7.3	Studer Michael, Gegen den Standort Ölabscheider auf GB Nr.12 ; Schenker Heinz, Ölabscheider auf GB NR. 7 soll eingedeckt werden damit Landbedarf reduziert werden kann.	Im Ausführungsprojekt kann optional die Variante einer unterirdischen Vorreinigung des Meteorwassers untersucht und diskutiert werden. Es wird Gegenstand einer Interessenabwägung zwischen der aus Gründen des Umweltschutzes geforderten offenen Vorreinigung und einer eingedeckten Lösung zugunsten der Landwirtschaft sein.	1 Einwohnergemeinde Boningen
7.4	Ruderclub Aarburg, Regenklärbecken Nr. 8 muss mit einer Überlaufsicherheit versehen sein. Das Bootshaus liegt neben dem Becken etwas tiefer. Bedenken zum Standort betreffend Uferschutzzone.	Überlaufeinrichtungen gehören zur Standardausstattung von Regenklärbecken. Sie treten in Aktion, wenn ein Regenergebnis grösser ist, als der nach Norm vorgesehene Dimensionierungsregen. Wenn der Überlauf anspringt, ist das Meteorwasser bereits so verdünnt, dass das umgehen der Vorreinigung keine grosse Belastung für den Vorfluter darstellt. Der Beckenstandort Nr. 8 wird aufgehoben.	1 Einwohnergemeinde Boningen
7.5	Atel Hydro AG, Ölrückhaltebecken Einzugsgebiet Nr. 8 umplatzieren. Belastung des Umgehungsgewässers zu hoch. Das Umgehungsgewässer war beim Kraftwerkneubau eine der wichtigsten Ersatzmassnahmen. Fläche zwischen Ruderclub und Umgehungsgewässer zur Nutzung nicht mehr frei.	Diese Forderung wurde vom Fachexperten bereits im UVB 2. Stufe gestellt. Sie wird im Ausführungsprojekt erfüllt.	1 Einwohnergemeinde Boningen

8. Renaturierung			
8.1	Wildtierkorridore: Verkehrsplanung auf Wildtierkorridore abstimmen (gemäss Bericht BUWAL), überregionale Vernetzung der Wildtierbestände sicherstellen.	Ist durch den Beitrag zur Sanierung des überregionalen Wildkorridors AG18/SO 10 berücksichtigt.	6 VCS Sektion Solothurn
8.2	Studer Michael, Wildkorridor weglassen, Befürchtung von Zerstörungen des Kulturlandes durch Wildschweine.	Der Wildtierkorridor Stierenban soll eine minimale räumliche Regulation durch Abwanderung von einzelnen Wildschweinen ermöglichen. Das Risiko einer Zerstörung des Kulturlandes südlich des Korridors ist zwar nicht auszuschliessen, aber als klein eingestuft.	1 Einwohnergemeinde Boningen
8.3	Hauri –Studer Roman, Wyss Hugo und Lack Eduard: Verzicht auf geplante Renaturierung Boningerbach	Die Renaturierung des Boningerbaches ist ein wichtiger Bestandteil der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz bei Eingriffen in schützenswerten Lebensräume umzusetzen sind. Aufgrund der starken Vorbelastung des ganzen Gebietes durch den Zerschneidungseffekt der Autobahn sollte auf diese Massnahmen nicht verzichtet werden.	1 Einwohnergemeinde Boningen 4 Einwohnergemeinde Härkingen

9. Weiteres			
9.1	Umweltbelastung minimieren durch sorgfältige Planung von An- und Abtransport der Materialien bezüglich Distanz und Transportart.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	6 VCS Sektion Solothurn
9.2	Altlast gemäss den neuesten Erkenntnissen entsorgen und sanieren.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	6 VCS Sektion Solothurn
9.3	Bei den Dünner- und Aarebrücke Massnahmen im Falle von Giftunfällen vorsehen.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	6 VCS Sektion Solothurn
9.4	Atel Versorgungs AG, Fordert die Gewährleistung und Sicherstellung der 16-kV- und 50-kV-Freileitungen. Die Kosten für notwendige Leitungsanpassungen müssen zu Lasten des Kantons erfolgen.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	1 Einwohnergemeinde Boningen 3 Einwohnergemeinde Kappel
9.5	Onyx Energie-Netze: Bestehende 16-kV Hochspannungsleitung (Unterflur Kabelblock) Querung Umlenkungskosten durch Verursacher zu tragen.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	4 Einwohnergemeinde Härkingen
9.6	Der Gemeinderat bittet bei einer allfälligen Realisierung des Projektes die Einwendungen der Grundeigentümer nach Möglichkeit zu berücksichtigen.	Ist vorgesehen (UVB 3. Stufe)	3 Einwohnergemeinde Kappel
9.7	Eleuterio I. und J. Wertverminderung der Liegenschaft. Entschädigungen werden gefordert. Beschädigungen der Böschungsbepflanzungen und Zäune während dem Bau sind wiederherzustellen und zu entschädigen. Inkonvenienzentschädigungen für die Dauer der Bauarbeiten.	Bei der Auflage des Ausführungsprojektes (3. Stufe) haben die Grundeigentümer die ihnen zustehenden Rechtsmittel.	3 Einwohnergemeinde Kappel

9.8	Zimmerli Inge: Wertverminderung des Gebäudes. Erschwerte Vermietbarkeit der Wohnung. Keine Fluchttüre auf das Grundstück. Höhere Lärmschutzwand. Absturzsicherungen (massive Mauer) Vorkehrung gegen zunehmende Vibrationen. Keine Verschiebung der Böschung ins Grundstück. Ausebnung bis Mauer mit Bepflanzung.	Bei der Auflage des Ausführungsprojektes (3. Stufe) haben die Grundeigentümer die ihnen zustehenden Rechtsmittel.	3 Einwohnergemeinde Kappel
9.9	Während der Bauzeit keine Transporte durch Härkingen	Der grösste Teil der Bauarbeiten und auch die Transporte spielen sich innerhalb des Nationalstrassenperimeters ab. Transportrouten ausserhalb werden mit der ökologischen Projekt- und Baubegleitung geprüft. Eine übermässige Belastung der Siedlung wird nach Möglichkeit vermieden.	4 Einwohnergemeinde Härkingen
9.10	Morach-Pfluger Eva: Frühzeitige persönliche Kontaktaufnahme bezüglich Landerwerb.	Ist vorgesehen (entweder im Rahmen der 3. Stufe oder spätestens nach Genehmigung des Bauprojektes)	4 Einwohnergemeinde Härkingen
9.11	Wyss Erhard: Umfahrung oder Unterfahrung der Gemeinde Härkingen. Eindeckung der Autobahn. Gemeinderat unterstützt im Grundsatz das Begehren. Gemeinderat ist sich jedoch bewusst, dass eine pragmatische Lösung gefunden werden muss.	Eine Projekterweiterung der geforderten Art ist durch die Umweltschutzgesetzgebung nicht begründet. Sie muss politisch durchgesetzt werden.	4 Einwohnergemeinde Härkingen

4. Liste der Einwender

1	Einwohnergemeinde Boningen
2	Einwohnergemeinde Gunzgen
3	Einwohnergemeinde Kappel
4	Einwohnergemeinde Härkingen
5	<i>Regionalverein OGG</i>
6	<i>VCS Sektion Solothurn</i>