
**Stellungnahme des Kantons Solothurn zu den Einsprachen zum
Ausführungsprojekt "Sanierungstunnel Belchen"**

1 Allgemeine Einsprachepunkte

1.1 Betriebskonzept

- a) Verschiedene Einsprachen befassen sich mit Fragen des künftigen Betriebskonzepts des Sanierungstunnels. Auf diesen Aspekt ist nachfolgend kurz einzugehen.
- b) Mit dem Sanierungstunnel Belchen wird bezweckt
 - im Normalbetrieb permanent in jede Richtung 2 Fahrspuren zu Verfügung zu haben.
 - im Falle eines Unfalles eine Röhre als Flucht- und Rettungstollen zur Verfügung zu haben.
 - auch bei grösseren bzw. längeren unfallbedingten Reparaturarbeiten den Belchentunnel weiterhin 2-spurig in beide Fahrrichtungen betreiben können.
 - während künftigen Instandsetzungen der Tunnelröhren (die nächste Instandsetzung der bestehenden Röhren ab 2015 dauert allein 4 – 8 Jahre) in jede Richtung 2 Fahrspuren zur Verfügung zu haben.
- c) Am 26. März 2003 genehmigte der Bundesrat das Generelle Projekt „Sanierungstunnel Belchen“. Bestandteil des Generellen Projektes ist das Betriebskonzept. Im Betriebskonzept sind alle möglichen Betriebszustände inklusive den entsprechenden Verkehrsführungen aufgeführt.

Insbesondere sind auch Betriebszustände und Verkehrsführungen aufgeführt, die nach Eröffnung des Sanierungstunnels aus technischen Gründen nicht möglich sind bzw. ausgeschlossen sind.

Dazu gehören die Verkehrsführungen:

- 2 + 3 (in einer Richtung 3 Fahrspuren)
- 2 + 4 (in einer Richtung 4 Fahrspuren)
- 3 + 3 (in beiden Richtungen 3 Fahrspuren)

Diese Verkehrsführungen würden allesamt in den Tunnelvorzonen erheblich grössere Verflechtungslängen und somit auch mehr Platzbedarf quer zur Nationalstrassenachse bedingen. Auf beiden Seiten des Belchentunnels wären extrem umfangreiche und nur aufwändig zu realisierende Hanganschnitte erforderlich, die nicht Gegenstand des Ausführungsprojektes sind.

Das Ausführungsprojekt basiert auf dem bewilligten Generellen Projekt und somit implizit auch auf dem Betriebskonzept.

- d) Beim Sanierungstunnel Belchen handelt es sich um eine zweispurige Hochleistungsstrasse 1. Klasse mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h. Lichtraumprofil sowie horizontale und vertikale Linienführung sind darauf ausgelegt. Zum heutigen Zeitpunkt ist jedoch beabsichtigt, den Tunnel analog der bestehenden Röhren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu betreiben. Deshalb ist auch der Umweltverträglichkeitsbericht von 80 km/h ausgegangen. Ergänzend wurde im Umweltverträglichkeitsbericht aufgezeigt, dass eine Erhöhung auf 100 km/h auf die Luftimmissionen einen vernachlässigbaren Einfluss hat. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h erhöht werden, werden die Aspekte Verkehrssicherheit entsprechend geprüft. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Projektauflage.

1.2 Lärmschutz

- a) In verschiedenen Einsprachen wird gefordert, dass die Autobahnabschnitte vor den Tunnelzufahrten in lärmschutztechnischer Hinsicht saniert werden müssen.

Diese Forderungen sind, unter der Voraussetzung, dass die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 3 der Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten sind, grundsätzlich berechtigt und richtig.

- b) Mit der Revision der LSV ist vorgesehen, dass die Nationalstrassen bis im Jahr 2015 lärmschutzkonform saniert sein müssen. Aufgrund des heute bekannten Zeitplans wird der Sanierungstunnel Belchen Ende 2014 erstellt sein und somit ab dem Jahre 2015 betrieben werden können. Demzufolge wird der Sanierungstunnel „Belchen“ ein Jahr vor Ablauf der Frist, wie sie für die Lärmsanierung der Nationalstrassen gilt, fertig gestellt sein.

Artikel 8 LSV bestimmt, dass die Lärmemissionen bei geänderten bereits bestehenden ortsfesten Anlagen soweit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens soweit begrenzt werden als die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV).

Als wesentliche Änderungen schliesslich gelten nach Art. 8 Abs. 3 LSV Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbare stärkere Lärmimmissionen erzeugen.

- c) Mit dem Sanierungstunnel „Belchen“ wird nicht beabsichtigt, mehr Verkehr zu erzeugen. Vielmehr geht es darum, für die in Zukunft erforderlichen Sanierungen der bestehenden Tunnelröhren, die Möglichkeit zu haben, den Verkehr sowohl in Richtung Luzern bzw. in Richtung Basel richtungsgetrennt führen zu können. Abgesehen von der zu erwartenden Verkehrszunahme durch die weiter zunehmende Mobilität ganz allgemein, trägt der Sanierungstunnel Belchen nicht zu einer wahrnehmbar stärkeren Lärmimmission bei.
- d) Soweit auf den Einsprachepunkt Lärm eingetreten wird, ist darauf hinzuweisen, dass eine Lärmsanierung ohnehin anstehen wird, falls die Immissionsgrenzwerte auf den Nord- bzw. Südzufahrten zum Belchentunnel überschritten und davon lärmempfindliche Nutzungen tangiert sind. Die lärmtechnische Sanierung hat unter diesen Gesichtspunkten unabhängig von der Erstellung des Sanierungstunnels durch den Belchen zu erfolgen.

1.3 Öffentlichkeitsarbeit

- a) Grundsätzlich ist festzuhalten, dass ein Konzept über die Öffentlichkeitsarbeit nicht Gegenstand des aufgelegten Projektes ist.
- b) Eine phasengerechte Information der Öffentlichkeit war jedoch bei der bisherigen Projektentwicklung eine der obersten Zielsetzungen der beiden Kantone.

Am 28.11.2001 wurde die Öffentlichkeit anlässlich einer Projektvorstellung über den Stand des Generellen Projektes informiert. Mit periodischen Medieninformationen wurde die Öffentlichkeit anschliessend laufend über wesentliche Schritte informiert. Zusätzlich wurden die Gemeinden sowohl bei der Erarbeitung des Generellen Projektes wie auch des Ausführungsprojektes zur Teilnahme an den für die kantonalen Fachstellen organisierten konferenziellen Besprechungen eingeladen und in jüngster Vergangenheit zu Beginn der öffentlichen Projektauflage anlässlich einer Orientierungsveranstaltung am 13.01.2004 ins Bild gesetzt.

Bereits jetzt wurde parallel zu den erwähnten Informationsmassnahmen ein Informationskonzept für die kommenden Projektphasen entwickelt. Die Öffentlichkeit,

betroffene Gemeinden, Eigentümer und Gremien wie aber auch Verbände und Organisationen sind angesprochen.

1.4 Submissionen

- a) Verschiedene Einsprechende verlangen, dass bei den künftigen Arbeiten an einem Sanierungstunnel das einheimische Gewerbe zu berücksichtigen sei.
- b) Die Arbeitsvergaben für das vorgesehene Projekt sind nicht Gegenstand des Auflageverfahrens. Mithin ist auf diese Einspruchpunkte nicht einzutreten. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass sich die Ausschreibungen im Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt auf geltendes Vergaberecht abstützen wird. Zuschlagsentscheide haben sich nach den gesetzlichen Vorgaben zu richten.

2 Zu den einzelnen Einsprachen

2.1 Einsprache Verkehrsclub der Schweiz (VCS, 09.02.2004)

II. Materielles

- a) Ad.: 1. Vorbemerkungen

Der VCS macht geltend, dass das Generelle Projekt nicht öffentlich aufgelegt worden sei. Deshalb sei nicht überprüfbar, ob das Ausführungsprojekt dem bewilligten Projekt entsprechen würde. Ebenso wird gefordert, dass die Mitberichte der beteiligten Kantone sowie der betroffenen Gemeinden nicht aufgelegt worden seien und der VCS in der Folge Einsicht in diese Berichte beantragt.

Nach dem für dieses Projekt massgebenden Nationalstrassengesetz unterliegt das Generelle Projekt keinem Auflageverfahren. Während das Einführungs-gesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen des Kantons Solothurn ein solches auch für Nationalstrassenprojekte vorsieht, wird davon in der Gesetzgebung des Kantons Basel-Landschaft abgesehen. Gemäss den kantonalen Bestimmungen wurde das Generelle Projekt im Kanton Solothurn bevor es zur Genehmigung dem Bundesrat unterbreitet wurde, aufgelegt. In beiden Kantonen wurden entsprechend dem Nationalstrassengesetz die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie die Standortgemeinden über das Vorhaben orientiert (Artikel 19 NSG) und eingeladen ihre Stellungnahmen abzugeben.

Beweis: Beilage 5 der Projektunterlagen zum Generellen Projekt.

Der Wunsch des VCS, in die Stellungnahmen und Mitberichte der beteiligten Kantone sowie der betroffenen Gemeinden Einsicht zu erhalten, muss ein Wunsch bleiben. Gestützt auf die Nationalstrassengesetzgebung besteht im Rahmen des Auflageverfahrens ein solcher Anspruch nicht. Es wird beantragt, diesen Begehren nicht stattzugeben.

- b) Ad.: 2. Rodungsbewilligung

Unter dem Titel Rodungsbewilligung wird geltend gemacht, es bestehe kein über-wiegendes Interesse an der Realisierung des Sanierungstunnels Belchen, weshalb sinngemäss die erforderliche Rodung nicht zu genehmigen sei. Unter anderem wird dabei argumentiert, dass das Projekt „aus weiter gefassten wirtschaftlichen Überlegungen unverhältnismässig“ sei.

Im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurde ein Instrument zur Beurteilung der Nachhaltigkeit von Strasseninfrastrukturprojekten (NISTRA) entwickelt. Dabei werden die Bereiche „Gesellschaft“, „Wirtschaft“ und „Umwelt“ mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) und einer Nutzwert-Analyse (NWA) untersucht.

Das Tiefbauamt Basel-Landschaft hat für den Sanierungstunnel eine „NISTRA“-Untersuchung in Auftrag gegeben. Dabei wurde über einen Betrachtungszeitraum von 60 Jahren zwischen Projektfall (Bau eines Sanierungstunnels und künftige Instandsetzungen unter dem Verkehrsregime 2+2+0) und Referenzfall (kein Sanierungstunnel, künftige Instandsetzungen unter dem Verkehrsregime 2+0, d.h. mit Vollsperrung einer Tunnelröhre) ein Vergleich gezogen. Die noch nicht definitiv vorliegenden Resultate zeigen auf, dass:

- sich das Nutzenkostenverhältnis (NKV) auf den Faktor 2 beläuft, was bedeutet, dass der Nutzen des Sanierungstunnels doppelt so gross wie dessen Kosten ist.
- Sämtliche aufsummierten Nutzwertindikatoren (NWI) > 0 liegen, was bedeutet, dass der Sanierungstunnel in allen 3 Bereichen positiv wirkt.
- auch bei sehr variabel angesetzten Parametern (Sensitivitätsanalyse) die NWI > 0 und das NKV > 1.0 bleiben.

Beweis: NISTRA - Untersuchung zur Edition offeriert.

