

Regierungsratsbeschluss

vom 1. April 2003

Nr. 2003/609

Strategischer und planerischer Entscheid über Standort, Bau und Betrieb einer Filiale der Motorfahrzeugkontrolle am Jurasüdfuss

1. Erwägungen

1.1 Allgemeines

In Übereinstimmung mit dem Leistungsauftrag, ihre Dienstleistungen im Kanton flächendeckend anzubieten (siehe z.B. KRB Nr. 172/2001 vom 12. Dezember 2001), betreibt die Motorfahrzeugkontrolle/ MFK am Jurasüdfuss neben dem Hauptstandort Bellach in der Stadt Olten eine Filiale. Diese liegt im Gebiet der Rötzmatt, also im Industriegebiet südwestlich der Altstadt. Die dazu notwendigen Gebäude wurden in den frühen 60er Jahren auf Staatsareal erbaut. In den vergangenen 40 Jahren Jahren wurde jeweils nur der notwendige Unterhalt gemacht, weshalb die Gebäude in die Jahre gekommen sind. Eine böse Überraschung ergab sich im Jahre 2001, als aufgrund eines statischen Gutachtens die Prüfhalle für Lastwagen aus Sicherheitsgründen ab sofort provisorisch gesperrt werden musste. Die MFK sah sich –auch aus andern Gründen– gezwungen, geeignete Räume hinzuzumieten. Sie fand diese in Wangen b/Olten, wo sie seither für Lastwagenprüfungen die Infrastruktur der Busbetriebe Olten–Gösgen–Gäu mitbenützen kann (RRB Nr. 1189 vom 5. Juni 2001). Nach einer Begehung vom 17. September 2002 wurde die Prüfhalle in Olten für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen definitiv abgesprochen. Eine Sanierung würde zwischen 700'000 und einer Million Franken kosten. Die dringend notwendige Erweiterung der Bürorauminfrastruktur würde weitere 500'000 Franken verschlingen. Diese Ausgangslage ist Anlass, über Standort, Bau und Betrieb einer Filiale am Jurasüdfuss neu zu entscheiden.

1.2 Zuständigkeit für Standortbereich

An dieser Stelle ist die Frage der Zuständigkeit für die Standortwahl zu stellen. Gemäss geltendem Recht bestimmt der Regierungsrat die zweckmässige Organisation der Verwaltung (Artikel 81 Kantonsverfassung), wozu die Bezeichnung des Standortes einer Verwaltungseinheit gehört. Anders ist die Rechtslage, wenn ein Standort in einem Rechtserlass selber (Verfassung, Gesetz, Verordnung) bestimmt ist. In diesem Falle ist zur Standortwahl legitimiert, wer zum Erlass der entsprechenden Norm berechtigt ist. Bezüglich dem Motorfahrzeugwesen sind weder Hauptsitz noch Filialen in einem Rechtserlass festgeschrieben, sodass der Regierungsrat für die Bezeichnung zuständig ist. Selbstverständlich greifen die übrigen Kompetenzbestimmungen, sobald mit der Standortwahl Rechtssetzungsbezugnisse oder Finanzbefugnisse tangiert sind. Sollte also z.B. die Standortwahl mit einem Objektkredit (für Planung oder Baute) verbunden sein, der vom Umfang her in die Kompetenz des Kantonsrates fällt, entscheidet der Kantonsrat durch Zustimmung (oder Ablehnung) der Finanzvorlage indirekt die Standortwahl.

1.3 Zentralisierung am Hauptsitz

Ausgehend vom Leistungsauftrag ist der Betrieb einer Filiale am Jurasüdfuss neben dem Hauptsitz in Bellach gerechtfertigt. Der Hauptsitz vermöchte weder von den Kapazitäten her den ganzen Jurasüdfuss abzudecken, noch wäre die Zentralisierung sinnvoll, zumal der grösste Teil der Lastwagen im unteren Kantonsteil immatrikuliert ist. Die Zentralisation würde mit Sicherheit auch eine deutliche Verschlechterung für die übrige Kundschaft im unteren Kantonsteil bedeuten (z.B. lange Anfahrtswege, Zeitverlust). Die Zentralisierung in Bellach fällt deshalb a priori weg und wird nicht weiter untersucht. Umgekehrt lässt sich bereits an dieser Stelle sagen, dass die Schliessung des Hauptsitzes in Bellach ebenfalls nicht sinnvoll ist. Mit rund 12 Millionen Franken an Gesamtinvestitionen (Erstellung 1969/70, Renovation und Erweiterung 1992 - 94) auf den neusten Stand gebracht, erfüllt Bellach hinsichtlich Lage und Infrastruktur alle Anforderungen an eine moderne und kundenfreundliche Verwaltungsstelle. Es wäre nicht sinnvoll, diese Investition brach liegen zu lassen, zumal innert nützlicher Frist keine Anschlussnutzung der Gebäulichkeiten bzw. des Areales absehbar ist.

1.4 Mögliche Standorte

Ausgehend von den obigen Ausführungen und Überlegungen bieten sich drei Standorte zur Auswahl an: Die Filiale könnte in Olten bleiben oder nach Wangen b/Olten zügeln. Neu hinzu kommt der Standort Oensingen. Im Folgenden sind die drei Standorte in allgemeiner Art hinsichtlich Stärken und Schwächen zu untersuchen. Die Darlegung erfolgt nach Massgabe, dass die neue Filiale an einem einzigen Standort die gleichen Funktionen zu erfüllen hat, wie sie heute von der Filiale Olten zusammen mit der Aussenstation Wangen b/Olten wahrgenommen werden, d.h.

- technische Prüfung von Personenwagen (inkl. administrative Abwicklung)
- technische Prüfungen von Lastwagen (inkl. administrative Abwicklung)
- Infrastruktur für administrative Abwicklung des Bereiches Führerprüfungen/Ausweise.

1.4.1 Olten

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Der heutige Standort ist in Bezug auf den unteren Kantonsteil zentral gelegen. • Er ist infolge der Stadtlage durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und kann notfalls sogar zu Fuss erreicht werden. • Das Areal ist gross genug für eine massvolle Erweiterung für Büroinfrastruktur. • Das Areal gehört dem Staat, der darauf zudem das Untersuchungsgefängnis betreibt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wer die Filiale erreichen will, ist gezwungen, die Stadt Olten zu durchqueren. Für das Kriterium der Erreichbarkeit bedeutet dies eine gewisse Einschränkung, vor allem zu den Stosszeiten. • Der Standort ist für Lastwagen denkbar ungeeignet. Deren Zu- und Wegfahrten belasten die Stadt unnötig. • Infolge der Anordnung der Gebäude können Lastwagen ab einer gewissen Grösse nicht problemlos in die Prüfhalle einfahren. Umständliche Manöver sind notwendig.

<ul style="list-style-type: none"> • Die Investitionen wären frankenmässig nicht allzu gross, da eine Gebäudegrundinfrastruktur bereits vorhanden ist. • Als selbstständiges Projekt könnte der An- bzw. Umbau rasch an die Hand genommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie gesagt, befindet sich das Untersuchungsgefängnis auf dem gleichen Areal. Dies führt indessen mit Ausnahme einer haushälterischen Bodennutzung zu keinen Synergieeffekten. • Es ist kaum sinnvoll, Neuinvestitionen in eine veraltete Gebäudestruktur zu tätigen.
---	---

1.4.2 Wangen b/Olten

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleich neben der heute hinzugemieteten Prüfhalle steht ein Areal zum Verkauf (ev. zum Tausch), wo eine adäquate Filiale erbaut werden könnte. • Wangen ist in bezug auf den unteren Kantonsteil ebenfalls zentral gelegen. • Hinsichtlich Strasseninfrastruktur und hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs ist es gut erschlossen. • Ein gewisser Synergieeffekt ist erzielbar, indem die Räume der Busbetriebe Olten-Gösigen-Gäu weiterhin mitbenützt werden könnten. 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zufahrt zur Filiale würde durch die Dörfer Wangen und Rickenbach erfolgen, was zu einer spürbaren Mehrbelastung führt. • Es wäre ein Neubau mit erheblichen Investitionen nötig. • Das geeignete Grundstück ist vorhanden, müsste jedoch entweder gekauft oder abgetauscht werden. • Da das Projekt bezüglich Areal (Erwerb ev. Tausch) von den Absichten und dem Verhalten Dritter abhängt, sind gewisse Unsicherheiten, auch zeitlicher Natur, in Kauf zu nehmen.
--	---

1.4.3 Oensingen

Vorbemerkung: Der Standort Oensingen hat sich eher zufällig ergeben. Zum besseren Verständnis sind deshalb einige Vorbemerkungen notwendig. Durch die Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe/LSVA und der Öffnung des schweizerischen Territoriums für 40 Tonnen-Fahrzeuge ergibt sich ein gesteigerter Prüf- und Kontrollbedarf des rollenden Verkehrs. Die Federführung zur Umsetzung der notwendigen Massnahmen liegt beim Bundesamt für Strassenbau/ASTRA. Dieses hat entschieden, in der Schweiz nach strategischen Gesichtspunkten verteilt Prüfstellen zwecks Durchsetzung der neuen Vorschriften einzurichten. Es ist vorgesehen, in Oensingen eine solche Prüfstelle zu betreiben (Schreiben Bundesamt für Strassen vom 12. Dezember 2002). Erstellt und betrieben werden die Prüfstellen durch die Kantone, wobei sich der Bund massgeblich an deren Finanzierung (Personal, Infrastruktur und Sachmittel) beteiligt. Der Kanton Solothurn liegt mit dem Angebot, eine solche Prüfstelle beim Autobahnanschluss in Oensingen einzurichten, gut im Rennen. Es liegt auf der Hand, dass eine solche Prüfstelle über eine ähnliche Infrastruktur wie eine kantonale Prüfhalle verfügen muss. Hinzu kommt eine enge Verzahnung mit den kantonalen Polizeikörpern,

das diese Aufgabe im Auftrag des Bundes vornehmen wird. Wie bekannt, führt die Kantonspolizei Solothurn in Oensingen bereits eine Dienststelle (Verkehrsabteilung), und zwar auf dem Areal des kantonalen Werkhofes, der für den Autobahnunterhalt zuständig ist.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verlegung nach Oensingen ermöglicht potentielle Synergien mit andern kantonalen Dienststellen (Polizei, Werkhof). • Die Filiale könnte in die Gebäudestruktur der Prüfstelle integriert werden, was Zeit und Kosten spart. • Der Standort (Ein/Ausfahrt Oensingen) ist für Fahrzeuge, insbesondere für Lastwagen, bestens geeignet. • Es ist genügend Landfläche vorhanden, um alle späteren Eventualitäten (z.B. Erweiterungen, Umbauten usw.) abzudecken. • Der durch die Motorfahrzeugkontrolle verursachte Prüfverkehr belastet die Agglomerationen nicht mehr. • Die Kosten können tief gehalten werden, da der Bund an die Erschliessung massgeblich mitzahlt. • Das Vorhaben kann zügig abgewickelt werden, sofern der Kanton Solothurn den Zuschlag für die Prüfstelle erhält. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dem Standort Oensingen an der Autobahnauffahrt fehlt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. • Oensingen ist für den unteren Kantonsteil nicht mehr zentral gelegen. • Das Projekt ist abhängig von dem, was der Bund entscheidet.

1.5 Auswahlkriterien

Wie die obige Auslegeordnung zeigt, lassen sich verschiedene Anhaltspunkte finden, die für oder gegen einen bestimmten Standort sprechen. Diese liegen auf unterschiedlichen Ebenen, was einen direkten Vergleich erschwert oder gar verunmöglicht. Im Folgenden ist deshalb darzulegen, welche Kriterien für die Standortwahl entscheidend sein sollen.

1.5.1 Investitionssicherheit

Wenn Geld investiert wird, soll es so eingesetzt werden, dass die Investition über einen langen Zeitraum (30 - 40 Jahre) als sinnvoll erscheint. Ein Projekt ist dann sinnvoll, wenn es für denkbare Veränderungen oder Schwerpunktverschiebungen der anfallenden Arbeiten während dieser Zeitspanne variabel ausgestaltet wird (z.B. Gebäudestruktur).

1.5.2 Synergie

Der Druck der knappen finanziellen Mittel der öffentlichen Hand wird anhalten. Gefordert sind deshalb Lösungen, die multifunktional sind und damit die bezüglich Lage, Gebäude- und Dienstleistungsinfrastruktur mögliche Synergien von verschiedenen staatlichen Dienststellen zulassen.

1.5.3 Flexibilität

Das neue Projekt soll bezüglich Land und Raumnutzung eine grosse Flexibilität aufweisen. Auch ist nach einer allfälligen Folgenutzung zu fragen, falls die Gebäulichkeiten eines Tages nicht mehr für den heutigen Verwendungszweck eingesetzt würden.

1.5.4 Schwerverkehr

Anknüpfend an das vorherige Kriterium ist voraussehbar, dass der Bedarf an Prüfkapazitäten für Lastwagen zunehmen wird. Der jährliche Prüfrhythmus bedingt eine kräftige Kapazitätserweiterung. Dies schlägt sich in der Gebäudestruktur dahingehend nieder, sodass für Lastwagen tendenziell mehr Prüfbahnen als bisher einzurichten sind. Ein neues Projekt muss dieser erwarteten Verschiebung des Arbeitsanfalles ausreichend Rechnung tragen.

1.5.5 Kundenähe

Je kürzer der Weg für die Kundschaft, umso besser.

1.5.6 Faktor Zeit

Das Projekt soll innert drei bis vier Jahren erstellt und betriebsbereit sein.

1.6 Beurteilung und Bewertung der Projekte

Nach Massgabe dieser Kriterien sind die Projekte wie folgt zu beurteilen und bewerten, wobei die Wertungen auf "hoch", "mittel" oder "tief" lauten:

1.6.1 Olten

- Investitionssicherheit: **tief**, da Geld in eine bestehende alte Gebäudeinfrastruktur investiert würde.
- Synergie: **tief**, da auf dem Areal kein anderer kantonaler Dienst untergebracht werden kann. Der Betrieb des Untersuchungsgefängnisses auf dem gleichen Areal führt zu keiner sinnvollen Synergie.
- Flexibilität **tief**, da die Platzverhältnisse und Gebäudestruktur zuviele Kompromisse verlangen. Insbesondere das Untersuchungsgefängnis stellt bezüglich Arealgestaltung und genereller Nutzung der Liegenschaften ein gewichtiges Hindernis dar.
- Schwerverkehr: **tief**, da das Areal für grosse Lastwagen von der Zufahrt (durch Stadt) wie vom Areal (Zwang zu zeitraubenden umständlichen Manövern) ungeeignet ist.
- Kundennähe; **hoch**, da zentral gelegen
- Zeit: **hoch**, da staatseigenes Land und hinsichtlich weiterer Nutzung (Um- und Anbauten) keine grösseren bau- oder planungsrechtlichen Probleme zu erwarten sind.

1.6.2 Wangen b/Olten

- Investitionssicherheit: **hoch**, mit Neubau können aktuelle und zukünftige Bedürfnisse abgedeckt werden.
- Synergie: **mittel**, durch Vernetzung mit nebenan liegender Werkhalle der Busbetriebe. Die Mitnutzung durch andere staatliche Dienststellen ist eher unwahrscheinlich.
- Flexibilität: **mittel**, da neue Anlage in ein bestehendes Quartier zu integrieren ist. Die Lage erlaubt keine beliebige Mit- oder Mehrfachnutzung anderer Dienststellen (zB. Werkhof oder Polizei).
- Schwerverkehr: **tief**, da Zu- und Wegfahrten durch Dörfer erfolgen müssen. Der Standort lässt keine beliebige Steigerungen der Zu- und Wegfahrten im Verhältnis zu den heutigen Frequenzen zu.
- Kundennähe: **hoch**, da nahe am bisherigen Standort
- Zeit: **mittel**, da ganzer Gebäudekomplex (inkl. Erschliessung) neu zu planen und bauen wäre. Zudem müsste das geeignete Grundstück zuerst erworben werden.

1.6.3 Oensingen

- Investitionssicherheit: **hoch**, da Neubauten aktuellste Bedürfnisse abdecken können und genügend Raum für zukünftige Erweiterungen vorhanden ist.
- Synergie: **hoch** infolge der Platzverhältnisse könnten weitere Dienststellen sofort oder in einem späteren Zeitpunkt angesiedelt werden (z.B. Polizei, Werkhof usw.).
- Flexibilität: **hoch**, da das Areal einen hohen Gestaltungsspielraum aufweist und für kommende Entwicklungen und Nutzungen ausreichend Reserven bietet.
- Schwerverkehr **hoch**, da dieser überwiegend auf der Autobahn abgewickelt wird und die Zufahrt zur Prüfstelle direkt ab Autobahn mithin maximalen Kundenkomfort darstellt.
- Kundennähe: **mittel**. Das Bild ist uneinheitlich: Für Lastwagen ist der Standort ideal, für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer (PW und Motorräder) ist er nicht mehr zentral. Zudem fehlt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Zeit: **hoch**, da Projekt im Rahmen von Bau und Betrieb einer LSVA-Prüfstellen abgewickelt wird, was eine zügige Abwicklung des Bauvorhabens erlaubt.

1.7 Bewertung / Entscheid

Die obige Auslegeordnung zeigt ein klares Ergebnis: Der Standort Oensingen erreicht bei allen entscheidenden Kriterien die Höchstnote. Ausgenommen davon ist die Kundennähe. Das Bild ist hier uneinheitlich, weil Oensingen nur in bezug auf den Schwerverkehr und somit für Lastwagenprüfungen ideal gelegen ist. Für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer im unteren Kantonsteil ist Oensingen nicht mehr zentral wie es der bisherige Standort Olten war. Zudem fehlt dem Standort an der

Autobahnauffahrt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dies ist ein Wermutstropfen, der hinzunehmen ist. Für diese Frage ist die erwartete Entwicklung des Prüfwesens entscheidend. Die Übernahme des EU-Rechtes bedingt für Lastwagen ab 3,5 Tonnen eine jährliche Prüfung. Die Kapazitäten für Lastwagenprüfungen sind deshalb massiv auszubauen. Damit verbunden sind vermehrte Zu- und Wegfahrten zur MFK. Es entspricht der bisherigen Erfahrung aus andern Projekten, dass Lastwagenemissionen bei der Bevölkerung aus verständlichen Gründen sehr schlecht aufgenommen werden (zwei Beispiele an Stelle vieler: Cargodrom Gerlafingen und Lastwagenumfahrung Egerkingen). Einem Neubau ist tendenziell gegenüber einem Anbau oder einer Erweiterung von bestehenden Anlagen der Vorzug zu geben. Es liegt auf der Hand, dass ein Neubau weit mehr Gestaltungsfreiheit zulässt, als die Abänderung eines bestehenden Gebäudes. Bezieht man die Flexibilität des Areals mit ein, überflügelt Oensingen Wangen b/Olten klar, ist doch von der Arealgrösse wie von der Lage her das Landstück an der Autobahn für intensiven Verkehr geeigneter. Das Ergebnis wird noch deutlicher, wenn die zunehmende Prüfdichte von Lastwagen in Anrechnung gebracht wird. Für die übrige Kundschaft (Personenwagen und Motorräder) aus dem unteren Kantonsteil ist die Benützung der aargauischen MFK als valables Alternativangebot ins Auge zu fassen, falls Olten geschlossen wird. Denkbar ist auch, dass die Kantonspolizei am neuen Standort in Olten im Auftrage der MFK gewisse administrative Dienstleistungen erbringen könnte. Wenn mitentscheidend ist, welche andern staatlichen Dienste die geplanten Anlagen mitbenützen könnten, ist Oensingen konkurrenzlos. Ganz in der Nähe führt der Kanton den Werkhof (Autobahnunterhalt) und die Aussenstelle "Verkehr" der Kantonspolizei. Die Synergie liegt auf der Hand, wenn diese auf der LSVA-Prüfstelle mit der MFK zusammengeführt würden. Die Frage der Höhe der Investitionen haben wir untergewichtet. Das hat einen guten Grund: Die Projekte lassen sich nicht 1:1 vergleichen. In Olten könnten mit einer Sanierung und einer Gebäudeerweiterung nicht alle aktuellen Bedürfnisse der MFK abgedeckt werden (grobe Schätzung Kosten 1,5 Mio. Franken). Das Projekt in Wangen mit einer autonomen MFK-Infrastruktur würde mit Sicherheit am meisten kosten (grobe Schätzung Kosten 7 - 8 Mio. Franken). In Oensingen könnten wir an eine noch zu bestimmenden Infrastruktur anschliessen, was die Kosten infolge baulicher Synergieeffekte deutlich senkt (grobe Schätzung Kosten 4 - 5 Mio. Franken). Summa summarum ist der Standort Oensingen die beste Lösung. Der Nachteil, dass nicht die gesamte Kundschaft der MFK vom neuen Standort profitiert, macht Oensingen mit den maximalen Vorteilen für das wachsende und problembelastete Segment der Lastwagenprüfungen mehr als wett. Die Nachteile für die übrige Kundschaft lassen sich mit andern Massnahmen in einem gewissen Masse mildern (z.B. Mitbenützung der aargauischen MFK). Als Nebeneffekt der Standortverschiebung wird auf Oltner Stadtboden das bisherige Areal frei, was Handlungsspielraum eröffnet. Die Standortverschiebung erscheint für das Personal als zumutbar, wohnen die aktuell in der MFK Olten beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Grossagglomerationen Solothurn und Olten, weshalb für sie am Arbeitsweg wenig ändert.

1.8 Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden Entscheid wird die strategische und planerische Marschrichtung für den Standort der Filiale der MFK am Jurasüdfuss bestimmt. Diese soll in Oensingen auf dem Gelände der zukünftigen LSVA-Prüfstelle zu stehen kommen. Es macht Sinn, die beiden Planungsverfahren zusammenzulegen, wobei die Planung der Filiale der MFK als kleineres Projekt in der Planung der Prüfstelle (Leadprojekt) aufgehen soll. Ziel ist, eine einzige Vorlage zu erstellen, die beide Bedürfnisse abdeckt.

1.9 Finanzielles

Zur Zeit kann offen bleiben, wie die neue Filiale der MFK finanziert wird. Mehrere Modelle sind denkbar (direkte Investition; Miete; Miet-Kauf usw.). Selbstverständlich kann das Projekt – sofern der Bund Oensingen definitiv als Standort für die LSVA-Prüfstellen bezeichnet – nur im Rahmen der übergeordneten Vorgaben der Staatsfinanzen, insbesondere im Rahmen des Finanz- und Investitionsplanes, realisiert werden. Pro memoria ist zu erwähnen, dass der Bund die LSVA-Prüfstelle erheblich subventioniert, nicht jedoch die MFK-Filiale.

2. Beschluss

2.1 Strategischer Entscheid

2.1.1 Die Motorfahrzeugkontrolle erfüllt den Auftrag zur flächendeckenden Versorgung des Kantonsgebietes mit ihren Dienstleistungen, indem sie am Jurasüdfuss neben dem Hauptsitz in Bellach eine Filiale für den unteren Kantonsteil betreibt.

2.2 Planerischer Entscheid, Vorbehalt und Zeitrahmen

2.2.1 Die heutige Filiale der MFK in Olten soll geschlossen werden. Sie soll neu in Oensingen auf dem Areal und in der Gebäudeinfrastruktur der LSVA-Prüfstelle betrieben werden.

2.2.2 Dieser Entscheid gilt unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass der Bund Oensingen definitiv als Standort für eine LSVA-Prüfstelle bezeichnet. Falls Oensingen den Zuschlag für eine LSVA-Prüfstelle nicht erhält, wird der Regierungsrat über Standort, Bau und Betrieb einer Filiale der MFK am Jurasüdfuss neu entscheiden.

2.2.3 Das Departement des Innern wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Justizdepartement die Planung der MFK-Filiale im Rahmen der Planung der LSVA-Prüfstelle voranzutreiben. Das Ergebnis ist in die Planungsvorlage für die LSVA-Prüfstelle einzubauen.

2.2.4 Da die Realisierung des MFK-Projektes von derjenigen der LSVA-Prüfstelle abhängt, wird der Zeitplan nur in groben Zügen festgelegt:

- 2003/2004 Planung
- 2005/2006 Erstellung
- 2007 Inbetriebnahme

2.2.5 Die Frage, wie der von der MFK mitbenützte Teil der LSVA-Prüfstelle finanziert wird, wird später entschieden.

2.2.6 Das Hochbauamt ist beauftragt, Vorschläge zur Verwendung des Grundstückes in Olten nach einem allfälligen Auszug der MFK zu entwickeln.



Dr. Konrad Schwaller
Staatschreiber

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit - Reg. LL0210
Motorfahrzeugkontrolle
Amt für Verkehr und Tiefbau
Hochbauamt
Amt für Finanzen
Polizei Kanton Solothurn
Einwohnergemeinde der Stadt Olten
Einwohnergemeinde Oensingen
Kantonale Finanzkontrolle
Büro Kantonsrat
Aktuarin Justizkommission
Aktuar Finanzkommission