

A1-Ausbau

Der Bund kommt Solothurn entgegen

Auf Initiative von SP-Nationalrat Philipp Hadorn trafen sich Vertreter des Bundesamts für Strassen Astra mit Gemeindepräsidenten aus dem Gäu und Solothurner Umweltorganisationen zu einem runden Tisch in Sachen Sechsspur-Ausbau der A1. Von Solothurner Seite steht nach wie vor die Forderung nach einer teilweisen Untertunnelung der Autobahn im Gäu im Raum. Der Bund lehnt das wegen erheblicher Mehrkosten von 135 Millionen ab. Diese Zahl ist umstritten. Das Astra hat sich nun zumindest bereit erklärt, die Mehrkosten von unabhängiger Seite neu rechnen zu lassen. **SEITE 19**

Neue Kostenberechnung für Untertunnelung

Autobahnausbau An einem runden Tisch in Solothurn zeigte sich das Bundesamt für Strassen gesprächsbereit für das Anliegen im Gäu

VON URS MOSER

Besteht doch noch eine Chance, dass der Bund auf die Solothurner Forderung einsteigt, die auf sechs Spuren ausgebaute A1 im Gäu teilweise zu untertunneln? SP-Nationalrat Philipp Hadorn zeigt sich jedenfalls zufrieden mit dem Verhandlungsergebnis eines runden Tisches zum Thema, der auf seine Initiative zustande gekommen war. Vertreter des Bundesamts für Strassen Astra, der Gäuer Gemeinden und von Umweltverbänden trafen sich am Dienstag in Solothurn. Am Tisch sass auch Baudirektor Roland Fürst und sein Departementssekretär Bernardo Albisetti.

Astra-Chef Jürg Röthlisberger kam zwar nicht mit dem Angebot nach Solothurn, das bereits vergangenen Mai aufgelegte Ausführungsprojekt für den Sechsspurausbau doch noch mit einer Untertunnelung zu ergänzen, das war aber auch gar nicht erwartet worden. Hingegen ist man in einem umstrittenen Punkt weitergekommen: Zumindest die Mehrkosten für eine teilweise Eindeckung der Autobahn sollen noch einmal überprüft werden.

Umstrittene Kostenberechnungen

Der Bundesrat hatte längere Tunnelvarianten für den A1-Ausbau schon 2015 verworfen und das generelle Projekt mit einer offenen Linienführung genehmigt. Auf Anregung des Komitees «Umweltschonender A1-Ausbau im Gäu» prüfte das Astra danach aber noch eine Variante mit ei-

ner wenigstens 500 Meter langen Eindeckung im Gäu. Wegen der auf 135 Millionen geschätzten Mehrkosten wurde aber auch diese Variante nicht in das 900-Millionen-Projekt aufgenommen. Die Kostenberechnung ist umstritten. Experten würden nur von 50 Millionen Mehrkosten ausgehen, heisst es in einer Interpellation von SP-Nationalrat Philipp Hadorn, deren Diskussion der Nationalrat im Dezember verschoben hat.

50 oder 135 Millionen, das ist ein erheblicher Unterschied. Am erwähnten runden Tisch in Solothurn hat man sich nun auf Folgendes geeinigt: Das Astra legt zwei von der Solothurner Delegation benannten Ingenieuren seine Berechnungsgrundlagen im Detail offen. Das soll bis Ende Februar geschehen. Bleiben bei den Experten Zweifel, wird auf Kosten des Astra eine neue, unabhängige Studie in Auftrag gegeben. Über die genaue Formulierung und die Vergabe dieses Auftrags entscheiden das Astra und die von der Solothurner Vertretung des runden Tisches delegierten Experten paritätisch. Die neue Berechnung soll bis im Juni an einem neuen runden Tisch präsentiert werden, bis dann wird auch eine Projektbegleitgruppe mit Solothurner und Astra-Vertretern einberufen.

«Das ist eine faire und gute Spielanlage, das Ziel des runden Tisches ist erreicht», sagt Philipp Hadorn. Beim Kanton, der aber nur als neutraler Gast und nicht als Partei am runden Tisch vertreten war,

886

Millionen Franken soll der Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren auf dem 22 Kilometer langen Abschnitt zwischen Härkingen und Luterbach kosten. Zum Projekt gehören unter anderem auch die Instandsetzung verschiedener Kunstbauten und zwei Wildtierkorridore bei Wangen a. A. und Oberbuchsiten. Es wird mit einem frühestmöglichen Baubeginn 2022 gerechnet, der in drei Etappen gegliedert. Der Ausbau wäre dann 2030 beendet.

sieht man das auch so. Das Ergebnis sei im Sinn des Kantons, man habe die Runde als konstruktives Treffen erlebt und sei erfreut über das Resultat, so Bernardo Albisetti, Departementssekretär des Bau- und Justizdepartements.

Das Astra wartete in Solothurn noch mit einem weiteren Zeichen des Entgegenkommens und guten Einvernehmens auf: Es stellt in Aussicht, die Kosten zu übernehmen, die für Landumlegungen, beziehungsweise Güterzusammenlegungen im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau anfallen.

Verfahren läuft weiter

Das laufende Plangenehmigungsverfahren für den Autobahnausbau auf sechs Spuren wird durch die Übereinkünfte am runden Tisch nicht direkt tangiert. Dennoch könnte sich die Ausgangslage aber drastisch ändern. Entweder ist sich das Astra seiner Sache wirklich sehr sicher oder man gerät beim Bund gehörig unter Druck: Wenn neue Kostenberechnungen nämlich tatsächlich ergeben sollten, dass eine teilweise Untertunnelung viel günstiger machbar ist als bisher behauptet. Die Einsprachen mit Anträgen für eine Tunnelösung bekämen viel mehr Gewicht. Solch neue Grundlagen würden auch eine neue Beurteilung des Ausbauprojekts beim Bund ermöglichen, um den Ausbau nicht zu verzögern, so die Hoffnung der Gemeindevertreter und Umweltorganisationen.

Standesinitiative gefordert

Unterdessen geht der Kampf für eine Tunnelvariante auf der politischen Ebene weiter. Dem von Egerkingens Gemeindepräsidentin Johanna Bartholdi angeführten Komitee von Gäuer Gemeindepräsidenten ist es inzwischen gelungen, die benötigten 100 Unterschriften für einen bereits im Oktober lancierten Volksauftrag zusammenzubringen. Die Unterschriften würden derzeit noch bei der Staatskanzlei geprüft, dann werde der Auftrag an den Kantonsrat weitergeleitet, erklärt Ratssekretär Michael Strelbel auf Anfrage. Der Volksauftrag fordert vom Kantonsrat eine Standesinitiative, die von «Bern» verlangt, «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 dies vor allem ohne Beteiligung des Kantons an den Mehrkosten.

Was die inhaltliche Forderung betrifft, dürfte der Auftrag im Kantonsrat auf offene Ohren stossen. Formell wird es eine kleine Knacknuss sein, ihn zu erfüllen. Gemäss Auftragstext soll die Standesinitiative «an den Bund respektive an das zuständige Departement Uvek» überwiesen werden. Das geht aber nicht, Standesinitiativen richten sich an die Bundesversammlung. Das Parlament wiederum ist aber nicht unbedingt die Instanz, die Autobahnprojekte selber plant und realisiert.