

18.3971 - Interpellation

Autobahnausbau A1 Kanton Solothurn Luterbach-Niederbuchsiten: Mindestens teilweise Untertunnelung als flankierende Massnahme ist zwingend

Eingereicht von: Philipp Hadorn

Einreichungsdatum: 27.09.2018

Eingereicht im Nationalrat

Eingereichter Text:

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zum Ausbau der A1 im Kanton Solothurn zu beantworten:

1. Während Experten von Mehrkosten von 50 Millionen Schweizer Franken bei einer Untertunnelung von 500 m ausgehen, prognostiziert das Astra Mehrkosten von 135 Millionen Schweizer Franken. Wie setzen sich im Detail diese Mehrkosten und wie die Minderkosten zusammen?
2. Im Bezirk Gäu und gesamten Kanton Solothurn formiert sich Widerstand. Einsprachen sind hängig. Der Gang ans Bundesgericht wird erwogen. Bauverzögerungen führen zu weiteren Stautunden. Der "Stauschaden" aus diesen Verzögerungen betrage für unsere Volkswirtschaft 300 Millionen Schweizer Franken/Jahr. Erachtet er deshalb die Untertunnelungskosten nicht als absolut verhältnismässig?
3. Die A1 und die A2 sind die Nationalstrassen mit den grössten Frequenzen. In der Westschweiz gibt es weniger befahrene Nationalstrassen (A1, A5 und A12) mit zahlreichen Tunnels, teilweise auch in ebenem Gelände, die umwelt- und landschaftsverträglicher sind. Wie begründet er diese Ungleichbehandlung?
4. Die Eindeckung auf einer Länge von 500 m auf vorgeschlagener Strecke ist technisch problemlos machbar (kaum Grundwasser, nutzbarer Kies, gemäss Astra-Richtlinie 13001/2008 keine künstliche Lüftung notwendig). Eine teilweise Eindeckung hat zahlreiche Vorteile:
 - sie bricht den wachsenden Widerstand (u.a. der Gemeinden, Naturschutzverbände, Landwirte),
 - schützt die Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärmimmissionen,
 - reduziert Kulturlandverlust,
 - macht einen Wildtierübergang für den Wildtierkorridor WTK SO09 durch die Eindeckung (natürlicher Korridor) obsolet,
 - und der Flusslauf der Dünnern wird revitalisiert.

Erachtet er den Gewinn in den Bereichen Natur, Landschaft, Landwirtschaft, Wasserbau, Erholung, Umwelt- und Lärmschutz verbunden mit der erhöhten Akzeptanz der Bevölkerung vor Ort diese Zusatzinvestition - auch im Interesse der zukünftigen Generationen - nicht als absolut lohnend?

5. Ende Juni 2015 verlangte das Solothurner Parlament mit grossem Mehr, dass der A1-Ausbau umweltverträglich zu erfolgen habe. Klimawandel und ungebremster Mobilitätshunger schaffen gegenwärtig Probleme. Teilt er die Meinung, dass während der laufenden "Verbetonierung" des unvermehrbares Gutes "Boden" für neue Projekte zwingend ein grösseres Augenmerk auf die Natur-, Umwelt- und Landschaftsverträglichkeit, Lärmschutz zu legen ist?

Stellungnahme des Bundesrates vom 14.11.2018:

Der 21,9 Kilometer lange Abschnitt der N01 zwischen Luterbach und Härkingen gehört zu den Strecken mit regelmässigen Kapazitätsüberlastungen, weshalb er von vier auf sechs offene Fahrstreifen erweitert werden soll. Nachdem der Bundesrat 2015 das entsprechende generelle Projekt genehmigt hatte, führt das UVEK nun das Plangenehmigungsverfahren zu dem vom Bundesamt für Strassen (Astra) erarbeiteten Ausführungsprojekt durch. Das Astra bereitet derzeit die Stellungnahmen zu den gegen das Projekt eingegangenen Einsprachen vor.

1. Das Astra geht davon aus, dass insbesondere die folgenden Investitionen bei einer Untertunnelung zu Mehrkosten führen würden: Baustelleneinrichtungen, Baugruben und Erdarbeiten, Entwässerung und Werkleitungen, provisorische Verkehrsführungen während der Baustelle, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, Signalisationen, Tunnelbau und Stützmauern in den Vorzonen des Tunnels sowie Projektierungs- und Bauleitungskosten. Minderkosten würden aus dem Verzicht auf die Wildtierüberführung und aus kürzeren Lärmschutzwänden resultieren. Die Unterhaltskosten für eine Untertunnelung sind überdies aufwendiger als für eine offene Strasse.

2./4. Welche Auswirkungen die eingegangenen Einsprachen auf die Umwelt und die Volkswirtschaft haben, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen, da diese vom Ausgang des hängigen Plangenehmigungsverfahrens abhängen. Wie der Bundesrat bereits in seiner Antwort auf die Frage Hadorn 18.5542, "Ausbau der A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Spuren. Mehrkosten für die teilweise Untertunnelung", festgehalten hat, äussert er sich nicht zum laufenden Verfahren.

3. Der Entscheid über den Bau eines Tunnels auf dem Nationalstrassennetz stützt sich auf definierte Standards und Kriterien. Zudem muss der Entscheid - anhand der Risikoanalyse - aufgrund der jeweiligen konkreten Umstände und in jedem einzelnen Fall gesondert beurteilt werden. Es erfolgt somit eine

Einzelbetrachtung. Daher kann nicht von einer Gleich- bzw. Ungleichbehandlung gesprochen werden. Alle Nationalstrassenprojekte haben die Umweltstandards gemäss geltendem Recht vollumfänglich zu erfüllen. Dies wird mittels der mehrstufigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sichergestellt.

5. Artikel 5 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) sieht eine umfassende Interessenabwägung vor. Strasseninfrastrukturprojekte des Astra werden diesbezüglich unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte, Nistra) beurteilt.