

Jetzt doch wieder kein Tunnel im Gäu

Dem Regierungsrat ist eine teilweise Untertunnelung der A1 zu teuer. Er will nur eine verlängerte Lärmschutzwand bezahlen.

Urs Moser

Kann der Ausbau der Autobahn zwischen Härkingen und Luterbach auf sechs Spuren doch mit einer teilweisen Untertunnelung im Gäu realisiert werden? Geht es nach dem Willen des Regierungsrats, wird dieser Plan endgültig begraben. Er will als einzige Projektergänzung eine gegenüber dem vorliegenden Projekt um 800 Meter verlängerte Lärmschutzwand beim Anschluss Oensingen.

Auf Initiative des damaligen SP-Nationalrats Philipp Hadorn begannen Vertreter der Gäuer Gemeinden, der Landwirtschaft und von Umweltverbänden im Januar 2019, die Idee einer abgespeckten Tunnelvariante neu mit dem Bundesamt für Strassen Astra zu sondieren – statt der ursprünglichen, aber verworfenen 2-Kilometer-Variante. Im Dezember 2020 beauftragte der Kantonsrat die Regierung, mit dem Astra Projektergänzungen auf der Basis der Ergebnisse des «runden Tisches» zu verhandeln und eine Finanzierungsbotschaft für die Beteiligung des Kantons an den Mehrkosten vorzulegen.

Tunnelvariante würde den Kanton 124 Mio. kosten

Am Donnerstag präsentierte Baudirektorin Sandra Kolly das Ergebnis: Auf eine Untertunnelung der A1 im Raum Oberbuchsitzen auf einer Länge von 500 Metern und die Einhausung bei Oensingen auf einer gleichen Länge soll nun doch verzichtet werden, ebenso auf zusätzliche Lärmschutzwände mit der erwähnten Ausnahme. Wie vertiefte Abklärungen ergaben, käme das «volle Paket» auf 310 Millionen zu stehen. Das Astra hat sich zwar bereit erklärt, vom Kanton gewünschte Projektanpassungen zum gesetzlich möglichen Maximalanteil von 60 Prozent zu finanzieren, der Kanton müsste aber 40 Prozent, also 124 Millionen, selber tragen.

Das ist dem Regierungsrat zu teuer, denn: «Die Resultate der Abklärungen waren teils ernüchternd», so Regierungsrätin Kolly. Die Tunnelvariante würde wohl aus Sicht des Landschaftsschutzes etwas bringen, hinsichtlich Kulturlandverlust und vor allem hinsichtlich Lärmschutz aber fast nichts. Eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung würde sich nur für wenige Liegenschaften ergeben.

Ein eindeutig zu schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, findet die Regierung. Abgesehen davon würde sich der Ausbau der A1 um geschätzte fünf bis sechs Jahre verzögern. Und die Strassenrechnung würde ins Minus rutschen, an eine Aufhebung des Zuschlags auf der Motorfahrzeugsteuer wäre wohl nicht mehr zu denken.

Eine Lärmschutzwand mehr soll reichen

Mit der verlängerten Lärmschutzwand in Oensingen als einzig verbleibender Massnahme könne hingegen die Lärmbelastung der Wohngebiete



Baudirektorin Sandra Kolly präsentiert die Pläne des Regierungsrats, flankiert von ihrem Departementssekretär Bernardo Albisetti und Astra-Vize Guido Biaggio. Bild: Carole Lauener



Eine lange Lärmschutzwand bei Oensingen...



...aber kein Tunnel bei Oberbuchsitzen.

Visualisierungen: zvg

Der «runde Tisch» reagiert verärgert auf die «Minilösung»

Kritik «Irritiert und verärgert» nimmt man die Botschaft zu den Projektänderungen beim A1-Ausbau zur Kenntnis, teilte alt Nationalrat Philipp Hadorn am Donnerstag namens des «runden Tisches» mit. Die Debatten in den vorberatenden Kommissionen und im Kantonsrat könnten nun sicherstellen, dass nicht lediglich die von der Regierung vorgeschlagene «Miniergänzung» realisiert, sondern ein

Landschaft, Mensch und Umwelt prägendes Projekt «noch rechtzeitig korrigiert und konstruktiv umgestaltet» wird. Der «runde Tisch» wirft der Regierung vor, bei den Kostenschätzungen mit überholten Zahlen zu operieren und nicht einbezogen zu haben, dass der «runde Tisch» bereit wäre, statt einer Einhausung bei Oensingen nur eine beidseitige Lärmschutzwand zu akzeptieren. (mou)

te in Hanglage sogar besser gesenkt werden als mit einer Einhausung, heisst es in der Botschaft an den Kantonsrat. Und dieser Effekt ist für 9,4 Millionen

zu haben. Der Kantonsanteil liegt bei 3,8 Millionen. Ein Klacks im Vergleich zum vollen Programm des «runden Tisches». Mit einem derart abgespeckten

Paket bliebe man auch unterhalb der Schwelle für ein obligatorisches Referendum. Der Ball liegt nun beim Kantonsrat. Die Kreditvorlage ist quasi modular aufgebaut, das Parlament könnte auch einzelne Elemente des «runden Tisches» wieder aufnehmen, ohne dass noch einmal neue Kostenabklärungen vorgenommen werden müssten.

Spezieller Flüsterbelag vielleicht, Tempolimit nein

Eine weitere Senkung der Lärmbelastung verspricht sich der Regierungsrat von der Verwendung eines neuartigen, speziell lärmdämmenden Belags (Typ SDA 4-12). Dies ist allerdings nicht Bestandteil der Projektanpassungen, der Regierungsrat kann hier nur eine (Auf-)forderung an das Astra richten, diesen Belag einzubauen, sofern er sich bewährt. Dort ist man derzeit skeptisch, denn der Belag ist auf

einer so stark belasteten Strecke wie der Autobahn zwischen Härkingen und Luterbach noch nicht erprobt. Es ist nicht auszuschliessen, dass er hier eine signifikant tiefere Lebensdauer hat und früher ersetzt werden muss als herkömmliche Beläge.

Zur Senkung der Lärmbelastung beitragen würde auch ein Tempolimit von 100 Stundenkilometern nachts. Das liegt aber in alleiniger Bundeskompetenz, und auch hier winkt das Astra ab. Unter anderem mit dem Hinweis auf die Unvereinbarkeit mit dem Zweck einer Hochleistungsstrasse.

Schliesslich wünscht man sich im Rathaus noch, dass der Autobahnausbau wo möglich zur Überdeckung mit Solarpanels genutzt wird. Das werde man sicher prüfen, sicherte der am Donnerstag in Solothurn anwesende Astra-Vizedirektor Guido Biaggio zu.

ANZEIGE

alibi'22

Spannende Vorführungen und viele Attraktionen rund um die Arbeit der Polizei.

Wir freuen uns auf Sie!

Samstag, 7. Mai 2022, 10-16 Uhr, Rythalle Solothurn

50.ch/alibi