Auf Grund der Beurteilung des projektierten Sanierungstunnels nach dem Modell NISTRA kann berechtigterweise der Schluss gezogen werden, dass dem Projekt ein überwiegendes Interesse zugemessen werden muss. Mithin lässt sich, entgegen der Auffassung des Einsprechers, die Rodung sehr wohl mit überwiegenden Interessen begründen. Auf die Frage der Standortgebundenheit des Projekts geht der VCS zu Recht nicht ein und bedarf an dieser Stelle auch keiner weiteren Erörterung.

Es wird beantragt die Einsprache auch in diesem Punkt abzuweisen.

c) Ad.: 3. Unvollständigkeit des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB).

ad. 3.1.:

Vom VCS wird in Zweifel gezogen, dass das Betriebsregime 2 + 2 + 0, wie es dem UVB zugrunde liegt, gar nicht das Ziel der Erstellung des Sanierungstunnels ist. Vielmehr wird vom VCS postuliert, es müsse das Szenario dem UVB zugrunde gelegt werden, bei dem drei Tunnelröhren gleichzeitig in Betrieb stehen, bzw. für den Verkehr geöffnet sind.

In bezug auf das Betriebskonzept wird auf das Kapitel „I. Allgemeine Einsprachepunkte; 1. Betriebskonzept“ verwiesen.

Den Befürchtungen des Einsprechers ist ausserdem entgegenzuhalten, dass eine Betriebsänderung gestützt auf Artikel 2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) erneut eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach sich ziehen würde. In der Tat ist nur vorgesehen, ein Betriebsregime 2 + 2 + 0 in Zukunft aufrechtzuerhalten oder aufrechterhalten zu können.

Würden drei Tunnelröhren gleichzeitig und dauernd für den Verkehr freigegeben werden - was aus technischen Gründen gar nicht möglich ist - müsste folglich eine Ergänzung zum vorliegenden UVB erstellt werden. Dieser würde wiederum der öffentlichen Auflage unterliegen und somit die Möglichkeit eröffnen, dagegen Einsprache zu erheben. Die Befürchtungen des VCS sind daher unbegründet. Der Vorwurf der Unvollständigkeit des UVB ist abzuweisen.

ad. 3.2.:

Entgegen den Ausführungen des Einsprechers wurde im Rahmen des UVB untersucht, in welchem Verhältnis die Luftschadstoffbelastung durch Stausituationen im

Sanierungsfall bei einer Verkehrsführung im Gegenverkehr durch eine Röhre zu den Bauemissionen durch die Erstellung einer dritten Röhre stehen.

Beweis: Anhang 6.1-8 UVB.

Dabei konnte aufgrund von Abschätzungen der verschiedenen Emissionssituationen festgestellt werden, dass, bezogen auf einen Sanierungszyklus, die Luftschadstoffemissionen für den Bau des Sanierungstunnels voraussichtlich über jenen der Stauemissionen liegen werden. Eine alleinige Betrachtung aufgrund der Luftschadstoffsituation genügt allerdings nicht. Wie eine Studie im Auftrag des Tiefbauamts Basel-Landschaft, die ökonomische, gesellschaftliche und umweltrelevante Aspekte einbezog, zeigte, fällt eine Gesamtbeurteilung für den Bau des Sanierungstunnels Belchen positiv aus¹. Eine rein luftschadstoffbezogene Betrachtung greift somit zu kurz. Der Einspruchepunkt ist deshalb abzuweisen.

¹ *Vergleiche der Stellungnahme zur Einsprache des VCS unter Punkt 2. Rodungsbewilligung*

2.2 HP. Studer, Hägendorf (20.01.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
1	Zusätzliche Röhre ist sinnvoll	vgl. Kapitel 1.1.
2	Die dritte Röhre ist bei Mehrverkehr zu betreiben. Deshalb sind die Einspurlängen Nord und Süd anzupassen.	vgl. Kapitel 1.1.
3	Schallschutzmassnahmen sind auf der ganzen Belchensüdrampe vor dem Bau der dritten Röhre zu realisieren.	vgl. Kapitel 1.2
4	Es ist keine Augenwischerei zu betreiben. Die dritte Röhre soll auch als dritte Röhre gebraucht werden.	vgl. Kapitel 1.1.

2.3 Einwohnergemeinde Hägendorf (29.01.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
5	Lärmschutzmassnahmen sind entlang der ganzen Länge der Autobahn N2 auf dem Gemeindegebiet Hägendorf vor dem Bau vollständig zu realisieren.	vgl. Kapitel 1.2.
6	Das neue Tunnelportal ist ein zu massiver Eingriff in die Juraschutzzone. Dessen Gestaltung ist zu überarbeiten. Der Tagbauteil und somit das ganze Portal sind nach Norden (in den Berg hinein) zu verschieben, um eine der heutigen Topographie angepasste Bepflanzung und Gestaltung zu ermöglichen.	Die Gestaltung des Tunnelportals in der Juraschutzzone erfordert ein spezielles Augenmerk. Diesem wird in den nächsten Projektierungsstufen durch den Beizug von entsprechenden Fachleuten die nötige Aufmerksamkeit geschenkt.
8	Bei Submissionen sind solothurnische und insbesondere das einheimische Gewerbe zur Teilnahme einzuladen. Direktaufträge, auch Folgeaufträge wie z.B. Ingenieurarbeiten sind zu unterlassen.	vgl. Kapitel 1.4.
9	Die Interessen der Eigentümer im Bereich des Tunnelsüdportals und des Installationsplatzes Tunnelportal Süd sind vollumfänglich zu wahren.	vgl. Kapitel 2.4.

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
10	Während des Baus der neuen Tunnelröhre sind der Baustellen- und sämtliche Transporte (Zu- und Wegfahrten) über die Autobahn N2 abzuwickeln. Fahrten durch das Wohngebiet der Gemeinde Hägendorf ist für sämtlichen Verkehr im Zusammenhang mit der Baustelle zu verbieten (inklusive Zulieferer zum Installationsplatz und sämtliche Mitarbeitende am Tunnelprojekt).	Es wird beantragt, diese Teile der Einsprache gutzuheissen.
11	Während der Bauarbeiten ist der Fussweg entlang dem Rickenbach (Wanderweg Schlatt) uneingeschränkt offen zu halten.	
12	Die Gemeinde ist umfassend über künftige Planungsvorgänge, deren Ergebnisse, die Baurealisierung, etc. frühzeitig zu informieren. Dabei soll sie ein angemessenes Mitspracherecht geniessen.	vgl. Kapitel 1.3. Das verlangte Mitspracherecht für Gemeinden besteht allerdings nicht. Im Sinne einer Mitwirkung sind die Gemeinden eingeladen, sich einzubringen. Die beiden Kantone messen der Öffentlichkeitsarbeit weiterhin eine hohe Bedeutung bei.
13	Die Gemeinde (Einwohner und Behörden) ist über die Bauarbeiten vor und während der Bauausführung laufend und ausführlich zu orientieren. Insbesondere ist frühzeitig ein Konzept über die Öffentlichkeitsarbeit zu erstellen und umzusetzen, bei welchem die Gemeinde ein Mitspracherecht haben soll.	

2.4 Ruth Leibundgut, Franziska Studer (05.02.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
14	Die betroffene Liegenschaft ist vor Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Staub) von der Baustelle zu schützen.	Es wird beantragt, diese Teile der Einsprache gutzuheissen.
15	Die betroffene Liegenschaft ist mit einer Bauwand von der Baustelle zu trennen.	
16	Sämtliche Durchfahrtsrechte sind während der Bauzeit zu gewährleisten.	
17	Der Richenwilweg darf von Fahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Baustelle verkehren, nicht benutzt werden.	
18	Die Linienführung entlang der Weide südlich des Hauses muss geändert werden, so dass die gesamte Weide noch nutzbar ist.	
19	Die Liegenschaft ist durch eine bereits vorgängig der Bauarbeiten erstellte Lärmschutzwand zu schützen.	
20	Es sind eindeutige Aussagen und Massnahmen für allfällige Materialdepots von verschmutzten Material zu machen.	

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
21	Das Gelände ist nach Beendigung der Bauarbeiten tadellos instandzustellen.	Es wird beantragt, diese Teile der Einsprache gutzuheissen.
22	Für die Bauzeit ist eine kompetente Ansprechstelle zu bezeichnen.	
23	Für das erworbene Land ist ein angemessener Verkaufspreis zu entrichten.	
24	Ertragsausfall, entfallende Direktzahlungen durch den Bund sowie entgangene Pachtzinse sind zu erstatten, ebenso wie eine angemessene Entschädigung für die verminderte Wohnqualität und die Unannehmlichkeiten, die mit der Baustelle verbunden sind.	
25	Kosten für Beratung und Unterstützung sowie sämtliche eventuellen Anwaltskosten sind vom Bauherrn zu tragen. Ebenso ist eine Entschädigung für die eigenen Umtriebe auszurichten. Die Einsprechenden sind bei der Wahl der beratenden Fachperson frei.	Es wird beantragt, diesen Teil der Einsprache abzuweisen.

2.5 Bürgergemeinde Hägendorf (09.02.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
26	Die Planung des Sanierungstunnels Belchen erfolgte ohne Berücksichtigung der Interessen der Bevölkerung der Gemeinde Hägendorf, insbesondere der betroffenen Wohnquartiere. Das in den letzten Jahren feststellbare enorme Verkehrsaufkommen kann nicht mehr länger akzeptiert werden. Zahlenmässig sind die täglich zirkulierenden Fahrzeuge bedeutend höher als diejenigen durch den Gotthard. Die Schäden für Menschen und Natur sind irreparabel.	vgl. Kapitel 1.3.
27	Die Gesamtplanung erfolgte bis heute ohne direkte Information und Einbezug der betroffenen Grundeigentümer.	vgl. Kapitel 1.3.
28	Lärmschutzmassnahmen sind entlang der ganzen Länge der Autobahn N2 auf dem Gemeindegebiet Hägendorf vor dem Bau vollständig zu realisieren.	vgl. Kapitel 1.2.
29	Das neue Tunnelportal ist ein zu massiver Eingriff in die Juraschutzzone. Dessen Gestaltung ist zu überarbeiten. Der Tagbauteil und somit das ganze Portal sind nach Norden (in den Berg hinein) zu verschieben, um eine der heutigen Topographie angepasste Bepflanzung und Gestaltung zu ermöglichen.	Vgl. Antwort zu Nr. 6.
30	Bei Submissionen sind solothurnische und insbesondere das einheimische Gewerbe zur Teilnahme einzuladen. Direktaufträge, auch Folgeaufträge wie z.B.	vgl. Kapitel 1.4.

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
	Ingenieurarbeiten sind zu unterlassen.	
31	Die Interessen der Eigentümer im Bereich des Tunnelsüdportals und des Installationsplatzes Tunnelportal Süd sind vollumfänglich zu wahren.	vgl. Kapitel 2.4.
32	Während des Baus der neuen Tunnelröhre sind der Baustellen- und sämtliche Transporte (Zu- und Wegfahrten) über die Autobahn N2 abzuwickeln. Fahrten durch das Wohngebiet der Gemeinde Hägendorf ist für sämtlichen Verkehr im Zusammenhang mit der Baustelle zu verbieten (inklusive Zulieferer zum Installationsplatz und sämtliche Mitarbeitende am Tunnelprojekt).	vgl. Antwort zu Nr. 10 und 11.
33	Während der Bauarbeiten ist der Fussweg entlang dem Rickenbach (Wanderweg Schlatt) uneingeschränkt offen zu halten.	
34	Die Bürgergemeinde ist umfassend über künftige Planungsvorgänge, deren Ergebnisse, die Baurealisierung, etc. frühzeitig zu informieren. Dabei soll sie ein angemessenes Mitspracherecht geniessen.	
35	Die Bürgergemeinde ist über die Bauarbeiten vor und während der Bauausführung laufend und ausführlich zu orientieren. Insbesondere ist frühzeitig ein Konzept über die Öffentlichkeitsarbeit zu erstellen und umzusetzen, bei welchem die Gemeinde ein Mitspracherecht haben soll.	vgl. Antwort zu Nr. 12 und 13.
36	Der Erwerb der Parzelle 1151 der Bürgergemeinde soll nach den ortsüblichen Preisen vor Baubeginn durchgeführt werden.	
		Es wird beantragt, diesen Teil der Einsprache gutzuheissen.

2.6 Thomas Merz, Hägendorf (10.02.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
37	Dritte Röhre wird mit Sicherheit nach dem Bau in Betrieb bleiben.	vgl. Kapitel 1.1.
38	Eine dritte Röhre direkt von Egerkingen nach Sissach wäre sinnvoller.	Da diese Punkte nicht Gegenstand der vorliegenden Auflage sind und insbesondere die vorgeschlagene Linienführung in keiner Art und Weise mit Ziel und Zweck des Sanierungstunnel zu vereinbaren wären, wird beantragt, die Einsprache auch in diesen Punkten abzuweisen.
39	Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist aus lufthygienischen und lärmbedingten Gründen anzustreben.	
40	Bis zum Zeitpunkt der nächsten grösseren Sanierung des Belchentunnels steht mindestens der Lötschbergast der NEAT zur Verfügung. Die dritte Röhre ist hingegen ein Zugeständnis an die in- und ausländischen Fuhrhalter.	

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
41	Wird der Tunnel trotzdem gebaut, sind umfassende Lärmschutzmassnahmen umzusetzen	vgl. Kapitel 1.2. Da der Sanierungstunnel Belchen keine Zunahme des Verkehrs - abgesehen von der durch die zunehmende Mobilität ganz allgemein zu erwartende Verkehrszunahme - bewirkt, ist eine Abhängigkeit mit Massnahmen, welche sich aus der Lärmschutzverordnung für die offene Strecke ergeben, nicht gegeben. Somit wird beantragt, diesen Punkt der Einsprache abzuweisen.
42	Der Sanierungstunnel Belchen ist gegenüber unseren Nachkommen unverantwortbar.	

2.7 Einwohnergemeinde Eptingen (10.02.2004)

vgl. Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft.

2.8 GBG J.+R. Nussbaumer, Hägendorf (10.02.2004)

Nr.	Inhalt	Stellungnahme Kanton Solothurn
43	Eine Abgeltung der Ertragsausfälle während der Dauer des Baus und nach erfolgter Rekultivierung ist vorzunehmen.	Es wird beantragt, diese Teile der Einsprache gutzuheissen
44	Bezüglich Neuansaat und allfällige Arbeitsvergebung Neuansaat soll man uns konsultieren und eventuell berücksichtigen.	Vgl. Kapitel 1.4.
45	Das Tunnelportal soll ästhetisch in die Landschaft eingefügt werden.	Vgl. Antwort zu Nr. 6.
46	Als Pächter der Damen Leibundgut und Studer wird verlangt, dass die Lebensqualität auf der Liegenschaft Richenwil so gut wie möglich erhalten wird (Lärm-, Staub- und Sichtschutz).	Vgl. Kapitel 2.4.
47	Im Rahmen des möglichen des Submissionsrechtes sind einheimische Handwerker zu bevorzugen.	Vgl. Kapitel 1.4.