

Standesinitiative Untertunnelung A1 jetzt oder nie

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 27. Oktober 2020, RRB Nr. 2020/1498

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
1.1 Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie»	5
1.2 «Runder Tisch».....	5
1.3 Neue Erkenntnisse	5
1.4 Substanziierung des Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» durch den «Runden Tisch».....	6
1.5 Stellungnahme des Regierungsrates zum Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie»	8
1.6 Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Verursachergerechte Kostentragung beim A1 - Ausbau	8
1.7 Schlussbericht des «Runden Tisches» vom 28. August 2020	8
1.7.1 Tunnellösung im Bereich der Wildtierüberführung (WTÜ) in Oberbuchsiten/Niederbuchsiten	8
1.7.2 Einhausung im Bereich Oensingen (im Bereich der Überführung der Kantonsstrasse zwischen Oensingen und Kestenholz).....	10
1.7.3 Lärmschutzwände.....	12
2. Erwägungen	12
2.1 Würdigung der Vorschläge des «Runden Tisches».....	12
2.1.1 Formale Anforderungen.....	12
2.1.2 Planungstiefe der Vorschläge.....	12
2.1.3 Gewonnene landwirtschaftlich nutzbare Fläche in Fruchtfolgeflächenqualität	13
2.1.4 Verbesserungen in Bezug auf die Lärmemissionen.....	14
2.1.5 Berücksichtigung Zuleitstrukturen Wildtierkorridor.....	15
2.1.6 Weitere kantonale Planungen.....	15
2.1.7 Zusammenfassende Würdigung	15
2.2 Finanzierung der Forderung des Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» .	15
2.2.1 Finanzielle Folgen für den Kanton Solothurn	15
2.2.2 Mögliches Kompensationsgeschäft	16
3. Rechtliches.....	16
3.1 Finanzrechtliche Grundlagen für eine Kostenbeteiligung des Kantons zur Umsetzung der Vorschläge des «Runden Tisches»	16
3.2 Institut der Standesinitiative	17
4. Antrag.....	17
5. Beschlussesentwurf.....	19

Beilagen

- Schlussbericht des Runden Tisches «Ausbau A1» vom 28. August 2020
- N01 6-Spurausbau Luterbach - Härkingen, Lärmbeurteilung Einhausung 500 m, Variantenstudium der Grolimund + Partner AG vom 4. September 2019

Kurzfassung

Mit Beschluss vom 1. Juli 2020 (KRB Nr. VA 0007/2019) beauftragte uns der Kantonsrat, den Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» mit folgendem Wortlaut umzusetzen: «Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat spätestens in der Dezember-Session 2020 eine Standesinitiative mit der Forderung nach der vom «Runden Tisch» favorisierten Tunnel- bzw. Einhausungslösung mit Ausweis der für den Kanton verbundenen Kosten vorzulegen».

Die vom «Runden Tisch» erarbeiteten Vorschläge einer Tunnellösung bzw. einer Einhausung liegen in der Zwischenzeit vor. Sie basieren auf Projektideen. Die Höhe der Kosten der Vorschläge werden vom «Runden Tisch» und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) unterschiedlich eingeschätzt. Diese Differenz steht einer politischen Debatte und einem damit verbundenen Grundsatzentscheid jedoch nicht im Weg.

Der «Runde Tisch» schlägt einerseits vor, die Autobahn auf der Höhe der geplanten Wildtierüberführung (WTÜ) auf einer Länge von 500 m in einen Tunnel in Halbtieflage zu verlegen, andererseits soll auf der Höhe der Kantonsstrasse zwischen Oensingen und Kestenholz eine Einhausung mit derselben Länge als Lärmschutzmassnahme erstellt werden. Zudem sollen auf der ganzen Strecke die Lärmschutzmassnahmen (insb. Lärmschutzwände) verbessert werden.

Je nach Schätzung kosten die Vorschläge zwischen 153 und 230 Mio. Franken. Auch nach unserer Forderung, die Gesamtkosten der Vorschläge zu übernehmen, hält das ASTRA - mit Hinweis auf die Rechtslage - daran fest, höchstens 60% der mit den Vorschlägen des «Runden Tisches» zur Verbesserung des Ausbauprojektes der Nationalstrasse A1 zwischen Luterbach und Härkingen verbundenen Kosten zu übernehmen.

Dies bedeutet, dass sich der Kanton Solothurn zusammen mit den durch die Massnahmen begünstigten Gemeinden mindestens zu 40% oder 61 - 92 Mio. Franken an den Mehrkosten beteiligen müsste. Ob sich ein Teil dieser Kosten (rund 10 Mio. Franken) im Rahmen der Umsetzung eines anderen Nationalstrassenvorhabens auf dem Gebiet des Kantons Solothurn verrechnen lassen, ist Gegenstand von Abklärungen und gegenwärtig offen.

Die dem Kanton anfallenden Kosten können mit Erträgen aus der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden. Die Bestimmung des Strassengesetzes (BGS 725.11), wonach für Ausgaben für den Kantonsstrassenbau das fakultative Referendum erst ab einem Betrag von 25 Mio. Franken ergriffen werden kann, käme jedoch nicht zur Anwendung. Die Vorschläge zur Verbesserung des Nationalstrassenprojektes können nicht als Kantonsstrassen qualifiziert werden.

Unsere Beurteilung der Vorschläge des «Runden Tisches» führt zur Erkenntnis, dass diese zur Verbesserung des Projektes aus ökologischer Sicht führen können, die Lärmschutzsituation nur unwesentlich verbessern und in Bezug auf den Umgang mit den landwirtschaftlich genutzten Böden eher kritisch zu würdigen sind.

Insbesondere um den Bedürfnissen der Bevölkerung nach einem erhöhten Lärmschutz zu entsprechen, sind weitaus kostengünstigere Massnahmen denkbar (z.B. weitere und erhöhte mit ev. Photovoltaik kombinierte Lärmschutzwände, lärmdämmender Belag, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h in der Nacht).

Obschon wir das aufgelegene Ausführungsprojekt des ASTRA nach wie vor als recht- und zweckmässig beurteilen, erkennen wir, dass die Vorschläge des «Runden Tisches» die politische Akzeptanz des Ausbaus der A1 auf 6-Spuren bei den betroffenen Gemeinden, deren Bevölkerung, der Landwirtschaft sowie den Naturschutzorganisationen erhöhen kann. Auch ist davon

auszugehen, dass - mit der Realisierung der Vorschläge - das nationalstrassenrechtliche Bewilligungsverfahren aufgrund von Rückzügen von Einsprachen beschleunigt wird, was unser zentrales Anliegen, die rasche Realisierung des Projektes, stützt.

Unser Antrag an den Kantonsrat entspricht dem geänderten Wortlaut des am 1. Juli 2020 (VA 0007/2019) überwiesenen Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie».

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Einreichung einer Standesinitiative Untertunnelung A1 jetzt oder nie.

1. Ausgangslage

1.1 Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie»

Am 24. Januar 2019 wurde in der Staatskanzlei ein Volksauftrag mit dem Titel «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» eingereicht. Mit dem Auftrag wird «der Kantonsrat (..) aufgefordert, eine Standesinitiative an den Bund resp. an das zuständige Departement UVEK zu überweisen mit dem Begehren, die Planung und Realisierung einer teilweisen Untertunnelung der A1 im Gebiet zwischen Oberbuchsiten/Kestenholz/Niederbuchsiten und des geplanten Wildüberganges an die Hand zu nehmen und die daraus entstehenden Mehrkosten vollumfänglich zu übernehmen».

Das Anliegen wurde damit begründet, dass sich die bisherige Planung einseitig nur auf die Bau- und Unterhaltskosten fokussieren würde. Die Vorteile einer teilweisen Untertunnelung lägen nebst dem Lärmschutz auf der Hand. So würde sich der Flächenverbrauch des A1-Ausbaus um 10 Hektaren verringern, auf den Ausbau des 50 Meter breiten Wildtierübergangs könne verzichtet werden und die Renaturierung der Dünnern könne im Bereich der Untertunnelung im gleichen Aufwisch erledigt werden.

Das Gäu werde täglich von 90'000 Fahrzeugen durchfahren, bis 2030 sollen es 120'000 Fahrzeuge sein. Volkswirtschaftlich gesehen, verursache Lärm in der ganzen Schweiz externe Kosten von jährlich 1,9 Milliarden Franken. Dem Gäu sei mit dem Autobahnkreuz A1/A2 eine für die ganze Schweiz wichtige volkswirtschaftliche Rolle zugewiesen (Logistik, Güterverteilung, Transit), deren Lasten die Bevölkerung und die Umwelt tragen. Solche Nachteile müssten bei der Interessenabwägung bedeutend mehr gewichtet werden.

1.2 «Runder Tisch»

Grundsätzlich unabhängig von der Initiative, welche zur Eingabe des Volksauftrages vom 24. Januar 2019 führte, formierte sich auf Initiative von alt Nationalrat Philipp Hadorn ein sogenannter «Runder Tisch». An diesem «Runden Tisch» sollten die verschiedenen Interessenlagen und Positionen aufgezeigt und eruiert werden, welche zu pragmatischen Vorschlägen zur Verbesserungen des Ausbauprojektes der Nationalstrasse A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf 6 Spuren führen können. Zum runden Tisch eingeladen wurden nebst einer Vertretung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und dem Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn (BJD), die Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden, der Solothurner Bauernverband und die Umweltverbände (VCS, WWF, Pro Natura).

Da wir zum Ausführungsprojekt des Sechsspurausbaus bereits Stellung genommen haben und die Forderungen der Teilnehmenden des «Runden Tisches» die unsrigen übertrafen, verzichtete das BJD, an den Gesprächen am «Runden Tisch» teilzunehmen.

1.3 Neue Erkenntnisse

Einer Korrespondenz zwischen der Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrätin Simonetta Sommaruga, und dem Landwirtschaftlichen Verein Gäu-Untergäu vom 16. September 2019 konnte entnommen werden, dass die Bundesbehörden es zwar kaum mehr für möglich halten, im gegenwärtigen Ver-

fahrensstand auf grundsätzliche Entscheide zurückzukommen, jedoch gleichzeitig signalisieren, eine gemeinsam gefundene Lösung - etwa einen verkürzten Tunnel oder eine Einhausung - zu prüfen und dann mit Vertretern des Kantons Solothurn zu besprechen.

Die Möglichkeit der Bundesbehörden, im vorliegenden Fall den Initianten einer Überdeckung entgegenzukommen, stützt sich gemäss Auskünften des ASTRA auf Art. 8 Abs. 3 und 4 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2). Diese Bestimmungen wurden zusammen mit dem Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13) am 30. September 2016 erlassen. Sie wurden demnach nach dem Beschluss des Bundesrates vom 18. Dezember 2015 über das generelle Projekt zum 6-Streifen-Ausbau der N01 zwischen Luterbach und Härkingen beschlossen.

Die neuen Bestimmungen ermöglichen es den Bundesbehörden, sich im vorliegenden Fall mit bis zu 60% an den Kosten von Anlagen der Nationalstrassen im Sinn von Art. 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) zu beteiligen, die auf Wunsch der Kantone oder Dritter erstellt werden und überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen sowie für die bundesrechtliche Konformität der Nationalstrassen nicht zwingend wären.

Die in der Zwischenzeit erkennbare Bereitschaft des ASTRA - unter der Voraussetzung, dass sich Kanton und Gemeinden an den Kosten mindestens zu 40 % beteiligen - eine ungefähr 500 m lange Teilstrecke der auf sechs Spuren auszubauenden Nationalstrasse auf der Basis von Art. 8 Abs. 3 und 4 MinVG einzuhausen, schafft eine neue Situation. Die Idee einer teilweisen Verlegung der Nationalstrasse in den Boden bzw. eine Überdeckung kann - je nach Ausgestaltung - massgebend Nutzen stiften und geniesst deshalb im Kanton Solothurn in breiten Kreisen Rückhalt. Der Nutzen dieser Massnahmen leitet sich von der Ausgestaltung und Länge der ins Auge gefassten Überdeckung ab.

1.4 Substanziierung des Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» durch den «Runden Tisch»

Mit Blick auf die Bereitschaft des ASTRA, gestützt auf Art. 8 Abs. 3 und 4 MinVG das Auflageprojekt auf Wunsch der Kantone oder der Region zu ergänzen und teilweise zu finanzieren, sicherte das BJD mit Schreiben vom 25. Oktober 2019 zu, den Prozess des «Runden Tisches» zur Umschreibung möglicher Projektelemente zur Verbesserung des Ausbauprojektes im Sinn der Region mit maximal 45'000 Franken zu unterstützen.

Mit dieser Unterstützung wurde die Moderation des Prozesses, in welchem die Vorschläge konkretisiert wurden, finanziert. Fachexperten des Kantons (ARP, AFU, AVT, ALW, AWJF) wurden zur Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen zur Verfügung gestellt.

Mit der Unterstützung verfolgte das BJD folgende Absichten:

- Die Einigung des «Runden Tisches» auf eine Forderung gegenüber dem ASTRA solle mit Unterstützung des Kantons strukturiert und beschleunigt werden.
- Eine konsolidierte Forderung der Region gegenüber dem ASTRA soll als Substantiierung des Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» dienen. Die technisch umrissene Forderung soll der im Volksauftrag genannten «Untertunnelung» gleichgestellt werden.
- Erst eine konsolidierte, technisch umrissene Forderung an das ASTRA kann die Basis der Haltung der kantonalen Behörden hierzu sein.

- Die Beratung im Kantonsparlament könne in der Folge auch der Ermittlung der Zahlungsbereitschaft des Kantons zur Umsetzung der Forderungen des «Runden Tisches» dienen. Dies aus folgendem Grund: Die Erfolgchancen einer Standesinitiative, welche die vollständige Übernahme der Kosten der Zusatzmassnahmen durch den Bund fordert, könnten als gering eingeschätzt werden. Deshalb könne es sein, dass ein geänderter Wortlaut zur Diskussion gelangen werde, wonach der Kanton die Zusatzmassnahmen im Rahmen der Bestimmungen des MinVG fordert. Im Rahmen dieser Bestimmungen hätte der Kanton mindestens 40% der Kosten zu tragen.
- Die Debatte im Kantonsrat über den Volksauftrag müsse mit Blick auf den Terminplan der weiteren Projektierung des Ausbauprojektes im Juni 2020 erfolgen.

Die finanzielle Unterstützung des BJD zu Handen des «Runden Tisches» wurde an folgende Rahmenbedingungen geknüpft:

- Träger des «Runden Tisches» ist formal die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG). Sie verfügt über die höchste politische Legitimation unter den teilnehmenden Gruppierungen. Die Kontakte zwischen Kanton und dem «Runden Tisch» werden über die Geschäftsstelle der GPG abgewickelt.
- Der durch den Kanton finanzierte Prozess ist zeitlich beschränkt bis Ende März 2020.
- Ende März 2020 liegen die Forderungen des «Runden Tisches» für eine Überdeckung in der Planungsqualität einer Machbarkeitsstudie gemäss SIA (Kostenschätzung +/- 30%, mit dem ASTRA konsolidiert) dem BJD vor. Abgesehen von Lage und Ausgestaltung (vertikal, horizontal, Gestaltung der Böschungen) muss im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Nutzen der Zusatzmassnahmen gegenüber dem Auflageprojekt ausgewiesen werden. Darunter fallen insbesondere die gegenüber der Basisvariante des Ausbauprojektes gewonnene landwirtschaftlich nutzbare Fläche in Fruchtfolgeflächenqualität 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).
- Die von uns 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 - Wildüberführung. Zuleitstrukturen», RRB Nr. 2019/1348 vom 2. September 2019).
- Es ist auszuweisen, ob alle am «Runden Tisch» vertretenen Akteure (Gemeindepräsidenten, landwirtschaftliche Organisationen, WWF, Pro Natura, VCS) das Resultat des Prozesses mittragen. Abweichende Haltungen und deren Begründungen sind zu dokumentieren.
- Die Auszahlung des zugesicherten Betrages erfolgt nach Abgabe der Dokumentation an das BJD im April 2020 unter Ausweis einer Abrechnung.

Der «Runde Tisch» hat den Vorgehensvorschlag des BJD am 3. Dezember 2019 angenommen.

Bedingt durch die Corona-Pandemie erlitt der Prozess des «Runden Tisches» Verzögerungen. In Absprache mit dem ASTRA wurde vereinbart, dass der Schlussbericht des «Runden Tisches» bis am 31. August 2020 dem BJD abzuliefern sei.

1.5 Stellungnahme des Regierungsrates zum Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie»

In unserer Stellungnahme vom 21. Januar 2020 (Nr. RRB 2020/100) erklärten wir uns bereit, den Volksauftrag mit folgendem Wortlaut erheblich zu erklären:

«Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat in der Juni-Session 2020 eine Standesinitiative mit der Forderung nach der vom «Runden Tisch» favorisierten Tunnel- bzw. Einhausungslösung mit Ausweis der für den Kanton verbundenen Kosten vorzulegen.»

Der Kantonsrat folgte unserem Antrag am 1. Juli 2020 (KRB Nr. VA 0007/2019) mit deutlichem Mehr - mit der Änderung, dass die Vorlage (coronabedingt) erst in der Dezember-Session 2020 vorzuliegen habe.

1.6 Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Verursachergerechte Kostentragung beim A1 - Ausbau

Mit dem am 1. Juli 2020 überwiesenen dringlichen Auftrag (KRB Nr. AD 0068/2020) wurden wir vom Kantonsrat beauftragt, «(uns) beim Astra dafür einzusetzen, dass die Kosten für die Massnahmen (Tunnel- bzw. Einhausungslösung etc.) des «Runden Tisches» vom Bund möglichst vollumfänglich übernommen werden».

Wir entsprachen dem Auftrag mit unserem an das ASTRA gerichtete Schreiben vom 30. Juni 2020 (RRB Nr. 2020/1017).

In seiner Antwort vom 8. September 2020 sicherte das ASTRA zu, im Sinn einer raschen Behebung des Engpasses «auf der A1 zwischen Luterbach und Härkingen (...) zusammen mit dem Kanton Lösungen für allfällige ergänzende Bauwerke zu Gunsten der Region zu prüfen».

Als Antwort auf das Anliegen des Kantons Solothurn, wonach die Finanzierung der Massnahmen (Tunnel- bzw. Einhausungslösungen etc.) des «Runden Tisches» vom Bund möglichst vollumfänglich zu übernehmen sei, wird im Schreiben des ASTRA auf Art. 8 Abs. 4 Bst. a. MinVG verwiesen. Der Bund könne sich mit höchstens 60 Prozent an den Mehrkosten von ergänzenden Bauwerken zu Gunsten der Region beteiligen und es obliege dem Kanton respektive der Region, die Finanzierung von mindestens 40 Prozent der Kosten sicherzustellen.

1.7 Schlussbericht des «Runden Tisches» vom 28. August 2020

In seinem Schlussbericht schlägt der «Runde Tisch» zusammengefasst drei Massnahmen zur Verbesserung des Ausbauprojektes zur Verbreiterung der Nationalstrasse A1 auf sechs Spuren vor. Er nahm bei der Erarbeitung seiner Vorschläge die offerierte Hilfestellung (siehe auch Pkt. 1.4) der Fachstellen des Kantons (AVT, AFU, ALW, ARP, AWJF) nicht in Anspruch.

1.7.1 Tunnellösung im Bereich der Wildtierüberführung (WTÜ) in Oberbuchsiten/Niederbuchsiten

Die Vorstellung des «Runden Tisches» basieren auf einer von den Projektverfassern (B+S AG) bereits im Jahr 2017 erstellten Abklärung für einen Tunnel im Bereich Oberbuchsiten / Niederbuchsiten.

Der zweiröhrige Tunnel soll über je drei Fahrstreifen sowie einen Pannestreifen verfügen und in einem Rechteckprofil realisiert werden und eine Länge von 500 m ausweisen. Für die Bauphase und für Unterhalts- resp. Reinigungsarbeiten müssen die Röhren so dimensioniert werden, dass eine Röhre den Gesamtverkehr beider Fahrrichtungen übernehmen kann.

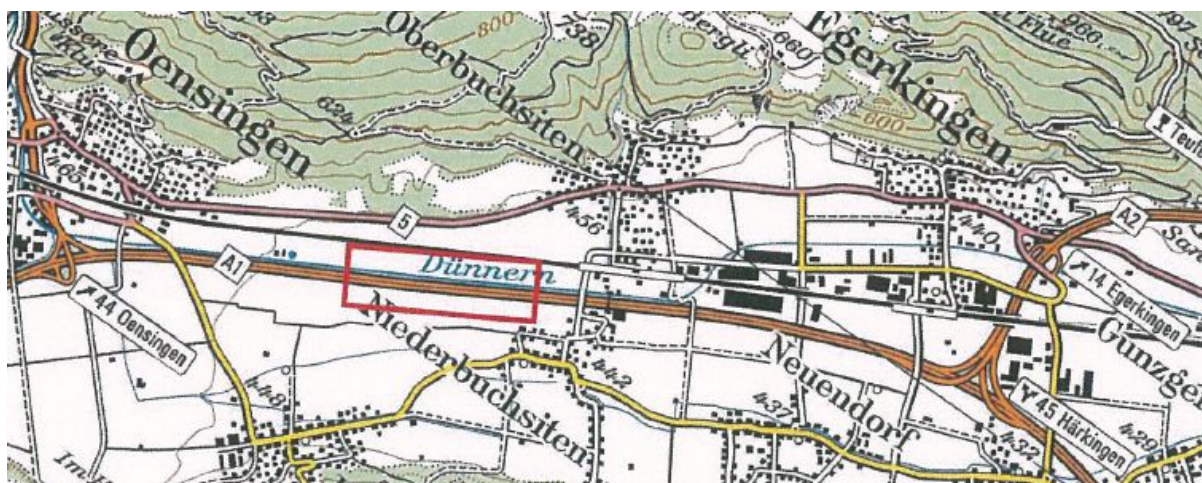


Abbildung 1: Übersichtplan Untertunnelung gemäss Schlussbericht «Runder Tisch» auf der Basis Zusatzstudie B+S AG, 2017

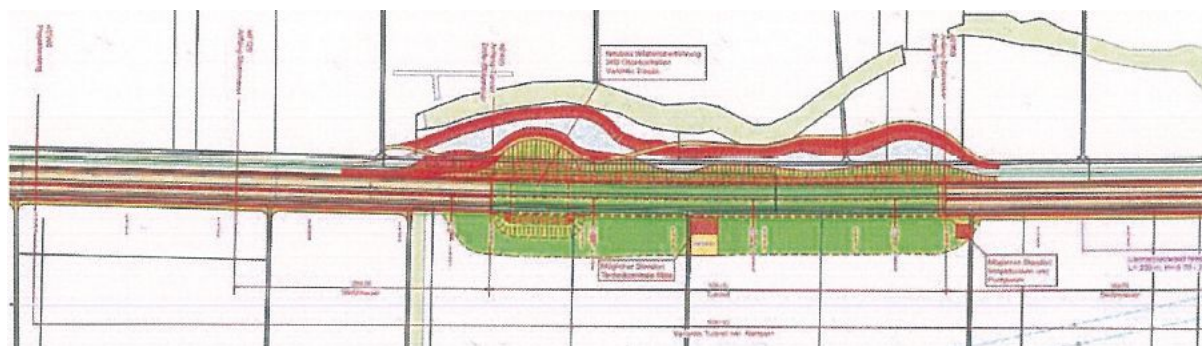


Abbildung 2: Situationsplan Untertunnelung gemäss Schlussbericht «Runder Tisch» auf der Basis Zusatzstudie B+S AG, 2017

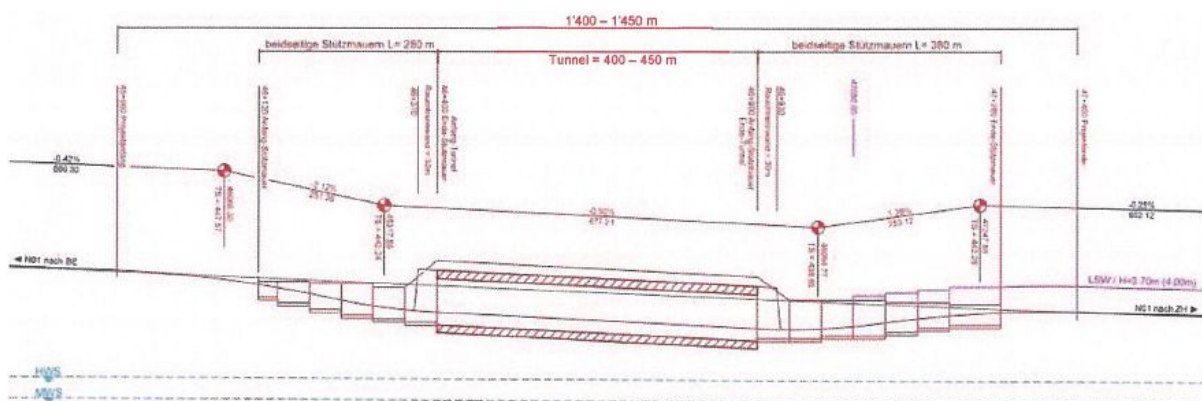


Abbildung 3: Längenprofil Untertunnelung gemäss Schlussbericht «Runder Tisch» auf der Basis Zusatzstudie B+S AG, 2017

Gemäss ASTRA ist der Vorschlag des «Runden Tisches» realisierbar. Die damit verbundenen Mehrkosten für den rund 500 m langen Tunnel in Halbtiefelage auf der Höhe der vorgesehenen Wildtierüberführung würden sich auf rund 120 Mio. Franken belaufen.

Der «Runde Tisch» bestreitet diese Schätzung. Er geht von Kosten aus, welche rund ein Drittel tiefer liegen; sich also auf rund 80 Mio. Franken belaufen.

Die Teilnehmenden des «Runden Tisches» sind sich einig, dass der Mehrwert einer Untertunnelung in den Bereichen Landschaftsbild, Ökologie, Landwirtschaft und Lärmschutz liegt. Ein Vergleich mit dem Auflageprojekt würde zeigen, dass sich die Mehrkosten aufgrund der zu erwartenden gesellschaftlichen und umweltrelevanten Mehrwerte bei weitem rechtfertigen. Letztlich seien mit den Vorschlägen erhebliche Qualitätsverbesserungen des Naherholungsgebietes verbunden, was sich auch auf die Akzeptanz des Nationalstrassenprojektes bei der Bevölkerung und den Interessengruppen auswirken würde. Diese Erhöhung der Akzeptanz führe so zum Rückzug zahlreicher Einsprachen gegen das aufgelegene Ausführungsprojekt.

1.7.2 Einhausung im Bereich Oensingen (im Bereich der Überführung der Kantonsstrasse zwischen Oensingen und Kestenholz)

Im Rahmen der Diskussionen am «Runden Tisch» wurde von der ursprünglichen Forderung nach einem Tunnel von rund 2 km Länge Abstand genommen. Man einigte sich auf einen Tunnel von 500 m Länge auf der Höhe der WTÜ (siehe Pkt. 1.7.1). Da der verkürzte Tunnel den Forderungen der angrenzenden Gemeinden nicht genügend Rechnung trägt, soll die Nationalstrasse im Bereich der Überführung der Kantonsstrasse zwischen Oensingen und Kestenholz auf einer Strecke von 500 m eingehaust werden.

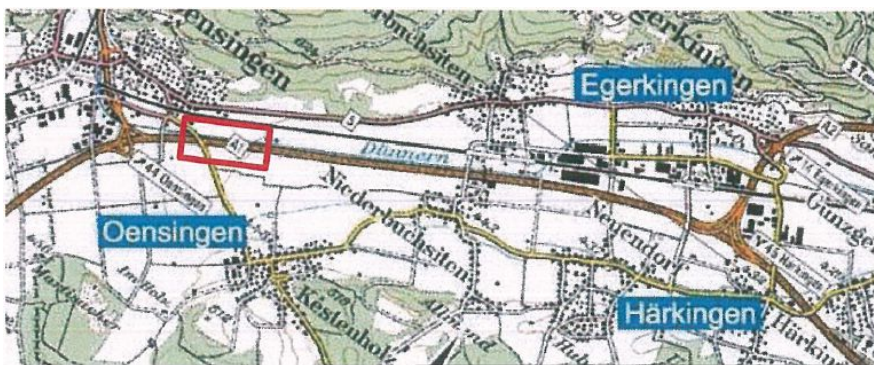


Abbildung 4: Übersichtsplan Einhausung gemäss Schlussbericht «Runder Tisch»

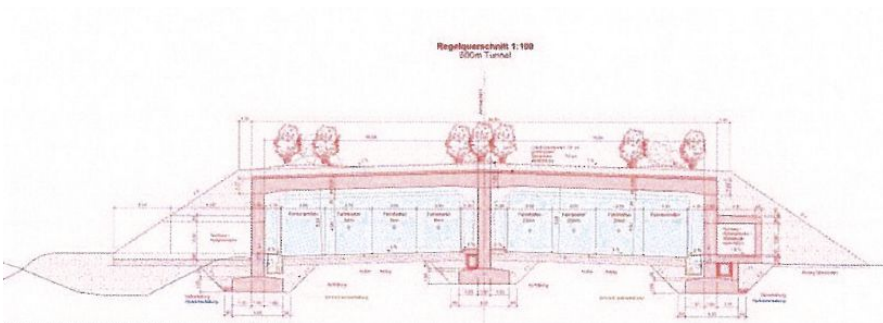


Abbildung 5: Regelquerschnitt Einhausung gemäss Schlussbericht «Runder Tisch»

Gemäss Schlussbericht des «Runden Tisches» erachtet das ASTRA die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Einhausung grundsätzlich als gegeben. Je nach Lage der Einhausung müsse jedoch geklärt werden, ob bautechnische Probleme bei der bestehenden Überführung der Kantonsstrasse (Kestenholzstrasse) entstehen und wie damit umgegangen werden soll.

In Bezug auf die lärmdämmende Wirkung der Einhausung dokumentiert der Schlussbericht die unterschiedlichen Sichtweisen von ASTRA und dem «Runden Tisch». Gemäss ASTRA reduziert eine Einhausung im Bereich Oensingen die Lärmbelastungen im Dorf bei wenigen Häusern um weniger als 5 dBA, was einer knapp wahrnehmbaren Reduktion entspreche. Im grösseren Teil der Gemeinde (Hanglage) würden 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.

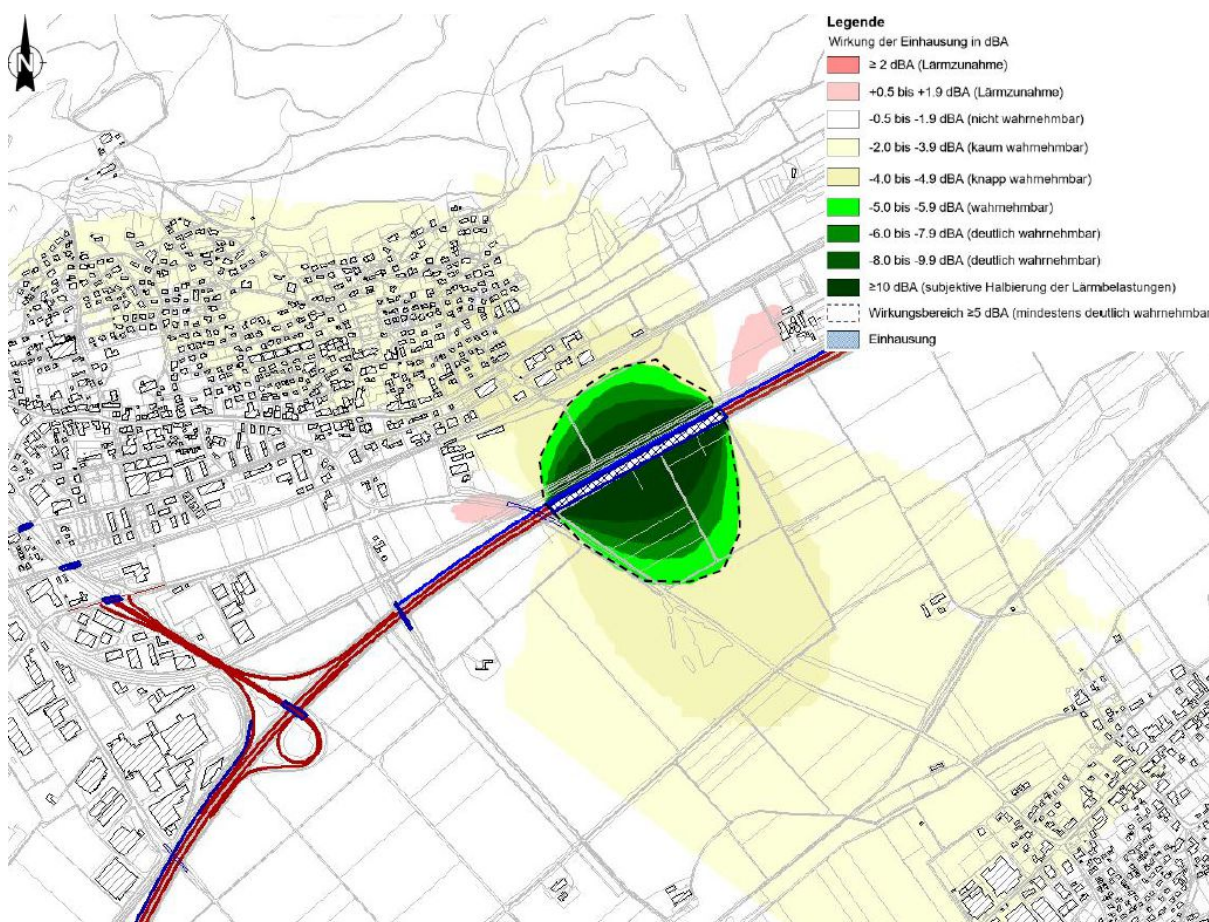


Abbildung 6: Wirkung Einhausung gegenüber Ausführungsprojekt gemäss Bericht Grolimund+Partner AG vom 4. September 2019

Der «Runde Tisch» widerspricht der Einschätzung des ASTRA: Die Wirksamkeitspotentiale gemäss Handbuch der Fachstelle Lärmschutz Zürich weisen ab 5 dBA eine deutlich wahrnehmbare Veränderung auf. Zwischen 2 bis 4 dBA seien die Veränderungen wahrnehmbar, wenn auch klein. Jede Form einer Lärmreduktion sei zielführend. Bei einer weiteren Verschiebung der Einhausung nach Westen würden sich die Verbesserungspotentiale, da insbesondere entlang den Hanglagen ein viel grösseres Gebiet abgedeckt werde, zudem verstärken. Im weiteren Verlauf der Projektierung sei zwingend eine Einhausung mit weiteren flankierenden Lärmschutzmassnahmen (optimierte Lärmschutzwände) aufzunehmen. Das grosse Potential zur Verringerung der Lärmeinwirkung sei unbedingt auszuschöpfen. Zudem dürfe 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 dürfe nicht weiter belastet werden.

Auch in Bezug auf die Kosten für die Einhausung divergieren die Einschätzungen des «Runden Tisches» und des ASTRA. Während das ASTRA - je nach Länge der Einhausung - mit Mehrkosten gegenüber dem Auflageprojekt in der Höhe von rund 48 - 80 Mio. Franken rechnet, veranschlagt der «Runde Tisch» die Kosten mit Hinweisen auf die Baukosten des Wititunnels und der Einhausung der A5 um einen Drittel tiefer.

1.7.3 Lärmschutzwände

Gemäss dem Schlussbericht des «Runden Tisches» müssen zur Erlangung der Mehrheitsfähigkeit der Minimalvariante (Tunnellösung mit einer Länge von 500 m auf der Höhe der WTÜ sowie einer ebenso langen Einhausung östlich des Anschlusses in Oensingen) weitere Lärmschutzmassnahmen vorgesehen werden.

Um die Lärmsituation über die gesetzlichen Vorgaben hinaus zu verbessern, sind gemäss ASTRA 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.

Die Kosten eines überobligatorischen Lärmschutzes entlang jener Streckenabschnitte, für welche keine Einhausung bzw. Tunnellösung vorgeschlagen wird, werden im Schlussbericht des «Runden Tisches» nicht beziffert.

2. Erwägungen

2.1 Würdigung der Vorschläge des «Runden Tisches»

Die Vorschläge des «Runden Tisches» werden im Folgenden insbesondere gemäss jenen Punkten beurteilt, die im Schreiben des BJD an den «Runden Tisch» vom 25. Oktober 2019 kommuniziert wurden (siehe auch Pkt. 1.4).

2.1.1 Formale Anforderungen

Der Schlussbericht des «Runden Tisches» vom 28. August 2020 erfüllt die gestellten formalen Anforderungen. Als Träger des Prozesses fungierte die Gemeindepräsidentenkonferenz und der Bericht wurde dem Bau- und Justizdepartement - unter Berücksichtigung der eingeräumten Friststreckung - rechtzeitig eingereicht. Aus dem Bericht geht hervor, dass die Vorschläge von allen Teilnehmenden des «Runden Tisches» im Sinn einer Minimalvariante mitgetragen werden.

2.1.2 Planungstiefe der Vorschläge

Die Vorschläge des «Runden Tisches» liegen nicht in der verlangten Planungstiefe einer Machbarkeitsstudie nach SIA vor. Sie entsprechen Projektideen. Insbesondere beziehen sich die Resultate nicht auf die explizit erwarteten Vorschläge zur Gestaltung der Böschungen.

So enthält der Schlussbericht keine Aussagen zur Gestaltung der Zufahrtsrampen in den Tunnel bei der WTÜ. Auch über die Gestaltung der Anböschung der Einhausung östlich von Oensingen werden keine Aussagen gemacht. Diese Vorschläge wären entscheidend zur Beurteilung des Zugewinns der landwirtschaftlich nutzbaren Flächen in Fruchtfolgeflächenqualität. Hinweise wie die Böschungen gestaltet werden können, finden sich in den Musterquerschnitten, welche im Schlussbericht abgebildet aber nicht weiter kommentiert werden. Unsere Beurteilung stützt sich auf diese Musterquerschnitte ab.

Unverbindlich bzw. widersprüchlich wird auch die Lage der Einhausung bzw. der Untertunnelung dargestellt/beschrieben. Wir stützen uns bei unserer Beurteilung der Vorschläge auf das zusammenfassende Fazit des Schlussberichts. In diesem ist die Rede von einem Tunnel und einer Einhausung mit einer Länge von je 500 m. Die bescheidene Planungstiefe der Vorschläge des «Runden Tisches» wirkt sich auch auf die Kostenschätzung aus. Diese kann nur grob ausfallen.

Die grobe Kostenschätzung genügt jedoch als Basis, um die anstehenden Diskussionen zu führen. Die gegenüber des ASTRA um 30% tiefer liegenden Kostenschätzungen des «Runden Tisches» vermögen unsere Einschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht zu beeinflussen.

2.1.3 Gewonnene landwirtschaftlich nutzbare Fläche in Fruchtfolgeflächenqualität

Seit Beginn der Planung des A1-Ausbauprojektes steht der Flächenverbrauch im Fokus der Forderungen landwirtschaftlicher Kreise, insbesondere auch wegen all den anderen raumrelevanten Vorhaben im Gäu.

Wir rekapitulieren an dieser Stelle die im Hinblick darauf bereits ergriffenen Massnahmen:

Es wurde eine landwirtschaftliche Planung (LP) der Kantone initiiert. Wir haben den diesbezüglichen Schlussbericht mit Beschluss (RRB) Nr. 2019/780 vom 14. Mai 2019 zur Kenntnis genommen und das Amt für Landwirtschaft (ALW) damit beauftragt, Vorabklärungen (Varianten, Verfahren, Kostenbeteiligung) für eine allfällige Güterregulierung (Massnahme 4 der LP) zu treffen. Dies unter Einbezug der betroffenen Fachstellen auf Bundes- und Kantonsebene.

Mit RRB Nr. 2019/1014 vom 2. Juli 2019 haben wir die Arbeiten für ein Variantenstudium «Güterregulierung/Landumlegung A1-Ausbau/Gäu etc.» inklusive Vorstudie an das Ingenieurbüro bbb geomatik ag, Liebefeld, vergeben. Dabei wurden vier Varianten mit einer einfachen Machbarkeits- und Kosten-Nutzen-Analyse geprüft sowie eine Kostenschätzung mit Finanzierungsplan erstellt.

Der Bericht «Variantenstudium Güterregulierung/Landumlegung Gäu/A1 Ausbau» des beauftragten Ingenieurbüros liegt in der Zwischenzeit vor. Gestützt auf diesen Bericht sowie im Einvernehmen mit den betroffenen Bundesstellen (ASTRA, BLW) und in Absprache mit den kantonalen Fachstellen wird das ALW im Gäu die Variante Landumlegung/Teilmelioration weiterverfolgen.

Das ASTRA selber hat das A1-Ausbauprojekt hinsichtlich des Flächenverbrauchs optimiert. Der Flächenverbrauch gegenüber dem generellen Projekt konnte um rund 6 ha reduziert werden.

Ebenfalls als Resultat der LP wurde zusammen mit den involvierten Bundesstellen erreicht, dass die beanspruchte Fruchtfolgefläche (FFF) kompensiert wird. Zur Umsetzung dieser Kompensationen wurden in der Zwischenzeit kantonale Nutzungspläne beschlossen.

Ein bedeutendes Element der Sanierung der Wildtierkorridore ist nicht nur die WTÜ an sich, sondern die dazugehörigen Zuleitstrukturen. Gegenüber den ersten Vorschlägen des ASTRA konnte der Flächenverbrauch und damit die Landwirtschaftsverträglichkeit der Zuleitstrukturen optimiert werden. Auch hier wurden kantonale Nutzungspläne beschlossen.

Die Vorteile der Vorschläge des «Runden Tisches» beurteilen wir nach den gemachten Erfahrungen in den obgenannten Projekten bezüglich dem Erhalt von produktivem Kulturland eher kritisch. Dies aus folgenden Gründen:

Der Schlussbericht des «Runden Tisches» wirft Fragen bezüglich Flächenverbrauch auf. Die Auswirkungen der Untertunnelung bzw. der Einhausung auf den Verbrauch von FFF können nicht abschliessend abgeschätzt werden. Offen ist insbesondere die Ausbildung der Vorportalzonen (Stützmauern oder Böschung) sowie die Böschungsausbildung entlang der Einhausung.

Wir schätzen die Auswirkungen wie folgt ein: Bei einer Tunnellänge von 500 m und einer Breite der Strasse von 35 m resultiert theoretisch ein humusierter Flächengewinn von 1.75 ha. Diese Fläche muss in Relation gesetzt werden zur sowieso geplanten WTÜ und zum notwendigen Flächenbedarf von zusätzlichen Böschungen bzw. tunnelbedingten Anlagen.

Bei einer Untertunnelung besteht je nach Ausbildung der Vorportalzonen (2 x 380 m) ein Flächenbedarf für Böschungen, wenn diese nicht mit Stützbauwerken ausgebildet werden. Böschungen sind gegenüber Stützbauwerken zwar billiger, benötigen aber zusätzliche Flächen. Sie gehören unseres Erachtens zum A1 Bauwerk und können nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Es besteht also ein Dilemma zwischen teuren Stützbauwerken und zusätzlichem Flächenbedarf für Böschungen.

Bei der Einhausung im Bereich Oensingen besteht in jedem Fall ein erheblicher Flächenbedarf für Böschungen, wenn die Überdeckung nicht mit einem Sichtbetonmauerwerk ausgebildet werden soll. Entweder werden diese - wie im Schlussbericht dargestellt - steil (2:3) ausgebildet und beanspruchen dann nur rund 12 m Breite bzw. eine Fläche von rund 0.6 ha (12 m x 500 m). Dies unter der Voraussetzung, dass der Flächenbedarf nur einseitig besteht (keine zusätzliche Verschiebung des A1 Projektes gegen Süden, bzw. der Dünern gegen Norden). Diese steilen Böschungen sind nur noch bedingt landwirtschaftlich nutzbar. Bei einer Böschungsneigung 1:10 könnte zwar weiterhin Ackerbau betrieben werden und die Fläche wäre bei entsprechendem Bodenaufbau weiterhin dem FFF-Inventar anrechenbar. Es wären aber rund 3.75 ha betroffen (75 m x 500 m).

Auf dem Dach der Einhausung selber gehen wir nicht von einer landwirtschaftlichen, sondern von einer Pflegenutzung aus, welche nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche angerechnet werden kann. Hingegen könnte diese Fläche als wertvoller Lebensraum hinsichtlich der allgemeinen Förderung der Biodiversität dienen.

Wir kommen bezüglich Bilanz der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche in Fruchtfolgeflächenqualität zusammenfassend zu folgendem Schluss: Der Mehrwert bezüglich der Kulturlandbeanspruchung bei einer teilweisen Untertunnelung der WTÜ bzw. der Einhausung gemäss Schlussbericht des «Runden Tisches» ist nicht offensichtlich. Aus Überlegungen des Kulturlandschutzes ist insbesondere eine Einhausung (im Raume Oensingen) gegenüber einer offenen Autobahnführung eher abzulehnen.

2.1.4 Verbesserungen in Bezug auf die Lärmemissionen

Der «Runde Tisch» schlägt eine Untertunnelung im Bereich Oberbuchsiten/Niederbuchsiten sowie eine Überdeckung im Bereich Oensingen vor. Beide Massnahmen reduzieren den Lärm. Die Reduktionen gegenüber dem Lösungsvorschlag «Ausführungsprojekt 6-Spurausbau Lu-Hä» sind in der Lärmbeurteilung von Grolimund+Partner AG korrekt dargestellt.

Im Ausführungsprojekt sind die Lärmschutzmassnahmen für die Kapazitätsgrenze einer 6-spurigen Autobahn ausgelegt worden. Berücksichtigt wurde ein lärmärmerer Belag (SDA8-12) mit einer Belagskorrektur von -1 dBA. Als Geschwindigkeit wurde die signalisierte Geschwindigkeit (120 km/h) eingesetzt.

Wir beurteilen die vorgeschlagenen zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen (Untertunnelung, Einhausung) mit ihrer Länge von je 500 Metern als zu kurz, um substanziell zu einer Verbesserung der Lärmproblematik beizutragen. Lokal führt dies zu Lärmreduktionen, die zwar wahrnehmbar sind, da die Autobahn aber weiterhin von den meisten Wohngebieten aus einsehbar ist, bleiben die Wohngebiete dem Lärm ausgesetzt. Um den Lärm deutlich zu reduzieren, müssten die Untertunnelung oder die Überdeckung (unter Inkaufnahme entsprechender Mehrkosten) wesentlich verlängert werden.

Prüfungswert wäre unserer Meinung nach der Einbau eines lärmärmeren Belages, z.B. eines offenporigen Asphalts (PA-Belag), welcher eine Belagskorrektur von -3 dBA aufweist. Solche Beläge sind auch auf anderen Autobahnabschnitten im Einsatz (z.B. A2 in Emmen LU). Eine Massnahme ohne Kostenfolge wäre zudem die Reduktion der Geschwindigkeit während der Nacht auf 100 km/h. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung würde zu einer Reduktion des Lärms um

2 dBA führen. Mit einer Kombination der Massnahmen könnte in der Nacht der Lärm der Autos um rund 5 dBA reduziert werden. Dies setzt aber voraus, dass auch die bisher im Ausführungsprojekt enthaltenen Lärmschutzmassnahmen gemäss Ausführungsprojekt umgesetzt werden.

2.1.5 Berücksichtigung Zuleitstrukturen Wildtierkorridor

Der Schlussbericht des «Runden Tisches» weist aus, dass die in einem kantonalen Verfahren rechtskräftig beschlossenen Zuleitstrukturen zur WTÜ von den Vorschlägen nicht tangiert werden.

2.1.6 Weitere kantonale Planungen

Sollte die Einhausung ganz oder teilweise westlich der Kantonsstrasse Oensingen - Kestenholz zu stehen kommen, entsteht ein potentieller Konflikt zu einem Projektelement des Hochwasser- und Renaturierungsprojekts der Dünnern.

In diesem Bereich sieht eine Projektvariante ein Dükerbauwerk unter der Nationalstrasse vor, welches Wasser im Hochwasserfall in eine Grube südlich der Nationalstrasse führen soll. Ein solches Bauwerk unter einem Einhausungsbauwerk durchzuführen, ist technisch anspruchsvoll und mit entsprechend höheren Kosten verbunden.

2.1.7 Zusammenfassende Würdigung

Die Vorteile der vom «Runden Tisch» erarbeiteten Lösungsvorschläge liegen darin, dass sie zu einer breiten politischen Akzeptanz des Ausbauprojektes der Nationalstrasse führen können. Diese Akzeptanz könnte wiederum zu Rückzügen von Einsprachen führen und so das Projekt im Interesse des Kantons und der Region einen Schritt weiterbringen. Auch können auf der Überdeckung wie auf dem Dach der Einhausung wertvolle Lebensräume geschaffen werden.

Die Wirkung der vorgeschlagenen Massnahmen auf den Erhalt von produktivem Kulturland beurteilen wir jedoch eher kritisch.

In Bezug auf die Lärmemissionen können wir die Aussagen des Ingenieurbüros Groli-mund+Partner AG bestätigen. Die wahrnehmbar lärmreduzierende Wirkung der vom «Runden Tisch» erarbeiteten Vorschläge ist beschränkt. Wir können uns gut vorstellen, dass eine höhere Wirkung mit alternativen Massnahmen und geringerem Einsatz von finanziellen Mitteln erreicht werden kann.

Aufgrund der geringen Planungstiefe der Vorschläge des «Runden Tisches» können insbesondere die Auswirkungen auf die weiteren kantonalen Planungen nicht abgeschätzt werden.

2.2 Finanzierung der Forderung des Volksauftrages «Untertunnelung A1 jetzt oder nie»

2.2.1 Finanzielle Folgen für den Kanton Solothurn

Als Basis der folgenden Ausführung dienen die im Fazit des Schlussberichts des «Runden Tisches» erwähnten Vorschläge einer Untertunnelung mit einer Länge von 500 m im Bereich der WTÜ sowie einer Einhausung von derselben Länge im Bereich Brücke der Kantonsstrasse von Oensingen nach Kestenholz. Der in Kap. 5.4 des Schlussberichts erhobenen Forderung nach zusätzlichen, über das gesetzliche Minimum hinauswirkenden Lärmschutzwänden wurde seitens des «Runden Tisches» keine Kostenschätzung zugeordnet. Die damit verbundenen Kosten scheinen im Vergleich zu den beiden kostenintensiven vorgeschlagenen Bauwerken jedoch gering.

Die erst als Projektidee vorliegenden Vorschläge (ohne zusätzliche Lärmschutzwände) des «Runden Tisches» sind, je nach Schätzung, gegenüber dem Auflageprojekt mit zusätzlichen Kosten von 153 - 230 Mio. Franken verbunden. Wir haben die Kostenschätzung unsererseits plausibilisieren lassen und kommen dabei zum Schluss, dass - auch wenn die Kostenschätzung des ASTRA etwas zu hoch erscheint - die Mehrkosten eher über 200 Mio. Franken ausfallen würden.

Aufgrund des an uns gerichteten Schreibens des ASTRA vom 8. September 2020 gehen wir nicht davon aus, dass die Bundesbehörden ihre Haltung ändern werden und bereit sind, die Kosten der im Interesse von Kanton und Region liegenden zusätzlichen Bauwerke vollständig zu übernehmen. Hierzu müsste die gesetzliche Grundlage erst geschaffen werden.

Basierend auf der Annahme, dass die Bundesbehörden den ihnen zustehende Beitragsrahmen von 60% an die mit den zusätzlichen Bauwerken verbundenen Kosten ausschöpfen, würde sich der Kostenanteil des Kantons (und der Region) für die Umsetzung der Vorschläge des «Runden Tisches» auf 61 - 92 Mio. Franken belaufen. Eine verlässlichere, als Basis für einen Kreditantrag an das Parlament und Stimmvolk taugende Kostenschätzung lässt sich erst auf der Basis eines Vorprojektes machen.

2.2.2 Mögliches Kompensationsgeschäft

Um den Anteil der von Kanton und der Region zu tragenden Kosten zu senken, zeigt sich das ASTRA bereit, Leistungen des Kantons oder der Region, welche im Zusammenhang mit anderen Projekten des Nationalstrassenbaus erbracht werden, zu verrechnen. Für das ASTRA wäre so denkbar, dass der Kanton bzw. die Region Deponievolumen für den Aushub der Baustelle des Rheintunnels in Basel zur Verfügung stellen würde. Ein Teil der mit der Deponierung verbundenen Kosten könnte in der Folge zur Finanzierung der Vorschläge des «Runden Tisches» angerechnet werden. In diesem Zusammenhang wird gegenwärtig geprüft, inwiefern sich der Steinbruch Vorberg in Egerkingen zur Auffüllung mit Material aus Basel eignet. Die Nutzung des Steinbruchs neigt sich dem Ende zu und sowohl Eigentümerin wie Gemeinde wären an einer möglichst raschen Auffüllung interessiert, die sich mit wenig Lastwagenfahrten organisieren lässt.

Noch stehen die Resultate der Überprüfung der technischen und umweltrechtlichen Machbarkeit dieser Idee aus. Sollte sich die Option jedoch realisieren lassen, könnte ein Betrag in der Grössenordnung von rund 10 Mio. Franken zur Verrechnung von Kosten des Kantons, welche im Zusammenhang mit der Umsetzung der Vorschläge des «Runden Tisches» anfallen, zur Verfügung stehen.

3. Rechtliches

3.1 Finanzrechtliche Grundlagen für eine Kostenbeteiligung des Kantons zur Umsetzung der Vorschläge des «Runden Tisches»

Kosten für Projektbestandteile von Nationalstrassen, welche gestützt auf Art. 8 Abs. 3 und 4 MinVG auf Wunsch des Kantons realisiert werden, müssten als neue Ausgabe qualifiziert werden. Basierend auf § 5 des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder (BGS 614.61) können hierfür zweckgebundene Erträge der Motorfahrzeugsteuer eingesetzt werden. Da sich die Vorschläge des «Runden Tisches» nicht auf Kantonsstrassen beziehen, käme bei Ausgabenbeschlüssen in dieser Sache das spezialrechtliche fakultative Referendum nach § 8^{ter} Abs. 4 des revidierten Strassengesetzes (BGS 725.11; in Kraft ab 1. Januar 2021) aber nicht zur Anwendung.

Fakultativ könnte in dieser Sache das Referendum gegen Kantonsratsbeschlüsse für Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken ergriffen werden. Obligatorisch wäre eine Volksabstimmung bei

einem Ausgabenbeschluss über eine Summe von mehr als 5 Mio. Franken (Art. 35 und 36 Kantonsverfassung; BGS 111.1).

3.2 Institut der Standesinitiative

Nach Art. 160 Abs. 1 der Schweizerischen Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) steht jedem Kanton das Recht zu, der Bundesversammlung Initiativen zu unterbreiten.

4. **Antrag**

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Im Namen des Regierungsrates

Brigit Wyss
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

5. **Beschlussesentwurf**

Standesinitiative Untertunnelung A1 jetzt oder nie

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999¹⁾ und Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe e und 76 Absatz g der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986²⁾, nach Kenntnisaufnahme von Botschaft und Entwurf des Regiererrates vom 27. Oktober 2020 (RRB Nr. 2020/1498), beschliesst:

I.

Die Bundesversammlung wird ersucht, der nachstehenden Standesinitiative Folge zu leisten:

«Der Stand Solothurn ersucht die Eidgenössischen Räte, die Planung und Realisierung einer teilweisen Untertunnelung der A1 im Gebiet zwischen Oberbuchsiten/Kestenholz /Niederbuchsiten und des geplanten Wildüberganges auf der Basis der Vorschläge des «Runden Tisches» an die Hand zu nehmen.»

II.

Die Parlamentsdienste werden beauftragt, diesen Beschluss einschliesslich der Botschaft der Bundesversammlung zu übermitteln.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Raumplanung
 Amt für Umwelt
 Amt für Landwirtschaft
 Amt für Wald-, Jagd- und Fischerei
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentsdienste

¹⁾ SR 101.
²⁾ BGS 111.1.