IIIIII KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 25. November 2003

Nr. 2003/2134
KR.Nr. K 140/2003 (BJD)

Kleine Anfrage überparteilich: Brückenstreit – Wie teuer ist die Hochzeit? (10.09.2003)
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Kleine Anfrage

Die technischen Vorzüge des Projekts Leporello und der öffentliche Druck für eine ästhetischere Lösung im Sinne des Projekts Key West der Entlastung West lassen es auf den ersten Blick als denkbar erscheinen, die Vorzüge beider Projekte zu verheiraten. Einen entsprechenden Wunsch hat im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens bekanntlich auch eine knappe Mehrheit des Gemeinderates der Stadt Solothurn geäussert.

1. Könnte für den Fall, dass die Entlastung West aus Elementen von Key West und aus solchen von Leporello verwirklicht würde, das Kostendach eingehalten werden?

2. Mit welchen Mehr- bzw. Minderkosten wäre zu rechnen?

3. Hätte dies Auswirkungen auf die Finanzierung anderer Entlastungsprojekte im Kanton bzw. auf die Qualität des Strassenunterhalts?

4. Würden diese Mehrkosten einen weiteren Eingriff in den zweckgebundenen Zuschlag auf der Motorfahrzeugsteuer nötig machen (Erhöhung oder Verlängerung)?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Die Beantwortung der gestellten Fragen ist mit der Rechtskraft des Zuschlages an das Ingenieurbüro mit dem Projekt Leporello gegenstandslos geworden. Dennoch möchten wir im Nachhinein noch folgendes festhalten. Eine Verheiratung der zwei Projekte wäre nur mit dem Einverständnis der beteiligten Ingenieurbüros möglich gewesen. Weder das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens noch die eigene Beurteilung der Offerten liessen indessen den Regierungsrat entsprechende Verhandlungen als opportun erscheinen. Den Zuschlag hat das wirtschaftlich günstigste Angebot erhalten.

3.1 Zu Frage 1

Eine Aufteilung der Entlastung West in zwei getrennte Abschnitte oder eine "Verheiratung" von 2 Projekten hätten in jedem Falle Mehrkosten ausgelöst. Ob diese allerdings das „Kostendach“ – ge-

meint ist offenbar die im Kantonsratsbeschluss vom 14. August 2001 genannte Summe von 80 Mio. Franken – gesprengt hätten, kann in dieser Phase nicht mit Sicherheit gesagt werden.

3.2 Zu Frage 2

Mit Mehrkosten wäre höchstwahrscheinlich zu rechnen gewesen (siehe 3.1), die Grösse ist jedoch unbekannt!

3.3 Zu Frage 3

Nein, weil die Gesamtverkehrsprojekte in Solothurn und Olten mit dem Steuerzuschlag ja separat finanziert werden. (Diese Aussage gilt indessen nur, wenn bei der alljährlichen Plafonierung der Investitionen durch den Kantonsrat die Kosten der Gesamtverkehrsprojekte separat betrachtet werden.)

Die Kostenangaben in der Abstimmungszeitung von Fr. 80 Mio. für Solothurn und Fr. 260 Mio. für Olten haben eine Genauigkeit von ± 20 % aufgrund des damaligen Planungsstandes. Daher haben Mehrkosten im Bereich der Planungen - diese betragen ca. 15 - 20 % der Gesamtprojektkosten - nur kleine Auswirkungen auf die Finanzierung der Projekte. Durch Projektoptimierungen hingegen kann ein Vielfaches an Einsparungen gegenüber diesen Mehrkosten im Projektierungsbereich erzielt werden.

3.4 Zu Frage 4

Nein.

K. Schwaller

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (3)
Amt für Verkehr und Tiefbau (6)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat