

| |
|----------------------------|
| Bau- und Justizdepartement |
| Eingang 31. Aug. 2020 |
| geht an: |
| |

A-Post plus
Bau- und Justizdepartement
Departement / Sekretariat
Röthhof / Werkhofstrasse 65
4500 Solothurn

Olten, 28. August 2020

Schlussbericht des Runden Tisches “Ausbau A1”

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Mitteilung vom 25. Oktober 2019 des zuständigen Departements und in Absprache mit der Gesamtregierung, wurde dem bestehenden runden Tisch A1 ein verstärktes Engagement des Kantons zur Optimierung des Projekts zum Ausbau der A1 zwischen Luterbach und Härkingen zugestanden. Diese Unterstützung war an verschiedenen Bedingungen geknüpft, insbesondere auch an die Erstellung des Schlussberichts, welcher hiermit fristgerecht erfolgt.

1. Ausgangslage

Der runde Tisch wurde auf Initiative verschiedener Vertreter im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nationalstrasse A1 einberufen. Dabei stand ein gemeinsamer Ansatz der durchaus unterschiedlichen Interessen im Vordergrund. Der runde Tisch besteht aus den Vertretern der anstossenden Gemeinden, hier vertreten durch die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG), des Bauernverbandes und der Umweltschutzverbände Pro Natura, VCS und WWF. Ziel war und ist es, eine einvernehmliche und vertretbare Variante zu erarbeiten, welche auch dazu führt, die Einsprachen und allfälligen Folgebeschwerden frühzeitig abzufangen und in die Projektvariante zu integrieren. Dabei durften auch die Kostenfolgen nicht ausser Acht gelassen werden. Im Zusammenhang mit der Initiative des damaligen SP-Nationalrats Philipp Hadorn, konnten im Januar 2019 auch die Vertreter des Bundesamts für Strassen (ASTRA) integriert werden und entsprechend wurden noch einmal Alternativen zum Ausführungsprojekt für den Ausbau der A1 zwischen Härkingen und Luterbach diskutiert und vorgeschlagen. Mit dem Resultat, dass auch das ASTRA in Bern tatsächlich bereit ist, noch einmal zumindest auf eine teilweise Untertunnelung beziehungsweise Einhausung (Strassenführung unter einer Art künstlichem Hügel) im Gäu zurückzukommen. Mit Blick auf diese erkennbare Bereitschaft des Bundesamts für Strassen (ASTRA) - gestützt auf Art. 8 Abs. 3 und 4 MinVG (SR 725.116.2) - das Auflageprojekt im Rahmen eines unabhängigen Verfahrens auf Wunsch der Kantone oder der Region zu ergänzen und teilweise zu finanzieren, erfolgte der Unterstützungsvorschlag des Bau- und Justizdepartements (BJD).

Formal ist die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) Trägerin des «Runden Tisches A1».

Namentliche Zusammensetzung des Runden Tisches:

| | |
|----------------|---|
| GPG: | Johanna Bartholdi, Fabian Gloor, Arno Bürgi |
| Pro Natura: | Nicole Hirt, Christian Ledermann |
| WWF: | Jörg Rüetschi |
| VCS: | Heinz Flück, Fabian Müller |
| Bauernverband | Peter Brügger |
| Co-Moderation: | Michel Meier, Philipp Hadorn |

2. Entwicklung und Abriss Historie

Bereits im Jahr 2013 nahmen mehrere dieser Vertreter im Rahmen der Vernehmlassung zum «Generellen Projekt» teil und beantragten die Eindeckung der A1 im Bereich des nationalen Wildtierkorridors SO 09 auf einer Länge von 2 km. Auch die Regierung des Kantons Solothurn beantragte Ende Oktober 2013 beim ASTRA diese Prüfung. Auf nationaler Ebene wurde mit verschiedenen, parlamentarischen Vorstössen dieses Vorhaben thematisiert mit dem Ziel, Qualitätsverbesserungen für Umwelt, Kulturland und Lebensqualität der AnwohnerInnen zu erreichen. Ein Komitee für einen umweltschonenden Ausbau der A1 im Gäu wurde im Mai 2014 gegründet. Im Juni 2014 wurde die Machbarkeitsstudie des ASTRA mit einer sehr hohen Mehrkostenschätzung bekannt. Auch eine reduzierte Variante zur Eindeckung von mindestens 500m vom April 2016, wurde leider nicht in das Projekt aufgenommen. Auf kantonaler Ebene wurden seither ebenfalls mehrere Vorstösse eingereicht, die inhaltlich die gleichen Ziele verfolgten, wie die Vorstösse auf nationaler Ebene. Zusätzlich wurde dabei auch die vollständige Kostentragung durch den Autobahnbetreiber verlangt. Die Genehmigung des generellen Projektes durch den Bundesrat in der ursprünglichen Variante mit wenigen Auflagen führte dann bei den hier vertretenen Interessensvertretern und Organisationen zu einiger Irritation, nachdem sie davon ausgehen durften, dass eine Mitwirkung am Inhalt des Projekts umsetzbar ist.

Mit dem Volksauftrag für eine Standesinitiative «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» (Oktober 2018) aus dem Gäu und der Gründung des «Runden Tisch A1 Ausbau im Kanton SO» (Januar 2019) mit Vertretenden aller bisherigen Stakeholder und unter der Leitung von Nationalrat Philipp Hadorn, wurde neu Kontakt zum ASTRA und dem Kanton gesucht, um dringend notwendige Massnahmen zur Verbesserung des Projektes realisieren zu können. (vgl. Beilage zu Meilensteinen der Historie).

Der Unterzeichnende hatte das Mandat erst Anfang dieses Jahres übernehmen können und wurde mit der Sitzung vom 21. Januar 2020 über den bisherigen Verlauf und den entsprechenden Status orientiert. Überdies standen damit auch erstmals die vorhandenen Unterlagen zur Verfügung. Daraus ging hervor, dass die Interessenvertreter des runden Tisches vorab eine Einigung über die Minimalvariante verabschieden mussten – aus verschiedenen Gründen wurde das noch nicht umgesetzt. Nach Rücksprache mit Herrn Hadorn und dem GPG, unter Mitteilung und einer Fristerstreckung an den Kanton vom 10.02.2020, wurden die bisherigen Vertreter des Runden Tisches am 11.02.2020 zum Workshop eingeladen. Dieser fand am 03. März statt. Trotz abweichender Vorstellungen konnte der «Runde Tisch» eine Minimalvariante besprechen und sich für einen ersten Vorschlag durchringen, welche primär dem ASTRA hätte vorgestellt werden sollen, alsdann technisch geprüft um dann in einem weiteren Workshop finalisiert zu werden. Mit der

ausserordentlichen Lage per 16. März 2020 kam alles anders und der persönliche Austausch wich dem schriftlichen Verkehr. Entsprechend bestätigte auch der Kanton die erneute Fristerstreckung aufgrund der speziellen Situation. Dem ASTRA wurde daher ein Grobkonzept über das Resultat aus dem Workshop überlassen, in der Hoffnung, dass damit ein Austausch, auch per Videokonferenz möglich würde. Das ASTRA seinerseits hat dann den Vorschlag detailliert beantwortet, indessen wurde der persönlich geplante Austausch mit dem ASTRA erst mit der Sitzung vom 16. Juni 2020 möglich. Insofern wurden die ursprüngliche Planung und Vorgehensweise komplett überrollt.

Im Nachgang an die Sitzung vom 16. Juni 2020 wurden die Teilnehmer des Tisches eingeladen, zum Resultat des ASTRAS Stellung zu nehmen und sich zum weiteren Vorgehen zu äussern. Die entsprechenden Rückmeldungen und Überlegungen sind alsdann in den nachfolgenden Bericht eingeflossen

3. Resultate und Bedürfnisse des Runden Tisches

Im Vorfeld zum Workshop, erfolgte auf der Basis der bisherigen Erkenntnisse und Erwägungen des Runden Tisches, die Rückmeldung zu den Bedürfnissen nach einer vorgegebenen Matrix. Zusammengefasst ergab sich damals das nachfolgende Bild, welches dann zur Herleitung der Verhandlungslösung mit dem ASTRA diente:

| Wer | Allgemeine Bemerkungen | Besonderes | Massnahme |
|------------------|--|--|--|
| GPG | Verkehrsführung während Bauphase wenig Beeinträchtigungen | Genereller Lärmschutz und damit auch wirksame flankierende Massnahmen; Verhindern Ausweichverkehrs auf den STRADA Achse Nr. 5000, 5100, 5160 [55%] | Variante eingedeckt und nach Westen verlängern |
| | | Naturschutz [15%] | Wildtierübergang |
| | | Landschaftsbild [15%] und Landbeanspruchung [15%] | Lärmschutz auf ganzer Länge im Gäu 0.5 bis 1 m Höhe |
| Bauernverband SO | Es braucht sowohl eine möglichst weitgehende Eindeckung (Minderung Kulturlandverlust) als auch eine Güterregulierung zur Kompensation der Flächenverluste und Minderung der Nachteile bei der Bewirtschaftung. Vgl. auch Schreiben an ASTRA vom 4.5.19 | Durch eine Untertunnelung im Bereich Wildtierquerung kann das Risiko von Wildschäden reduziert werden. Flächen auf Tunnel müssen landw. nutzbar sein, Flächen auf Einhausung müssen mindestens für ökologische Ersatzmassnahmen nutzbar sein. Die Flächenverluste (Realersatz) sowie die Verschlechterung der Bewirtschaftung können nur durch eine Güterregulierung gemindert werden. | Untertunnelung im Bereich Wildtierquerung. Flächen auf Tunnel und Einhausung müssen als ökologische Ersatzmassnahmen ausgestaltet sein und diese soweit als möglich abdecken |
| Pro Natura | Eindeckung im Bereich WTÜ ist nach wie vor Minimalforderung Prüfung Solarzellen, z.B. auf Lärmschutzwänden u.a. | Viele gute Beispiele bei Nationalstrassen in der Schweiz belegen die Machbarkeit | Macht auch aus vielen Natur- und Umweltaspekten Sinn |

Daraus wurde das grobe Konzept erarbeitet, das für eine erste Besprechung mit dem ASTRA und alsdann weiterführenden Abklärungen dienen sollte. Im Zentrum stand damals die Überlegung, einen am runden Tisch mehrheitsfähigen Vorschlag zu entwickeln, der auch durch das ASTRA unterstützt wird und allfällige Widersprüche gemeinsam hätten ausgeräumt werden können.

4. Kleinster gemeinsamer Nenner nach Massgabe der Vertreter am Runden Tisch

4.1 Zusammengefasste Bedürfnisse anlässlich des Workshops

Die einzelnen Vertreter verfolgen zusammengefasst die nachfolgenden Positionen:

Bauernverband: benötigt grundsätzlich Fruchtfläche, daher grosses Interesse an Untertunnelung. Wichtig sind die Befahrbarkeit und die Bestätigung¹ bzw. das Einverständnis der Umweltverbände, dass die entsprechende Fläche auch als ökologische Ausgleichsfläche herangezogen werden kann. Die Tunnelführung soll auf einer Länge von mind. 500m umgesetzt werden, wobei auch die bestehenden «Gewanne» Rücksichtig genommen werden soll. Feldwege entlang der bestehenden Autobahn könnten auch partiell aufgehoben werden, sofern mit einer Güterregulierung die Eigentumsverhältnisse neu geregelt werden können.

Umweltverbände und VCS sehen eine Untertunnelung als zielführend. Diese muss zwingend im Bereich der Wildtierüberführung geschehen. Dazu muss komplementär eine Einhausung, im Bereich Oensingen, erstellt werden, zumal dies auch für Oberbuchsiten und Kestenholz eine lärmtechnisch positive Wirkung hat. Überdies bestätigte der WWF Vertreter gegenüber dem Bauernverband, dass er im Grundsatz einverstanden wäre, dass bei einer Einhausung die notwendigen ökologischen Massnahmen genügend berücksichtigt wären, soweit das «Dach» mit einer Grünfläche versehen wird, dem sich auch Pro Natura anschloss.

Gemeinden/ GPG sieht zentrales Anliegen im Lärmschutz für die Gemeinden, daneben spielen auch die vorgenannten Bedürfnisse (Landschaftsschutz) eine Rolle, sowie die möglichst geringen Einschränkungen während der Bauzeit. Hier gibt es differenzierte Einzelinteressen, die zusammengefasst unter dem Titel flankierende Massnahme als Lärmschutz im Einzelfall geprüft werden müssen.

4.2 Fazit 1

Planerisch steht der Standort des Wildtierüberganges (nachfolgend WTÜ) für die Frage nach dem Tunnel/Untertunnelung eindeutig fest, an diesem soll nichts geändert werden.

4.3 Reduktion der Ansprüche

Ursprünglich war eine Untertunnelung auf rund 2 km gefordert worden. Aus Kostengründen ist der runde Tisch bereit, dieses Ansinnen aufzugeben. Aus technischen Gründen wurde sodann eine Untertunnelung von 500 Meter gefordert, weil dann (erst ab 500 Meter) keine besonderen Massnahmen (z.B. die Belüftung) erforderlich sind. Die Untertunnelung alleine vermag die minimalen Bedürfnisse des runden Tisches nicht alle abzufangen.

¹ Die Bestätigung kann nur durch das Amt für Landwirtschaft erfolgen.

Daher waren die Vertreter für folgende weitere Abstriche bereit:

- Notfalls Reduktion Länge Untertunnelung als Kompromiss, in der Überzeugung, dass 500 m unter Berücksichtigung der gleichbleibenden Kosten der Rampen wohl ein besseres «Preis-/Leistungsverhältnis» bieten würden
- Wenig Abgrabungen und wenig Tunnel zugunsten Einhausen und weniger Einhausung zugunsten weiterer Lärmschutzmassnahmen
- Gewichtung aller Anliegen auf kleinsten gemeinsamen Nenner
- Prüfung Rückzug der Einsprachen

4.4 Fazit 2

Die Untertunnelung ist im Bereich WTÜ zu lokalisieren. Sie soll grundsätzlich ca. 500 Meter lang sein und muss für Landwirtschaftsfahrzeuge und Ähnliches – mindestens in einem genügenden Teilbereich - befahrbar sein, wobei sie auch den Wildtierübergang (WTÜ) sicherstellt. Die Länge von 500 m ist eine technische und kostenmässige Schwelle, weil ab dieser Länge der Aufwand für Lüftung und Sicherheit stark zunimmt. Es gibt aber keinen Grund, 500m noch wesentlich zu unterschreiten. Insbesondere die Kosten für die Rampen bleiben genau gleich.

Mit dieser kürzeren Untertunnelung wird den angrenzenden Gemeinden für den nötigen Lärmschutz nicht genügend Rechnung getragen, so dass zusätzlich auf einer entsprechenden Länge eine Einhausung erforderlich ist. Diese soll im Bereich Oensingen (vor und im Bereich Einfahrt/Ausfahrt Richtung Egerkingen bei der Kantonsstrassenbrücke Oensingen-Kestenholz) lokalisiert werden. Die Einhausung kann auch direkt die Ein- und Ausfahrtspur miteinbeziehen, ohne unverhältnismässige Kosten auszulösen. Dadurch wird hörbar ein deutlich besserer Lärmschutz erwirkt, da die Bauwerke mehr gegen Westen ausgerichtet sind. Entsprechend besteht gesamthaft für die Gemeinden Oensingen, Kestenholz, aber auch für Oberbuchsiten (Schallrückschlag auf Südseite Berg) eine Lärmreduktion. Zudem kann sichergestellt werden, dass für Niederbuchsiten die Sichtbarkeit im Bereich Firma Jura weiterhin garantiert ist.

Für die übrigen Anstösser A1 zu nahen Wohngebieten, sollten weitere Lärmschutzwände genügen, idealerweise mit einer entsprechenden Höhe. Diese sind vor Ort abzustimmen und aufgrund der konkreten Umstände zu erstellen.

5. Summarische Vorprüfung durch ASTRA

5.1 Konzept für weiteres Vorgehen (des «Komitee Runder Tisch A1 Ausbau im Kanton Solothurn»)

In der Rückmeldung des ASTRAS vom 03. Juni 2020 (erstellt von der Ingenieurgemeinschaft 6S, vertreten durch das Ingenieurbüro B+S am 07. April 2020, nachfolgend Vorprüfung ASTRA genannt) ergibt sich folgende Stellungnahme:

5.2 Untertunnelung

5.2.1 Vorschlag

Die Untertunnelung ist im Bereich WTÜ zu lokalisieren. Sie soll mindestens 400 bis 450 Meter lang sein und für die Überfahrt mit Landwirtschaftsfahrzeugen genügend tragfähig sein. Denkbar wäre hier eine adäquate Anpassung der Länge, soweit die Einhausung (nachfolgend Ziffer 5.3) im Gesamtprojekt genügend gewichtet wird. Zudem hat die Untertunnelung auch den Wildtierübergang zu garantieren.

5.2.2 Technische Machbarkeit gemäss Vorprüfung ASTRA (7. April 2020)

Annahme Tunnel L = 400 – 450 m

Untertunnelung im Bereich WTÜ mit einer Länge von 400 – 450 m

Eine Variante "Tunnel mit 500 m Länge" wurde bereits in der Zusatzstudie Tunnel Oberbuchsiten (L = 500 m), B+S AG, 24.03.2017 untersucht. Auf dieser Basis können die Aussagen der vorliegenden Stellungnahme abgeleitet werden.

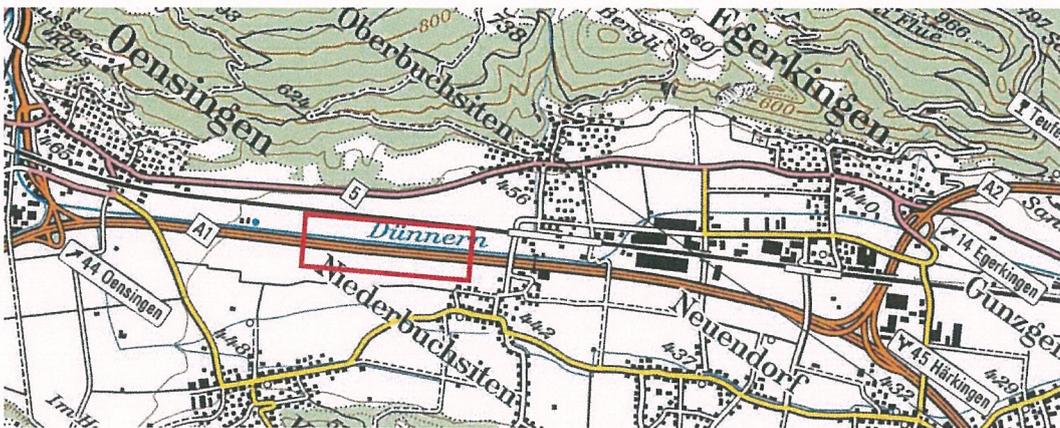


Abbildung 1: Übersichtsplan Tunnel Oberbuchsiten (Quelle: Zusatzstudie 2017)

Der zweiröhrige Tunnel im Bereich der bestehenden Nationalstrasse mit einer Länge von 400 - 450 m, verfügt über je drei Fahrstreifen, einen Pannenstreifen und wird als Rechteckprofil vorgesehen. In der Bauphase und für Unterhalts- resp. Reinigungsarbeiten muss jede Röhre für die Verkehrsführung 4/0 respektive 4/2 ausgerüstet sein. Der Tunnel kann im Bereich der im AP geplanten Wildtierüberführung (WTÜ) vorgesehen werden.

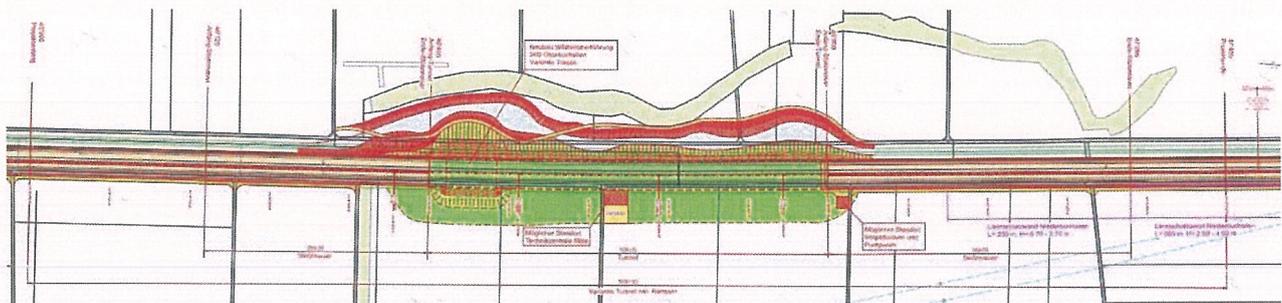


Abbildung 2: Situationsplan Tunnel Oberbuchsiten (Quelle: Zusatzstudie 2017)

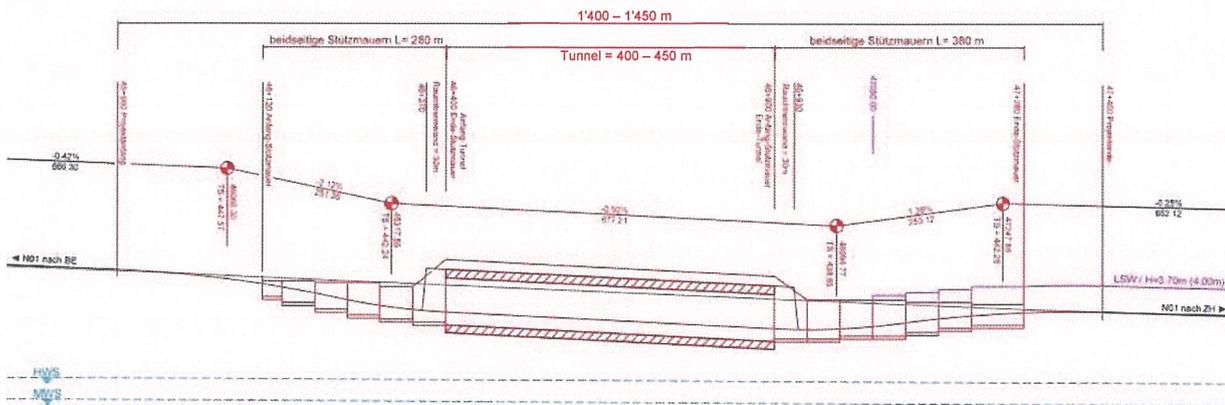


Abbildung 3: Längensprofil 400 – 450 m Tunnel Oberbuchsiten (Quelle: Zusatzstudie 2017)

A. Fazit technische Machbarkeit

ASTRA: Die technische Machbarkeit einer Tunnellösung mit einer Länge von 400 – 450m ist gegeben und kann nachgewiesen werden.

Runder Tisch: Teilt diese Einschätzung.

5.2.3 Kosten Tunnel

L = 400 m (Annahme)

Abgeleitet von den Kostenangaben aus der Zusatzstudie Tunnel Oberbuchsiten (L = 500 m), IG B+S AG vom 24.03.2017, kann eine Aussage zu den Kosten gemacht werden.

Folgende Annahmen wurden getroffen:

Die Kosten für einen Tunnel von 400 m werden auf Basis der Kosten eines Tunnels mit 500 m Länge linear reduziert.

Die Kosten für Erstellung der Vorportalzonen (Rampen mit beidseitigen Stützkonstruktionen von je rund 380 m Länge) werden übernommen, da diese unabhängig der Länge des Tunnels realisiert werden müssen.

Wichtig ist der Hinweis, dass nicht alle Parteien diese wiederholte Reduktion der Länge, teilweise auch als «Salamitaktik» nicht getragen wird, insbesondere der VCS lehnt diese Kürzung ab.

B. Fazit Kosten

ASTRA: Die Realisierungskosten eines Tunnels mit einer Länge von 400 m belaufen sich auf ca. CHF 117 Mio. (exkl. MwSt.). Die Gesamtkosten inkl. Planung, Projektreserven und Landerwerb belaufen sich auf rund CHF 173 Mio. (inkl. MwSt.).

Die Mehrkosten gegenüber der Lösung aus dem Ausführungsprojekt werden mit CHF 120 Mio. (inkl. MwSt.) beziffert. Die betrieblichen Mehrkosten pro Jahr betragen rund CHF 70'000.- (inkl. MwSt.).

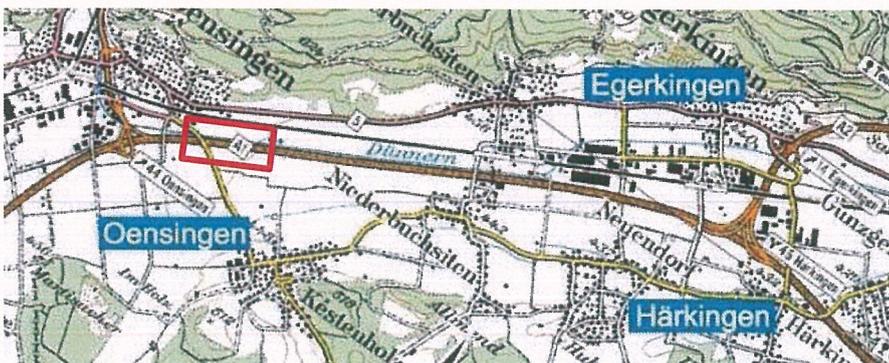
Der **Runde Tisch** teilt diese Annahmen aus verschiedenen Gründen nicht: Die vom ASTRA herangezogenen Vergleichszahlen aus der Nordumfahrung Zürich sind für das Gäu nicht repräsentativ und definitiv viel zu hoch geschätzt. Es macht an dieser Stelle keinen Sinn einen Expertenstreit über die Kosten zu führen, jedoch verweisen wir auf folgende Punkte:

- In den vom ASTRA angegebenen Baukosten von 117 Mio. sind schon Reserven eingerechnet, insbesondere da im Gäu genügend Installationsflächen und ein hervorragender Baugrund (Kies) vorzufinden sind.
- Es macht absolut keinen Sinn, auf diese 117 Mio. nochmals 48% Reserve und Planungskosten (!) aufzurechnen.
- Es kann mit gutem Gewissen davon ausgegangen werden, dass die angegebenen Kosten um mind. 1/3 zu hoch angesetzt sind. Neben den Reserven begründet sich dies insbesondere auch weil
- Der Flurabstand im Bereich Untertunnelung rund 20m beträgt, somit keine Aufwendungen für Grundwasserhaltung vorzusehen sind.
- Das Meteorwasser in der offenen Baugrube keine Probleme bieten wird, da von einer einwandfreien Versickerung ausgegangen werden kann.
- Das anstehende Material unter dem Ober- und Unterboden wiederverwendet werden kann resp. sogar verkauft werden kann (Kiessand I und II). Die Baugrube kann frei geböscht werden. Es entstehen keine Zusatzkosten für Baugrubensicherungen.

Der Mehrwert einer Untertunnelung (Landschaftsbild, Ökologie, Landwirtschaft, Lärmschutz) ist von allen Beteiligten unbestritten. Eine Gegenüberstellung zum Auflageprojekt zeigt, dass die ökonomischen Mehrkosten die gesellschaftlichen und umweltrelevanten Mehrwerte bei weitem rechtfertigen. Der Landschaftsschutz und besserer Lärmschutz (Gebiet Gäu mit permanent weniger Lärm von der Nationalstrasse) sowie die Reduktion Verbrauch von Kulturland sind direkte Folgen daraus. Der Wildtierkorridor ist wesentlich besser gewährleistet als mit einer kurzen Brücke. Letztlich sind damit erhebliche Qualitätsverbesserung des Naherholungsgebietes sichtbar, was auch die Akzeptanz der Bevölkerung und Interessengruppen mit dem potentiellen Rückzug zahlreicher «Einsprachen» bestätigt werden kann.

Zudem darf im Hinblick auf die nationale Kohärenz durchwegs ein Vergleich zu anderen Nationalstrassen mit vergleichbaren Tunnelabschnitten gemacht werden, um eine «Gleichbehandlung» zu erreichen (z.B. Waffenplatz Thun, Grencherwiti, Überdeckung Katzenssee) oder auch die «Qualität» der A16 im Jura (insb. unter Berücksichtigung des im Vergleich geringen Verkehrsaufkommens).

5.3 Einhausung im Bereich Oensingen L = 300 – 500 m



5.3.1 Vorschlag runder Tisch

Mit dieser kürzeren Untertunnelung wird den angrenzenden Gemeinden für den nötigen Lärmschutz nicht genügend Rechnung getragen, so dass zusätzlich auf einer entsprechenden Länge eine Einhausung erforderlich ist. Dies soll im Bereich Oensingen (vor Ausfahrt Richtung Egerkingen bei der Kantonsstrassenbrücke Oensingen-Kestenholz) lokalisiert werden, damit besteht für Oensingen, Kestenholz, aber auch für Oberbuchsiten (Schallrückschlag auf Südseite Berg) eine Lärmreduktion. Zudem kann sichergestellt werden, dass für Niederbuchsiten die Sichtbarkeit im Bereich der Firma Jura weiterhin garantiert ist.

5.3.2 technische Machbarkeit gemäss ASTRA (7. April 2020)

Einhausung L = 300 – 500 m

Der Regelquerschnitt wurde auf Basis des geometrischen Normalprofils der offenen Linienführung des AP entwickelt. Die Fahrstreifen- und Pannestreifenbreiten sind deckungsgleich mit der Lösung auf den offenen Strecken. Die lichte Höhe von 5.20 m und die Bankettbreiten von 1.35 m innerhalb des Fahrraumes wurden in Anlehnung an das Fachhandbuch Tunnel / Geotechnik des ASTRA festgelegt. Die Nivellette und die Lage der Fahrbahn im Bereich der Einhausungen kann mit der Lösung des AP verglichen werden.

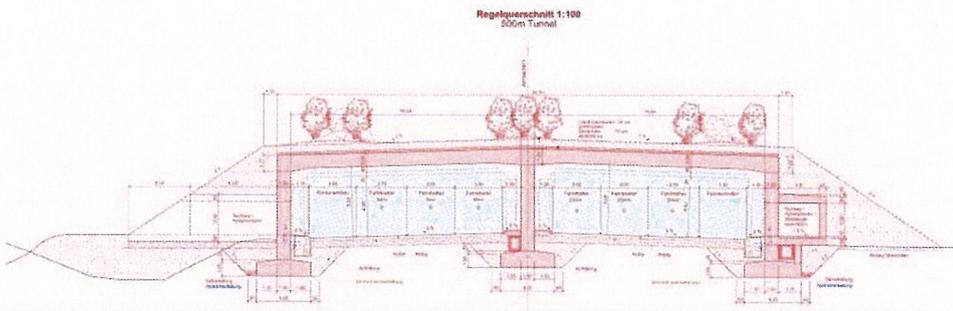


Abbildung 4: Regelquerschnitt Einhausung (schematisch)

C. Fazit technische Machbarkeit

ASTRA: Die technische Machbarkeit einer Einhausung mit einer Länge von 300 – 500 m ist grundsätzlich gegeben und kann nachgewiesen werden. Je nach Lage der Einhausung muss geklärt werden, ob bautechnische Probleme bei der bestehenden Überführung der Kantonsstrasse (Kestenholzstrasse) und dem Verzweigungsbauwerk im Bereich der Ausfahrt Oensingen entstehen und wie damit umgegangen werden soll.

Runder Tisch: teilt diese Einschätzung ebenfalls. Es kann an dieser Stelle auch auf die Argumente von BSB + Partner zum Vorteil der Kombination von Einhausung und Brücke verwiesen werden.

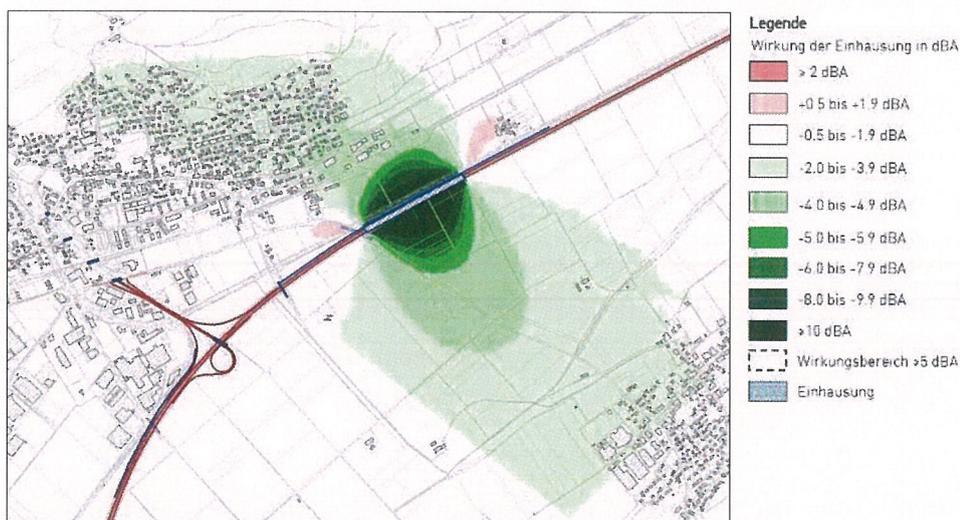
5.3.3 Lärmwirkung einer Einhausung gemäss Vorprüfung ASTRA (vom 7. April 2020)

Eine Einhausung im Bereich Oensingen reduziert die Lärmbelastungen im Dorf bei wenigen Häusern um weniger als 5 dBA, was einer knapp wahrnehmbaren Reduktion der Lärmbelastungen entspricht. Im grössten Teil der Gemeinde (Hanglage) werden die Lärmbelastungen um weniger als 4 dBA reduziert (kaum wahrnehmbar).

In der Gemeinde Kestenholz werden die Lärmbelastungen aufgrund der grossen Distanz zur A1 um weniger als 4 dBA reduziert (kaum wahrnehmbar).

Eine deutlich wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastungen (mehr als 8 dBA) ist lediglich im Nahbereich der Einhausung, wo sich keine Liegenschaften befinden, zu erwarten.

In der folgenden Visualisierung wird die Lärmreduktion aufgezeigt. Auch bei einer Verschiebung der Einhausung nach Westen bleibt das Bild und die Aussagen die gleichen.



Visualisierung Lärmreduktion bei einer Einhausung mit L = 500 m

D. Fazit Lärmwirkung einer Einhausung:

ASTRA: Auch wenn die Einhausung noch weiter in Richtung Anschluss Oensingen verschoben wird, kann eine nur knapp wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastungen erreicht werden. Eine deutlich wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastungen (mehr als 8 dBA) ist lediglich im Nahbereich der Einhausung, wo sich keine Liegenschaften befinden, zu erwarten. Die Wirtschaftlichkeit einer Einhausung in diesem Bereich in Bezug auf den Lärmschutz ist bei weitem nicht gegeben.

Der Runde Tisch widerspricht begründet dieser Darstellung mit aller Deutlichkeit.

Die Wirksamkeitspotentiale gemäss Handbuch der Fachstelle Lärmschutz Zürich weisen ab 5 dBA eine deutlich wahrnehmbare Veränderung auf. Zwischen 2 bis 4 dBA sind die Veränderungen wahrnehmbar, wenn auch klein. Jede Form einer Lärmreduktion ist zielführend. Bei einer weiteren Verschiebung der Einhausung nach Westen verstärken sich die Potentiale, da insbesondere entlang den Hanglagen ein viel grösseres Gebiet abgedeckt wird. Im weiteren Verlauf der Projektierung ist zwingend eine Einhausung mit weiteren flankierenden Lärmschutzmassnahmen (optimierte Lärmschutzwände) aufzunehmen. Das grosse Potential zur Verringerung der Lärmeinwirkung ist unbedingt auszuschöpfen. Zudem darf bei der Reduktion der Lärmbelastung eines Infrastrukturprojektes mit «Generationenfolge» nicht nur die gegenwärtige Nutzung berücksichtigt werden und nicht nur den Menschen im Fokus haben. Die bereits heute weit überdurchschnittlich lärmgeplagte Region Gäu darf nicht weiter belastet werden, auch um die gegenwärtigen nachteiligen Folgen für die Natur zu drosseln, aber auch für zukünftige Entwicklungen einen vertretbaren Standard einzuhalten – in Berücksichtigung einer langfristigen und nachhaltigen «Wirtschaftlichkeit».

E. Fazit Kosten Einhausung gemäss Vorprüfung ASTRA (vom 7. April 2020)

ASTRA:

Kosten einer Einhausung werden über einen Laufmeterpreis von ca. CHF 140'000.- /m gerechnet. Dieser Laufmeterpreis umfasst nur die reinen Realisierungskosten. Die Realisierungskosten (exkl. MwSt.) einer Einhausung belaufen sich je nach Länge zwischen CHF 42 Mio. (L = 300 m) und CHF 70 Mio. (L = 500 m).

Die Gesamtkosten inkl. Planung, Projektreserven und Landerwerb belaufen sich bei einer Länge von 300 m auf rund CHF 59 Mio. (inkl. MwSt.) und bei einer Länge von 500 m auf ca. CHF 98 Mio. (inkl. MwSt.). Die Mehrkosten gegenüber der Lösung aus dem Ausführungsprojekt belaufen sich demnach bei einer Länge von 300 m auf CHF 48 Mio. (inkl. MwSt.) und bei einer Länge von 500 m auf CHF 80 Mio. (inkl. MwSt.). Die betrieblichen Mehrkosten pro Jahr betragen zwischen CHF 45'000.- bis CHF 70'000.- (inkl. MwSt.).

Runder Tisch:

Auch hier gilt, dass die vorgenommene Kostenschätzung des ASTRA die Situation vor Ort in keiner Weise berücksichtigt. Die Erfahrungen im Kanton Solothurn (Witi-Tunnel und Einhausungen A5) zeigen, dass die Kosten sehr konservativ geschätzt sind (=überschätzt). Wenn man zusätzlich berücksichtigt, dass in Oensingen der Grundwasserspiegel sehr tief ist und kaum mit bautechnischen Problemen gerechnet werden muss, mutet es fast böswillig an, auf die angegebenen Realisierungskosten wiederum 40% Reserve aufzurechnen. Auch in diesem Fall darf realistischerweise mit Kosten gerechnet werden, welche 1/3 tiefer sind als vom ASTRA angegeben.

Aufgrund der Verhinderung allfälliger Präjudizien des ASTRA und der damit einhergehenden «Gesprächsverweigerung» bezüglich ihrer Kostenangaben anlässlich der Sitzung vom 16. Juni 2020, musste der Runde Tisch bewusst auf eine eigene Kostenberechnung verzichten. Wir erachten nur eine gemeinsame Weiterführung der Projekte und damit auch eine gemeinsame Ermittlung der Kosten als zielführend. Wichtig ist festzuhalten, dass das ASTRA die technische Machbarkeit bestätigt. Die Kostenangaben und die Einschätzung der Wirksamkeit betreffend Lärmreduktion sind einseitig und im weiteren Verlauf der Projektierung zu überprüfen.

5.4 Lärmschutzwände

5.4.1 Vorschlag

Aufgrund der Tatsache, dass die im Perimeter befindlichen Gemeinden einen Zuwachs von Lärmemission erwarten, muss die Mehrheitsfähigkeit der Minimalvariante mit flankierenden Massnahmen unterstützt werden. Das bedeutet, dass die einzelnen Gemeinden nur dann zustimmen werden und können, wenn sie sich lokal im «Lärmschutz» abgebildet sehen. Die Auffassungen sind differenziert und müssen daher im Einzelfall geprüft werden. Dem Lärmschutz, resp. Ruheschutz ist mittels Lärmschutzwänden grösste Beachtung zu schenken und zwar grundsätzlich auf der ganzen Strecke zwischen Oensingen und Egerkingen. Damit kann auch die notwendige kommunale und damit lokalpolitische Unterstützung abgeholt werden. Für die übrigen Grenzen zu nahen Wohngebieten, sollen daher Lärmschutzwände genügen, idealerweise mit der entsprechenden (gesetzlichen künftigen, de lege feranda) Höhe.

F. Fazit technische Machbarkeit gemäss Vorprüfung ASTRA

ASTRA:

Im Rahmen des Ausführungsprojektes wurden die Lärmberechnungen und die daraus abgeleiteten Massnahmen (Lärmschutzwände etc.) nach den gesetzlichen Vorgaben projiziert. Diese sind im Ausführungsprojekt enthalten. Um die Lärmsituation im Bereich Nieder- / Oberbuchsiten über die gesetzlichen Vorgaben hinaus wahrnehmbar zu verbessern, wären beidseits der Nationalstrasse Spezialkonstruktionen mit über die Fahrbahn auskragenden Lärmschutzwänden nötig. Solche auskragenden Elemente müssten mindestens 3 - 5 m ab der geplanten Lärmschutzwandposition über die Fahrspuren hinausragen.

Runder Tisch schliesst sich dieser Einschätzung im Grundsatz an und erachtet die Umsetzung einer Option mit auskragenden Elementen als einen sehr guten Ansatz, insb. damit dies den dringend erforderlichen Verbesserungen zum Lärmschutz dienlich ist. Der vom ASTRA angewendete WTI ist zudem nicht Gesetz, sondern eine interne Richtlinie des ASTRA. Das Umweltschutzgesetz (SR. 014.01, USG) schreibt vor, die Immissionsgrenzwerte einzuhalten und darf nicht durch einen willkürlichen WTI ausgehebelt werden.

6. Auftrag Regierung

Der Kanton verlangt vom «Runden Tisch» Folgendes:

1. für eine Überdeckung in der Planungsqualität einer Machbarkeitsstudie gemäss SIA (Kostenschätzung +/- 30%, mit dem ASTRA konsolidiert).

Machbarkeit durch ASTRA bestätigt, KS +/- 30 % auch nach Einschätzung BSB+Partner nicht möglich, da das ASTRA schon 40 - 50% undefinierte Reserve draufschlägt.

2. Abgesehen von Lage und Ausgestaltung (vertikal, horizontal, Gestaltung der Böschungen) muss im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Nutzen der Zusatzmassnahmen gegenüber dem Auflageprojekt ausgewiesen werden.

Ist Sicht aufgezeigt und von BSB+Partner bestätigt.

3. Darunter fallen insbesondere die gegenüber der Basisvariante des Ausbauprojektes gewonnene landwirtschaftlich nutzbare Fläche.

In der weiteren konkreten Projektierung konkret ausweis- und umsetzbar, auch nach Massgabe von BSB+Partner.

4. sowie die zu erreichenden Verbesserungen in Bezug auf die Lärmemissionen in folgenden Kategorien deutlich wahrnehmbare Reduktion (> -8 dB), knapp wahrnehmbare Reduktion (- 4.0 bis - 4.9 dB) sowie kaum wahrnehmbare Reduktion (- 2.0 bis -3.9 dB).

Auch BSB+Partner ist der Auffassung, dass mit der verlangten Weiterentwicklung der Einhausung mit ergänzenden flankierenden Lärmschutzmassnahmen an einzelnen Orten (gemeindebezogen) die Lärmreduktion problemlos erreichbar ist.

5. Die vom Regierungsrat beschlossene Planung zur Situierung der Zuleitstrukturen zur Wildtierüberführung sind zwingend zu beachten (Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften „6-Streifen-Ausbau N01 Luterbach – Härkingen: Wildtierkorridor SO 9 - Wildtierüberführung - Zuleitstrukturen“, RRB Nr. 2019/1348 vom 2. September 2019).

Auch diese Vorgabe kann erfüllt werden. Wurde auch von den Landwirten nicht bestritten.

Damit ist auch ausgewiesen, inwieweit die am Runden Tisch beteiligten Verbände den erwogenen und begründeten Vorschlag mittragen und unterstützen.

7. Zusammenfassung (Matrix)

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen ergibt sich folgende tabellarische Übersicht, mit den vom runden Tisch formulierten Bedürfnissen und Vorstellungen im Quervergleich zu den Überlegungen des ASTRA und der Aufgabenstellung der Regierung gemäss eingangs zitiertem Schreiben:

| | RUNDER TISCH A1 | ASTRA | AUFTRAG REGIERUNG | FAZIT |
|------------------------|--|---|---|--|
| UNTER-TUNNELUNG | <ul style="list-style-type: none"> - Standort WTU - Keine Einschränkung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. - sowohl Nutzung als ökologische Ausgleichsfläche als auch als Ackerland/Grünland muss möglich sein | Technisch machbar, abweichende Kostenschätzung | Mehrwert gegenüber AP gegeben Standort WTU | Alle Vorgaben erfüllt, grundsätzlich umsetzbar |
| EINHAUSUNG | Bewirkt wahrnehmbare Lärmreduktion. Gestaltung und Neigung der Böschungen optimieren und der Situation vor Ort anpassen | Technisch machbar, Lärmschutz und Kostenverhältnis fraglich | Mehrwert gegenüber AP durch Lärmschutz erfüllt, überdies nötig für Kürzung Untertunnelung und politisches Mehrheitsverhältnis der Gemeinden | Soweit die Kostenreduktion aus der Verkürzung Untertunnelung betrachtet wird, werden die Mehrkosten entsprechend gesenkt. Dabei ist trotz unterschiedlicher Auffassung zu den Kosten und der effektiven Lärmreduktion als grosser Mehrwert gegenüber dem AP erkennbar. |

| | | | | |
|--------------------|--|---|--|--|
| LÄRMSCHUTZ | Erhebliches Interesse der einzelnen Gemeinden an Lärmschutz, im Grundsatz auf ganzer Länge im sensiblen Bereich Konkrete Hinweise aus den Gemeinden aufnehmen | Machbar, Frage des Standorts und der Ausführung | Erheblicher politischer Mehrwert durch Unterstützung Anrainergemeinden | Alle Vorgaben erfüllt, grundsätzlich Lärmwirkung konkret prüfen, Auskragungen und Höhe ² an den jeweiligen Standorten bestimmen |
| ALLGEMEINES | Verkehrsführung während Bauphase möglichst ohne Einschränkungen | | | |
| | Landbeanspruchung möglichst tief halten | Keine konkrete Vorgabe | Im Rahmen der Kostenfolgen unterstützt | Ist Daueraufgabe: Mehr Grünflächen, weniger Beton/Asphalt oder anderweitig versiegelte Flächen |
| | Verlust zusammenhängender Flächen verhindern, Antrag auf Güterregulierung | Keine konkreten Vorgaben | | Güterregulierung hilft die Einflüsse auf die Landwirtschaft zu reduzieren und die Umsetzung ökologischer Massnahmen zu erleichtern |
| | Solarpanels / Fotovoltaikanlagen | | | Im Hinblick auf Energiestrategie 2050 ein Muss; evtl. durch EW (Elektrizitätswerk) oder andere Trägerschaft realisieren |
| | Rückzug bestehender Einsprachen gegen AP | | | |

² Ausführungen VCS betr. Höhe Lärmschutz, zur Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV)

8. Fazit und Antrag des Runden Tisches

Nach vorstehenden Angaben und Erwägungen kann sich der Runde Tisch mit der beantragten Umsetzung einverstanden erklären. Konkret bedeutet dies 500 Meter Untertunnelung bei der WTÜ und 500 Meter Einhausung im Bereich der Kantonsstrassenbrücke Oensingen-Kestenholz.

Zur Untertunnelung: Ab einem Minimum von 400 Meter Untertunnelung sind bei der gleichzeitigen Benutzung für den Wildtierkorridor auch ökologische Ausgleichsflächen möglich, was dem Anspruch der Umweltschutzverbände Rechnung trägt. Der Bauernverband ist auch bereit, Feldwege entlang der Untertunnelung aufzuheben.

Zur Einhausung: Insbesondere aus Kostengründen ist auf das ursprüngliche Ansinnen einer Länge von über 500 Meter Untertunnelung verzichtet worden, weil ab dieser Länge, weitere bauliche und schutztechnische Massnahmen nötig wären, die entsprechende Kosten verursachen würden. Dieser Verzicht ist indessen mit einer entsprechenden Einhausung zu kompensieren, wonach dem Grundsatz – jeder Meter Einhausung ist günstiger als die Untertunnelung – auch aus ökonomischen Gründen berücksichtigt wurde.

Wichtig ist aber zu betonen, dass die Untertunnelung und die Einhausung nicht als «entweder oder» Variante verstanden werden dürften, sondern als Gesamtpaket.

Damit steht der Runde Tisch weiterhin hinter dem zukunftsweisenden Projekt in der Region und wird sich auch für die Umsetzung engagieren. Der Kanton hat mit der Unterstützung des Bundes die grosse Chance, den Nationalstrassenausbau so zu gestalten, dass die Bevölkerung, die Umwelt und die Landwirtschaft einen echten Mehrwert erhält.

Versand per 28. August 2020

Der beauftragte Moderator
Runder Tisch A1



lic. iur. Michel Meier
Rechtsanwalt

Beilage: Meilensteine Historie Runder Tisch

Historie «Klärung» Ausführungsprojekt A1 Luterbach-Härkingen auf 6 Spuren, insbesondere im Bereich des Wildtierkorridors SO09 bei Oberbuchsiten/Niederbuchsiten/Kestenholz

Bisheriger Ablauf und Stand des Verfahrens

| Datum/Zeit | Aktivität | Hinweise/Bemerkungen |
|------------------|--|---|
| August 2013 | Vernehmlassung zum Generellen Projekt mit Antrag zur Eindeckung der A1 (Tunnel) im Bereich des nationalen Wildtierkorridors SO09 auf eine Länge von 2 km. Diese Eingabe wird vom Soloth. Bauernverband und WWF unterstützt. | Akten: Brief pro natura SO vom 30.08.2013 an Bau- und Justizdepartement (BJD) des Kantons SO |
| Okt 2013 | Pressemitteilung pro natura SO betr. Eindeckung im Gäu. <u>Ergebnis:</u> Die Tunnel-Idee wird sehr gut aufgenommen, prominente Artikel in SZ, OT, etc. Online-Umfrage SZ/OT: 70% finden diese Idee super! | Akten: Pressecommuniqué vom 1.10.2013 |
| Ende Okt. 2013 | Zusammenfassende Vernehmlassung des Kantons SO (RR/BJD) zum Generellen Projekt an das ASTRA Fazit: Die Tunnellösung wird zur Prüfung beantragt. | Akten: Brief RR SO an ASTRA vom 29.10.2013 |
| 12.12.2013 | SR-Motion 13.4180 «Umweltschonender 6-Fahrsreifen-Ausbau der A1 Luterbach-Härkingen» von SR Roberto Zanetti (Mitunterzeichner SR Pirmin Bischof) Der Bundesrat beantragt am 12.02.2014 Ablehnung der Motion, aber das ASTRA wird mit der Prüfung (Machbarkeitsstudie) der «Tunnellösung» beauftragt. Auf dieser Basis soll über die Aufnahme in das Projekt entschieden werden... | Gleichlautend wie NR-Motion Nr. 13.4292 |
| 20.03.2014 | SR Roberto Zanetti zieht die Motion zurück, weil das «ASTRA nun die Machbarkeit des Tunnels prüft und deren Vor- und Nachteile mittels einer Kosten-Nutzen und einer Nachhaltigkeits-Analyse abwägt, wobei die nichtmonetären Nutzen zur Schonung der Umwelt und des Kulturlandes angemessen beachtet und einbezogen werden». | Link: https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20134180 |
| 13.12.2013 | NR-Motion 13.4292 «Umweltschonender 6-Fahrsreifen-Ausbau der A1 Luterbach-Härkingen» von NR Urs Schläfli (30 Mitunterzeichner) Der Bundesrat beantragt am 12.02.2014 Ablehnung der Motion, aber das ASTRA wird mit der Prüfung (Machbarkeitsstudie) der «Tunnellösung» beauftragt. Auf dieser Basis soll über die Aufnahme in das Projekt entschieden werden... / übernommen von NR Müller-Altermatt | Link: https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20134292 |
| Anfangs Mai 2014 | Komitee für einen umweltschonenden Ausbau der A1 im Gäu wird gegründet. Co-Präsidium: NR Kurt Fluri, NR Urs Schläfli, SR Roberto Zanetti, KR Nicole Hirt (Präsidentin pro natura SO, Andreas Vöggtli (Präsident SOBV). Pressekonferenz vor Ort (Niederbuchsiten) zusammen mit SOBV. Anwesend: Regionalpresse, Regionalradio, Regionalfernsehen, etc. Das Komitee hat bereits anfangs 2015 rund 300 Mitglieder. | Akten: Presstext vom 2.5.2014 Div. Artikel in SZ/OT, Bauernzeitung, Regionalradio, SRF/Schweiz aktuell, etc. Flyer Komitee mit Beitrittserklärung, vgl. auch Homepage Pro Natura SO, https://www.pronatura-so.ch/komitee-a1-umweltschonend |

| Datum/Zeit | Aktivität | Hinweise/Bemerkungen |
|------------------------|--|---|
| Juni 2014 | Die Machbarkeitsstudie des ASTRA für die Eindeckung auf eine Länge von 2 km liegt vor und wurde dem RR, resp. BJD des Kantons SO zur Vernehmlassung zugestellt. Die geschätzten Mehrkosten von CHF 500 Mio. in der Machbarkeitsstudie werden von verschiedenen Experten und Stakeholdern als mit viel zu hoch erachtet. | Akten: ASTRA |
| 23.09.2014 | Der RR, nimmt zur Tunnellösung Stellung und akzeptiert zum Erstaunen aller Stakeholder die ablehnende Haltung des ASTRA, macht zwar «gewisse», aber kaum «griffige» Auflagen für die weitere Planung. | Akten: Brief RR an ASTRA und Medienmitteilung Staatskanzlei vom 23.09.2014 und z.B.: https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/tunnelverlegung-von-a1-teilstueck-ist-fuer-solothurner-regierung-zu-teuer-128375861 |
| Okt 2014 bis März 2015 | Grosse Enttäuschung bei den Stakeholdern über die passive Haltung des BJD und der Regierung! Im Kantonsrat SO führt dies zu einem Auftrag von KR Markus Amman mit dem Ziel, dass sich der Kanton für eine umweltverträglichere Lösung einsetzen soll. | Akten: div. Presseartikel, z.B. https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/regierungs-nein-zum-a1-tunnel-ist-ein-tiefschlag-fuer-die-idee-aber-kein-k-o-128381604 |
| 31.03.2015 | Die Umwelt- Bau- und Wirtschaftskommission (UMBAWIKO) des Kantonsrates beantragt, entgegen der Haltung des Regierungsrates, den Auftrag Amman erheblich zu erklären. Der Auftrag Ammann wird Ende Juni 2015 vom Kantonsrat mit grossem Mehr beschlossen. | Akten: Medienmitteilung UMBAWIKO vom 31.03.2015 und SZ vom 25.06.2015 https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/kantonsrat-will-das-gaeu-schonend-und-macht-dem-regierungsrat-beine-129276309 |
| 04.12.2015 | Brief Komitee an RR SO mit Eckdaten für reduzierte Tieferlegungsvariante mit einer Länge von min 500m | Akten: Brief Komitee |
| 22.12.2015 | Antwort von BJD SO (RR Fürst) | Akten: Brief BJD |
| 18.12.2015 | Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt mit Auflagen, aber ohne Tunnel. | Akten: SZ vom 19.12. und 28.12.2015 |
| 14.04.2016 | Brief Komitee an ASTRA mit Vorschlag und Skizze, für eine reduzierte Eindeckung im Bereich des nationalen Wildtierkorridors SO09. <u>Eckdaten:</u> Länge min. 500 m (ohne Lüftung möglich), neues Terrain ca. 4m höher (Geländemodulierung, landwirtschaftlich nutzbar), viele Synergien in der Bereichen Natur, Landschaft, Flächenverbrauch, Umwelt, etc. | Akten: Brief Komitee mit Skizze |
| 13.05.2016 | Antwort ASTRA mit Angebot für Besprechungstermin | Akten: Brief ASTRA |
| 15.06.2016 | Besprechung/Aussprache bei ASTRA in Zofingen | Aktennotiz mit Handout ASTRA und Komitee |
| 2016-2018 | Landw. Planung sowie diverse Studien zu Hochwasserschutz und Revitalisierung Dünnern | Auftraggeber/Projektleitung Kanton SO, mit Kostenbeteiligung Kanton BE und ASTRA |
| 07.05.2018 | Info zum Ausführungsprojekt bei ASTRA Zofingen | Aktennotiz mit Handout ASTRA |
| Mai/Juni.2018 | Öffentliche Auflage Ausführungsprojekt mit div. öffentlichen Info-Veranstaltungen | Akten ASTRA https://www.6streifen.ch/ap-7 |
| 19.06.2018 | Info ASTRA zu Einsprachen (total 181) und weiterem Vorgehen | Akten: Brief ASTRA |
| Oktober 2018 | Auftrag Gemeindepräsidenten Gäu an KR SO für Volksauftrag/Standesinitiative «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» . | Beim Kantonsrat SO im Januar 2019 eingereicht. |
| 27.09.2018 | Interpellation 18.3971 von NR Philipp Hadorn und 20 Mitunterzeichnern, «Autobahnausbau A1 Luterbach-Härkingen. Eine mindestens teilweise Untertunnelung als flankierende Massnahme ist zwingend». | https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20183971 |
| Datum/Zeit | Aktivität | Hinweise/Bemerkungen |

| | | |
|-----------------|--|---|
| 22.01.2019 | Runder Tisch A1 Ausbau im Kanton SO , organisiert von NR Philipp Hadorn mit ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger, RR Roland Fürst, DS BJD SO, AVT SO, GP Gäu, Pro Natura SO, SOBV, VCS SO, WWF SO, etc., Hauptthema: Eindeckung 500m, Differenz Mehrkostenschätzung Astra 135 Mio Fr. – Komitee/runder Tisch schätzt 50 Mio Fr.! | Aktennotiz ASTRA mit ppt zu Tunnel 500m Fazit: Wir erhalten Gelegenheit die Machbarkeitsstudie und die Mehrkostenschätzung zu prüfen. Sofern keine Einigung möglich, wird ein unabhängiges Büro z.L. ASTRA beauftragt. |
| 19.02.2019 | Besprechung ASTRA Zofingen Präsentation Machbarkeitsstudie Eindeckung 500 m und Kostenschätzung B+S vom 24.03.2017 | Aktennotiz ASTRA mit Handout Machbarkeitsstudie und Grobkostenschätzung |
| Febr./März 2019 | Beurteilung Machbarkeitsstudie und Kostenvergleich ASTRA (B+S vom 24.03.2017) durch Ingenieur Hans Stuber (und Ch. Ledermann), etc. | Bericht Hans Stuber vom 02.03.2019 |
| 14.04.2019 | Stellungnahme «Runder Tisch» (NR Hadorn) an ASTRA mit Zusammenfassung Bericht H. Stuber und Antrag zu Prüfungsauftrag an «Dritte» | Brief NR Hadorn vom 14.04.2019 |
| 16.04.2019 | Antwort ASTRA an «Runder Tisch»: Akzeptanz einer Zusatzprüfung, aber mit Kostenbeteiligung Kanton SO und weiteren Beteiligten an der Zusatzprüfung sowie keine weiteren Fragen ausser der Eindeckung. | Brief ASTRA vom 16.04.2019 |
| 10.05.2019 | Sitzung «Runder Tisch» in Solothurn, betr. Akzeptanz und Höhe der Kostenbeteiligung an Zusatzstudie, etc. | A-Notiz Nora Hungerbühler www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/runder-tisch-stellt-forderungen-fuer-studie-zum-a1-ausbau-134466839 |
| 13.06.2019 | Info-Brief «Runder Tisch» (NR Hadorn) an alle Stakeholder (Gemeinden, SOBV, Pro Natura, WWF, VCS) mit der Bitte um pauschale Kostenbeteiligung an der Zusatzstudie von je Fr. 500 | Brief vom 13.06.2019 |
| 21.06.2019 | Sitzung mit ASTRA Bern/Itingen, betr. Zusatzprüfung Ergebnis: ASTRA will keine Zusatzprüfung, aber macht Vorschläge für zusätzliche «Einhausung» im Bereich Oberbuchseiten/Niederbuchseiten mit relativem Kostenvergleich | Pressemitteilung https://www.philipp-hadorn.ch/wp-content/uploads/2019/06/20190624_Solothurner-Zeitung.jpg |
| 22.07.2019 | Besprechung «RunterTisch» i.S. einheitliche, abgestimmte Vorgehensweise | Der Landw. Bezirksverein Gäu plant weitere Aktivitäten im Gäu («Mahnfeuer») |
| 07.08.2019 | Besprechung mit Gäuer Gemeindepräsidenten in Kestenholz | Haltung der Gemeinden geklärt |
| 03.09.2019 | Sitzung «Runder Tisch» in Solothurn, Information und Diskussion zu den Aktivitäten seit der letzten Sitzung vom 10.05.19. Vom «Planungsprogramm Überprüfung Einhausung» des ASTRA wird Kenntniss genommen. | |
| 09.09.2019 | Besprechung bei ASTRA, Zofingen, Präsentation von vier Varianten für «Einhausungen» gestützt auf Lärmsituation. | vgl. Prot. ASTRA mit umfangreichen Beilagen zu Lärm und Einhausungen |
| 12.09.2019 | Besprechung mit RR Fürst und Wyss, Rötihof, Solothurn | Haltung Regierung / BJD geklärt |
| 26.09.2019 | Besprechung «Arbeitsgruppe» in Solothurn zur Bewertung der vier Varianten für «Einhausungen» | Entwurf für Rückmeldung an ASTRA verfasst und an «runden Tisch» versandt |
| 10.10.2019 | Sitzung «Runder Tisch» in Solothurn, 14:00 – 17:15 gemäss Einladung Philipp Hadorn, Teil 1+3 ohne Astra, Teil 2 mit ASTRA | Aktennotiz runder Tisch (Teil 1 und 3) und ASTRA (Teil 2) |
| 25.10.2019 | Brief BJD (Bernardo Albisetti) mit Angebot zur Unterstützung des «runden Tisches» durch den Kanton und Moderation durch Michel Meier (Geschäftsführer RV OGG) sowie diversen Rahmenbedingungen. | Brief BJD vom 25.10.2019 |
| 03.12.2019 | Sitzung «runder Tisch in Kestenholz | Aktennotiz und Antwort PH an BJD, etc., vom 5.12.2019 |

| | | |
|---------------|--|---|
| Dezember 2019 | Langwierige Abklärungen und Rückfragen bei GPG betr. Mandatsvertrag, etc. | |
| 11.01.2020 | Entwurf Mandatsvertrag GPG/Michael Meier geht an alle «Stakeholder» | E-Mail von Johanna Bartholdi |
| 21.01.2020 | Aktenübergabe an Michel Meier in Olten (Aktenorder von Philipp Hadorn und div Pläne von Ch. Ledermann). Anwesend: Michael Meier, Philipp Hadorn, Arno Bürgi, Heinz Flück und Christian Ledermann | |
| 21.01.2020 | Stellungnahme RR zum Volksauftrag J. Bartholdi «Runder Tisch» wird unterstützt | RRB Nr. 2020/100 Im Sinn Brief BJD vom 25.10.2019 |
| 03.03.2020 | Sitzung Runder Tisch in Olten, Leitung Michel Meier und Philipp Hadorn. | Workshop / Projektdiskussion zu Untertunnelung und Einhausungen, auch zur Vorbereitung der Sitzung vom 20.03.2020 beim ASTRA Ergebnis: Konzept für weiteres Vorgehen vom 24.03.2020, verfasst von Michel Meier |
| 06.03.2020 | Besprechung bei BSB+Partner in Oensingen Anwesend: P. Mathis, H. Stuber und Ch. Ledermann | Aktenaustausch und Infos zum bisherigen Verfahren, auch im Hinblick auf Sitzung vom 20.03.2020 beim ASTRA |
| 19.05.2020 | Dringlicher Auftrag «Verursachergerechte Kostentragung beim A1-Ausbau» wird vom RR erheblich erklärt | RRB Nr. 2020/761 |
| 03.06.2020 | Eingang Rückmeldung des ASTRA vom 07.04.2020 zu unserem Konzept für das weiter Vorgehen vom 24.03.2020 an runden Tisch | Vgl. auch Beurteilung Ing. B+S / Preisig AG vom 07.04.2020 |
| 16.06.2020 | Verschobene Sitzung vom 20.03.2020 beim ASTRA Teilnehmer: Michel Meier, Philipp Hadorn, Peter Mathys und Rolf Riechsteiner (letzterer auf Intervention des Kantons ohne Anmeldung) | ASTRA erwartet koordinierten Antrag vom «Runden Tisch» mit Kanton |
| 01.07.2020 | Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» und Auftrag «Verursachergerechte Kostentragung beim A1-Ausbau» vom KR mit grossem Mehr beschlossen | SZ 01.07.2020 : https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/schlussfunktion-beruecksichtigen-regierung-wendet-sich-wegen-a1-ausbau-an-den-bund-138318834 SZ 02.07.2020: https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/ausbau-der-a1-der-kampf-um-den-tunnel-im-gaeu-geht-weiter-138331371 |

Fassung 21.07.2020, Philipp Hadorn auf Grundlagen von Christian Ledermann