

# Regierungsratsbeschluss

vom 3. November 2014

Nr. 2014/1903  
KR.Nr. I 079/2014 (BJD)

## **Interpellation Markus Ammann (SP, Olten): Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturausbauten im Kanton Solothurn (25.06.2014) Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Interpellationstext**

Verkehrsinfrastrukturflächen machen einen nicht unerheblichen Anteil am konstanten Verlust von Kulturland aus. Aktuell wird der Autobahnabschnitt zwischen Härkingen und Wiggertal ausgebaut, zudem soll die A1 erneut im Kanton Solothurn, zwischen Luterbach-Härkingen, verbreitert werden. Es läuft die Planung für den Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Olten und Aarau auf vier Spuren mitsamt neuem (Eppenberg-) Tunnel und der Regierungsrat liebäugelt mit einem Ausbau der Ostpiste des Grenchner Flughafens.

Alle diese Grossanlagen und Ausbauten befinden sich mitten im besten Solothurner Kulturland, so dass sich die Frage des erträglichen Masses von Kulturlandverlust, gerade auch im Licht des neuen Raumplanungsgesetzes, aufdrängt. Folgende Fragen sollen eine erste Einschätzung ermöglichen:

1. Wieviel Kulturland (insbesondere auch Fruchtfolgeflächen) und Wald wird für den Ausbau auf sechs Spuren zwischen Luterbach-Härkingen gesamthaft benötigt (z.B. für Strassenausbau, Begleitflächen, Ausgleichsflächen)? Wieviel davon im Kanton Solothurn?
2. Wieviel Kulturland und Wald gehen beim aktuellen Ausbau des Abschnitts Härkingen-Wiggertal, wieviel geht beim Eisenbahnausbau Olten-Aarau und wieviel allenfalls bei einer Verlängerung der Piste in Grenchen verloren?
3. Wieviele Schutzgebiete bzw. inventarisierte Objekte sind von diesen Infrastrukturausbauten betroffen?
4. Wie hat sich die Verkehrsfläche in den letzten zehn Jahren im Kanton entwickelt?
5. Welche weiteren Infrastrukturaus- und -neubauten erwartet der Regierungsrat in den kommenden 10-20 Jahren?
6. Wie wird sichergestellt, dass die vom Bundesrat versprochene Machbarkeitsprüfung der (z.B. von Ständerat Zanetti) geforderten Untertunnelung für die A1 rechtzeitig in die Entscheidungsfindung einfließt?
7. Setzt sich der Regierungsrat für die Untertunnelung des Abschnitts ein? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?
8. Wie stellt sich der Regierungsrat generell zu einem Strassen- oder Verkehrsflächenmoratorium im Kanton Solothurn, z.B. im Rahmen der kommenden revidierten Raumplanungsgesetzgebung?

## **2. Begründung (Interpellationstext)**

## **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

### **3.1 Allgemeine Bemerkungen**

Die im Rahmen der Interpellation gestellten Fragen zielen zum Teil auf konkrete Antworten zu konkreten Projekten ab. Bevor auf diese Fragen eingegangen wird, ist es uns ein Anliegen, diese in den Kontext von Artikel 75 der Bundesverfassung (BV; SR 101; Raumplanung) sowie der am 3. März 2013 vom Stimmvolk mit grossem Mehr angenommenen Revision des Raumplanungsgesetzes zu stellen.

Laut Artikel 75 BV hat die Raumplanung der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes zu dienen. Zu gross bemessene Bauzonen in verschiedenen Kantonen und Gemeinden führten in den letzten Jahren zu Siedlungsstrukturen, welche zum Teil nur noch schwer mit der oben genannten Verfassungsbestimmung in Übereinstimmung gebracht werden können. In diesem Licht ist die Landschaftsinitiative, welche ein Einzonungsmoratorium für 20 Jahre vorsah und der Gegenvorschlag des Bundesrates darauf - die Revision des Raumplanungsgesetzes - zu sehen.

Verkehrsflächen und das Verkehrsflächenwachstum waren weder Gegenstand der Landschaftsinitiative noch der Revision des Raumplanungsgesetzes.

Das Verkehrsflächenwachstum kann grundsätzlich als eine Folge eines gesellschaftlich erwünschten Wachstums betrachtet werden. Wird das Wachstum und damit die Siedlungsentwicklung nicht in den Zentren und Agglomerationen konzentriert, so ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsnachfrage und somit als Folge die Verkehrsfläche überproportional entwickeln wird.

Abgesehen von diesem abstrakt formulierten Wirkungszusammenhang zwischen Siedlungsflächen- und Verkehrsflächenentwicklung halten wir fest, dass jedem Entscheid zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur auf allen Staatsebenen stets eine projektbezogene Interessenabwägung zwischen finanziellen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, wie auch ökologischen Aspekten vorausgeht. Diese Interessenabwägung kann auch als Nachhaltigkeitsprüfung bezeichnet werden, welche den Verbrauch von Kulturland als Beanspruchung einer natürlichen Ressource als zentrales Element berücksichtigt.

Wir begrüssen, dass diese Interessenabwägung insbesondere auch in Bezug auf den Kulturlandverbrauch weder vom Bundes-, noch vom kantonalen Recht generell-abstrakt vorweggenommen wird und so gesellschaftlich tragfähige Lösungen im Einzelfall eher möglich sind.

### **3.2 Zu den Fragen**

#### **3.2.1 Zu Frage 1:**

*Wieviel Kulturland (insbesondere auch Fruchtfolgeflächen) und Wald wird für den Ausbau auf sechs Spuren zwischen Luterbach-Härkingen gesamthaft benötigt (z.B. für Strassenausbau, Begleitflächen, Ausgleichsflächen)? Wieviel davon im Kanton Solothurn?*

Das generelle Projekt zum Ausbau der N01 zwischen Luterbach und Härkingen weist für den Kanton Bern eine Kulturlandbeanspruchung von ca. 4.9 ha und für den Kanton Solothurn von 11.7 ha aus. Im Rahmen der Erarbeitung des Ausführungsprojektes werden die Flächen präzisiert. Eine detaillierte Aufstellung der temporär und permanent tangierten Fruchtfolgeflächen

erfolgt im Umweltverträglichkeitsbericht zum Ausführungsprojekt. Die Ausführungsprojektierung wird zeigen, inwiefern für permanent beanspruchte Fruchtfolgeflächen Ersatz geschaffen werden kann. Es ist davon auszugehen, dass das vom 6-Spurausbau permanent beanspruchte Kulturland ausserhalb von Siedlung und Wald fast ausschliesslich als Fruchtfolgeflächen taxiert ist.

Im generellen Projekt wurde zudem eine Waldfläche von 0.8 ha zur definitiven Rodung ermittelt.

### 3.2.2 Zu Frage 2:

*Wieviel Kulturland und Wald gehen beim aktuellen Ausbau des Abschnitts Härkingen-Wiggertal, wieviel geht beim Eisenbahnausbau Olten-Aarau und wieviel allenfalls bei einer Verlängerung der Piste in Grenchen verloren?*

#### 3.2.2.1 Nationalstrassenausbau Härkingen-Wiggertal

Der Ausbau der Nationalstrasse zwischen Härkingen und dem Anschluss Wiggertal beansprucht ca. 3.1 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen permanent.

Der weitaus grösste Teil dieser Fläche, nämlich ca. 2.3 ha liegt im Kanton Aargau und wird für die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zur Verlegung und Renaturierung der Wigger benötigt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden im Kanton Solothurn zudem ca. 0.6 ha Kulturland zur Errichtung von Hecken für die Aufwertung des Wildtierkorridors Stierenban bei der Gunzger-Allmend beansprucht.

Die permanent beanspruchte Waldfläche (Rodung) beträgt ca. 0.5 ha und hat wenig relevante Auswirkung auf die Umwelt. Sie liegt zu einem Grossteil in der Autobahnverzweigung Härkingen.

#### 3.2.2.2 Eisenbahnausbau Olten-Aarau

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Olten und Aarau werden ca. 5.3 ha Land beansprucht. Diese Fläche teilt sich auf in: 2.7 ha Landwirtschaftsfläche, 1.2 ha Wald sowie 1.4 ha übrige Flächen.

#### 3.2.2.3 Allfälliger Ausbau Piste Flughafen Grenchen

Die Beanspruchung von Kulturland durch die allfällige Verlängerung der Piste des Flughafens Grenchen und der damit verbundenen ökologischen Ersatzmassnahmen kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht genügend genau quantifiziert werden. Wir gehen zurzeit von Grössenordnungen von 5 bis 7 ha aus.

### 3.2.3 Zu Frage 3:

*Wieviele Schutzgebiete bzw. inventarisierte Objekte sind von diesen Infrastrukturausbauten betroffen?*

#### 3.2.3.1 Nationalstrassenausbau Härkingen-Wiggertal

Es sind keine Schutzgebiete betroffen.

### 3.2.3.2 Nationalstrassenausbau Luterbach- Härkingen

In den Gemeinden Oensingen und Niederbipp wird das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (BE 1095 3 3A) betroffen sein.

### 3.2.3.3 Eisenbahnausbau Olten-Aarau

Es sind keine Schutzgebiete betroffen.

### 3.2.3.4 Allfälliger Ausbau Piste Flughafen Grenchen

Von einem allfälligen Ausbau der Piste des Flughafen Grenchen gegen Osten wäre die Landwirtschafts- und Schutzzone Witi betroffen.

### 3.2.4 Zu Frage 4:

*Wie hat sich die Verkehrsfläche in den letzten zehn Jahren im Kanton entwickelt?*

Das Bundesamt für Statistik erhebt die Arealstatistik alle zehn Jahre. Im Jahr 1982 wird für den Kanton Solothurn eine Verkehrsfläche von 2'718 ha ausgewiesen. Im Jahr 1994 sind es 2'872 ha und im Jahr 2005 3'015 ha.

### 3.2.5 Zu Frage 5:

*Welche weiteren Infrastrukturaus- und -neubauten erwartet der Regierungsrat in den kommenden 10-20 Jahren?*

Im Entwurf des kantonalen Richtplanes (V11/12, Entwurf für die Anhörung) sind folgende Vorhaben enthalten:

Kategorie Festsetzung:

- Verkehrsentlastung Klus
- Zubringer Dornach
- Umfahrung Gerlafingen Nord.

Kategorie Zwischenergebnis:

- Verkehrsentlastung Oensingen
- Aareübergang Murgenthal-Wolfwil
- Aareübergang Aarburg/Rothrist-Olten/Boningen
- Verkehrsentlastung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)
- Tunnel Bleichenberg (Biberist / Zuchwil).

Ausserdem stehen Optimierungen im Bereich der Nationalstrassenanschlüsse Egerkingen und Oensingen an.

### 3.2.6 Zu Frage 6:

*Wie wird sichergestellt, dass die vom Bundesrat versprochene Machbarkeitsprüfung der (z.B. von Ständerat Zanetti) geforderten Untertunnelung für die A1 rechtzeitig in die Entscheidungsfindung einfließt?*

Der Entscheid, ob oder inwieweit eine Tunnellösung im Raum Oensingen-Oberbuchsitzen weiterverfolgt werden soll, obliegt dem Bund. Wir gehen davon aus, dass die in Zwischenzeit fertig gestellte Machbarkeitsprüfung einer Tunnellösung Grundlage für den Entscheid über das Generelle Projekt durch den Bundesrat sein wird.

### 3.2.7 Zu Frage 7:

*Setzt sich der Regierungsrat für die Untertunnelung des Abschnitts ein? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?*

In seiner Stellungnahme zum Entwurf des generellen Projektes zum Ausbau der N01 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Spuren vom 29. Oktober 2013 (RRB Nr. 2013/1988) forderte der Regierungsrat das ASTRA auf, das Anliegen einer Tunnellösung auch mit Blick auf die im Fokus stehenden Bundesinteressen (Kulturlanderhaltung und Gewässerrenaturierung) zu prüfen.

Diese Überprüfung wurde - wie erwähnt - in Zwischenzeit vorgenommen. Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) verursacht die Tunnelvariante gegenüber dem aufgelegten generellen Projekt einmalige Mehrkosten in der Höhe von mehreren hundert Millionen Franken. Die höheren Kosten bei der Erstellung ziehen zudem deutlich höhere Betriebs- und Unterhaltskosten nach sich. Bedeutend höher ist auch der Energieverbrauch. Nicht unbedeutend für die Betrachtung ist zudem die wesentlich längere Bauzeit. Wir teilen in unserer Stellungnahme vom 23. September 2014 an das ASTRA (RRB Nr. 2014/1727) die grundsätzlichen Erkenntnisse der Überprüfung.

Dies befreit aus unserer Sicht das ASTRA nicht von der Verantwortung, die Kultur- und Naturlandschaft im Gäu besser zu schonen als das bisherige Projekt aufzeigt. Wir forderten deshalb das ASTRA auf, das Projekt so auszugestalten, dass das darauf basierende Ausführungsprojekt im Bereich der geplanten Wildtierquerung im Sinne der Landwirtschafts- und Landschaftsverträglichkeit optimiert werden kann.

### 3.2.8 Zu Frage 8:

*Wie stellt sich der Regierungsrat generell zu einem Strassen- oder Verkehrsflächenmoratorium im Kanton Solothurn, z.B. im Rahmen der kommenden revidierten Raumplanungsgesetzgebung?*

Wie in den allgemeinen Bemerkungen dargelegt, begrüßen wir, dass die Interessenabwägung zwischen Kulturlanderhaltung und der Optimierung von Verkehrsinfrastrukturen nicht im Rahmen der Gesetzgebung projektunabhängig vorweggenommen wird. Wir sind überzeugt, dass mit einer vorhabenbezogenen Interessenabwägung dem allgemeinen öffentlichen Interesse besser gerecht werden kann. Wir stehen deshalb einem Verkehrsflächenmoratorium, das auf Gesetzesstufe festgehalten werden müsste, ablehnend gegenüber.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (2)  
Amt für Raumplanung (2)  
Amt für Umwelt  
Volkswirtschaftsdepartement  
Amt für Wald, Jagd und Fischerei  
Amt für Landwirtschaft  
KABUW (10; Versand durch Bau- und Justizdepartement)  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat