

# Regierungsratsbeschluss

vom 21. Januar 2020

Nr. 2020/99

KR.Nr. I 0082/2019 (BJD)

## Interpellation Barbara Wyss Flück (Grüne, Solothurn): Geplanter 6-Spurausbau der A1 zwischen Härkingen und Luterbach Stellungnahme des Regierungsrates

---

### 1. Interpellationstext

Gemäss Stellungnahme des ASTRA werden mit dem 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen Härkingen und Luterbach keinerlei flankierende Massnahmen geplant. Zudem sollen verschiedenorts gemäss Umweltschutzgesetz (USG) vorgeschriebene Lärmschutzmassnahmen trotz Überschreitung der Grenzwerte aus Gründen der "Wirtschaftlichkeit" nicht vorgenommen werden.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche flankierenden Massnahmen plant der Kanton Solothurn, um die Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs, insbesondere im Umfeld der Autobahnanschlüsse Egerkingen und Oensingen zu minimieren?
2. Was unternimmt der Kanton Solothurn, um im gesamten Ausbau-Perimeter für alle betroffenen Kantonsbewohner die Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung Art. 13 ff /USG 18 zu erwirken?

### 2. Begründung

Zu 1:

Das ASTRA geht von einer Entlastung des untergeordneten Strassennetzes aus. Es behauptet, dass mit dem Ausbau der Ausweichverkehr minimiert werde. Dies mag kurzfristig zutreffen. Das ASTRA rechnet aber auf der Ausbaustrecke bis 2030 mit einer Verkehrszunahme von 27% (von 86'000 im Jahre 2018 auf 110'000 Fahrzeugen/Tag, Quelle Homepage ASTRA). Es gibt keine Gründe für eine Annahme, dass nebst dem Transitverkehr nicht auch die Zu- und Wegfahrten zur Autobahn im gleichen Masse zunehmen werden. Mit einer parallelen Zunahme sähen die Auswirkungen auf die Anschlüsse Oensingen und Egerkingen folgendermassen aus: Oensingen: DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr) ca. 6500 Fahrzeuge (Quelle Web GIS, Verkehrszählung 2015, Hochrechnung Anz. Wegfahrten = Anzahl Zufahrten zur Autobahn). Demnach muss mit einer Zunahme bis zum Jahr 2030 auf ca. 8250 Fahrzeuge gerechnet werden (+ 27%). Noch krasser zeigt sich dieselbe Rechnung für die Auffahrt Egerkingen (gleiche Datenquelle, Annahme 1/2 Verkehr von/zu A1 West, 1/2 von/zu A1 Ost): die Anzahl Fahrten wird damit von heute rund 8'000 Fahrten auf über 10'000 Fahrten zunehmen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass im Jahre 2030 die Kapazität der ausgebauten Autobahn noch nicht ausgeschöpft sein wird und somit mit einer weiteren Steigerung gerechnet werden muss.

Zu 2:

Den Anwohnern und Anwohnerinnen der A1 werden heute schon hohe Immissionen zugemutet. Im Rahmen des Ausbaus schreibt das USG zwingend den Schutz der Bevölkerung vor. Eine Überschreitung der Grenzwerte nach erfolgtem Ausbau wäre für die lokale Bevölkerung deshalb nicht zumutbar und klar gesetzeswidrig. Leider scheint aber das ASTRA dies gemäss seiner Stellungnahme in Kauf zu nehmen, denn es schränkt die vollständige Einhaltung des USG nicht lediglich aus Gründen der technischen und betrieblichen Machbarkeit ein, sondern argumentiert auch mit der wirtschaftlichen Machbarkeit.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

#### 3.1 Vorbemerkungen

Die Nationalstrassen haben innerhalb des Gesamtverkehrssystems eine wichtige Bedeutung. Im Jahr 2015 wurden auf den Nationalstrassen rund 42 % der Fahrleistung des gesamten Strassenverkehrs abgewickelt. Noch bedeutender sind die Nationalstrassen für den Güterverkehr. Sein Anteil beträgt rund 69 %.

Während die Fahrleistung seit 1990 auf der Nationalstrasse rund 120 % zugenommen hat, ist diese auf dem gesamten Strassennetz «lediglich» um 29 % gestiegen. Der Hauptanteil des Verkehrswachstums wurde somit von der Nationalstrasse aufgenommen.

Die Sicherung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes stellt für die gesamte Volkswirtschaft somit ein bedeutendes Ziel dar. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muss das Nationalstrassennetz - wo dieses überlastet ist - gezielt ausgebaut werden. Die heute überlastete A1 führt zu starkem Ausweichverkehr auf die Kantonsstrasse, welcher die Ortsdurchfahrten im Gäu stark belastet.

Das Gäu stellt den wirtschaftlich dynamischsten Raum des Kantons Solothurn dar. Um diese Region einerseits an das schweizerische und europäische Verkehrsnetz anzuschliessen und dabei gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in den Dörfern zu sichern, sind wir auf eine leistungsfähige Nationalstrasse mit entsprechend ausgebauten Autobahnanschlüssen angewiesen. Vor diesem Hintergrund unterstützt der Regierungsrat den 6-Streifen-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen ausdrücklich.

#### 3.2 Zu den Fragen

##### 3.2.1 Zu Frage 1:

*Welche flankierenden Massnahmen plant der Kanton Solothurn, um die Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs, insbesondere im Umfeld der Autobahnanschlüsse Egerkingen und Oensingen zu minimieren?*

Die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrswachstums und des damit zusammenhängenden Ausbaus der A1 auf das nachgeordnete Strassennetz wurden untersucht.

Die vom Bundesamt für Strassen ASTRA bis 2030 prognostizierte Verkehrszunahme beträgt auf dem Nationalstrassenabschnitt Luterbach - Härkingen rund 27%. Wie oben dargelegt, ist damit in keiner Weise mit einer entsprechenden Verkehrszunahme auf dem Kantonsstrassennetz zu rechnen. Im Gegenteil: Die Prognoserechnungen des ASTRA zeigen auf, dass das nachgelagerte Strassennetz mit dem Ausbau der Nationalstrasse entlastet wird. Dies betrifft insbesondere die

Regionalstrassen parallel zur A1. Auch wird mit dem Ausbau die Unfallhäufigkeit auf der A1 abnehmen, was wiederum zu weniger unfallbedingtem Ausweichverkehr führen wird.

Auf einigen Zubringerachsen wird es jedoch zu Mehrverkehr kommen. Dieser Mehrverkehr ist jedoch nicht primär auf den Nationalstrassenausbau, sondern auf das grundsätzliche Verkehrswachstum zurückzuführen. Dieses Wachstum wird insbesondere auch durch die ausgeprägte wirtschaftliche Dynamik des Gäu indiziert.

Um diesen Trend zu mildern, verfolgt der Kanton die im Richtplan festgelegte 3-V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten). Für den Raum Gäu bedeutet dies insbesondere:

Vermeiden: Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen, Fördern von Wohnen und Arbeiten in der Nähe, Koordinieren der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung mit Unterstützung der Gäuer-Gemeinden im Bestreben, das zusätzliche Verkehrsaufkommen möglichst gering zu halten. Einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten die Gemeinden bei der Aktualisierung ihrer Ortsplanungen und später bei deren Umsetzung.

Verlagern: Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird laufend optimiert. So werden die Fahrpläne verdichtet und mit der öV-Drehscheibe in Egerkingen soll das Umsteigen vom Bus auf die Bahn attraktiver gestaltet werden. Ein stetiges Augenmerk gilt zudem der Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Verträglich gestalten: Für die verträgliche Ausgestaltung des motorisierten Strassenverkehrs im Raum Oensingen und Egerkingen ist insbesondere die Umgestaltung der Autobahnanschlüsse Oensingen und Egerkingen von zentraler Bedeutung. Entsprechend haben wir die diesbezüglichen regionalen Anliegen und Forderungen bereits in einem frühen Zeitpunkt der Projektentwicklung beim Bund eingebracht. Die entsprechende Umgestaltung dieser Autobahnanschlüsse wurde in der Folge vom Bund in das Projekt des 6-Streifen-Ausbaus aufgenommen.

Als flankierende Massnahme ebenfalls hervorzuheben ist die Absicht der Einwohnergemeinde Oensingen und des Kantons, den Siedlungsraum von Oensingen zu entlasten (Projekt «Entlastung Oensingen»). Dazu liegt ein Vorprojekt vor, welches demnächst im Richtplan festgesetzt werden soll.

### 3.2.2 Zu Frage 2:

*Was unternimmt der Kanton Solothurn, um im gesamten Ausbau-Perimeter für alle betroffenen Kantonsbewohner die Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung Art. 13 ff IUSG 18 zu erwirken?*

Beim Nationalstrassenausbau sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) einzuhalten. Beim vorliegenden 6-Streifen-Ausbau handelt es sich um die Änderung einer bestehenden, ortsfesten Anlage. Somit müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Andernfalls sind Massnahmen zu ergreifen, wobei diese den Grundsatz der wirtschaftlichen Tragbar- und Verhältnismässigkeit zu erfüllen haben. Die diesbezügliche Verantwortung liegt beim Bund.

Das ASTRA hat sowohl die Notwendigkeit als auch die wirtschaftliche Tragbar- und Verhältnismässigkeit verschiedener Lärmschutzmassnahmen geprüft. Diese Überprüfung erfolgte entsprechend der bundesrechtlichen Vorgaben basierend auf einer gesamtschweizerisch einheitlichen Handhabung.

Folgende Lärmschutzmassnahmen wurden untersucht:

- Einbau eines lärmindernden Belages
- Versetzen, Verlängern und Erhöhen der bestehenden Lärmschutzwände
- Bau von zusätzlichen Lärmschutzwänden.

Auf dem Gebiet des Kantons Solothurn werden gemäss dem Auflageprojekt ein lärm-dämmender Belag eingebaut und fünf bestehende Lärmschutzwände (LSW) versetzt, wobei vier LSW um rund 0.5 Meter erhöht werden. Drei dieser LSW werden zudem bis zu 300 Meter verlängert. Auf dem Gemeindegebiet Niederbuchsiten wird eine neue, rund 1.2 Kilometer lange LSW erstellt. Darüberhinausgehende Massnahmen werden vom ASTRA als unverhältnismässig eingestuft und werden so für die Bewilligungsfähigkeit des Projektes nicht als notwendig erachtet.

Die gemäss Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» vorgeschlagene teilweise Untertunnelung der A1 im Gebiet zwischen Oberbuchsiten / Kestenholz / Niederbuchsiten ist grundsätzlich geeignet, um zu einem erweiterten Lärmschutz beizutragen. Einer Korrespondenz zwischen der Vorsteherin des UVEK, Bundesrätin Simonetta Sommaruga, und dem Landwirtschaftlichen Verein Gäu-Untergäu vom 16. September 2019 kann entnommen werden, dass die Bundesbehörden es zwar kaum mehr für möglich halten, zum gegenwärtigen Verfahrensstand des Genehmigungsverfahrens des 6-Streifen-Ausbaus auf grundsätzliche Entscheide zurückzukommen. Gleichzeitig signalisieren die Bundesbehörden die Bereitschaft, eine Lösung - etwa einen verkürzten Tunnel oder eine Einhausung - zu prüfen.

Eine solche Lösung wird zurzeit im Rahmen eines «Runden Tisches» konkretisiert. Mit Blick auf die Bereitschaft des ASTRA, das Auflageprojekt im Rahmen eines unabhängigen Verfahrens auf Wunsch der Kantone oder der Region zu ergänzen und teilweise zu finanzieren, unterstützt das Bau- und Justizdepartement (BJD) den entsprechenden Prozess zur Umschreibung möglicher Projektelemente mit maximal Fr. 45'000.00.

Mit dieser Unterstützung soll die Moderation des Prozesses finanziert werden. Fachexperten des Kantons (Amt für Raumplanung, Amt für Umwelt, Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Landwirtschaft, Amt für Wald, Jagd und Fischerei) stehen dabei bei der Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen zur Verfügung. Ziel ist, dem Kantonsrat eine Standesinitiative mit der Forderung der vom «Runden Tisch» favorisierten Tunnel- bzw. Einhausungslösung, mit Ausweis der für den Kanton und die Region verbundenen Kosten, vorzulegen.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 21. Januar 2020 zum Volksauftrag «Untertunnelung A1 jetzt oder nie» (VA 0007/2019 BJD).

Auf den Kantonsstrassen führt - wie unter Ziffer 3.2.1 dargelegt - der 6-Streifen-Ausbau zu keiner wesentlichen Änderung des Verkehrsaufkommens und damit auch zu keiner wahrnehmbaren zusätzlichen Lärmbelastung. Somit sind infolge des 6-Streifen-Ausbaus entlang der Kantonsstrassen keine Lärmschutzmassnahmen notwendig.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (spr/rom)  
Amt für Raumplanung  
Amt für Umwelt  
Volkswirtschaftsdepartement  
Amt für Wald, Jagd und Fischerei  
Amt für Landwirtschaft  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat  
Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern