

Solothurn, Entlastung West; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 17. Mai 2005, RRB Nr. 2005/1095

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Projektbeschluss	5
1.2 Das Projekt	5
1.3 Erarbeitung und Genehmigung der Nutzungspläne	7
1.4 Übersichtsplan	7
2. Rechtliches	8
3. Kosten und Finanzierung	8
3.1 Investitionskosten	8
3.2 Finanzierung	10
4. Antrag	12
5. Beschlussesentwurf	14

Anhang

Übersichtsplan

Kurzfassung

Am 31. Oktober 2001 hat der Kantonsrat das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ mit einer Kostenschätzung von 80 Mio. Franken (Genauigkeit $\pm 20\%$) genehmigt. Vorgesehen ist der Neubau einer Entlastungsstrasse im Westen des Stadtgebietes mit einer Aarebrücke und einem ca. 350 Meter langen Tunnel im Gebiet des Gibelinquartiers. Gleichzeitig soll die Wengibrücke für den Autoverkehr geschlossen werden. Flankierende Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen sollen die angestrebten Ziele zusätzlich unterstützen.

Nach der positiven Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zwecks Finanzierung der Entlastungsprojekte in Solothurn und Olten konnte die Umsetzung des Kantonsratsbeschlusses vom 31. Oktober 2001 eingeleitet werden. Im Rahmen des in der Folge durchgeführten selektiven Auswahlverfahrens zur Ermittlung des Projektverfassers wurde das Vorprojekt „Leporello“ zur Weiterbearbeitung empfohlen. Das Vorprojekt „Leporello“ und die darauf basierenden Nutzungsplanentwürfe wurden danach einem breiten Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren unterzogen. Die Ergebnisse dieser Verfahren und Abklärungen flossen in die definitiven Nutzungspläne und das Bauprojekt ein. Die Nutzungspläne wurden vom 8. Juni bis 7. Juli 2004 öffentlich aufgelegt und am 18. Januar 2005 durch den Regierungsrat genehmigt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt zum Schluss, dass das Projekt im Einklang mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert werden kann.

Die Kosten für die Realisierung des dieser Botschaft zugrunde liegenden Projektes werden mit 95 Mio. Franken veranschlagt. Die im Vergleich zum Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 ausgewiesenen Mehrkosten von rund 15.0 Mio. Franken entstehen hauptsächlich aus folgenden Gründen: Die Resultate der Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren, die Anforderungen des Umweltrechtes sowie die im Rahmen der geologischen Zusatzuntersuchungen erkannten, schwierigeren geologischen Verhältnisse führen zu verschiedenen Projektanpassungen. Im Weiteren werden die Kosten durch die Teuerung und einzelne Einsparungen beeinflusst.

Die „Entlastung West“ ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und wird damit vom Bund subventioniert. Der Bundesbeitrag, welcher mit der Erhöhung der Gesamtkosten ebenfalls angehoben wird, beträgt ca. 36 Mio. Franken. Der Beitrag der Stadt Solothurn beläuft sich auf ca. 14.8 Mio. Franken. Damit entstehen für den Kanton Solothurn Nettoinvestitionen von rund 44.2 Mio. Franken.

Wir sind überzeugt, dass das vorliegende Projekt – in Ergänzung und Kombination mit der im Jahre 2002 eröffneten A5 und den zur Zeit in Realisierung stehenden flankierenden Massnahmen zur A5 – zu einer eindeutigen Verbesserung der Gesamtverkehrssituation im Raum Solothurn führt. Damit verbunden ist auch eine spürbare Steigerung der Lebensqualität. Die Schliessung der Wengibrücke für den Motorfahrzeugverkehr bringt eine grossräumige Verkehrsumlagerung. Das Projekt erhöht die Attraktivität der gesamten Region Solothurn-Lebern-Bucheggberg-Wasseramt wesentlich. Damit ist das Projekt für den ganzen Wirtschaftsraum Solothurn von grosser Bedeutung.

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über den Verpflichtungskredit für das Projekt „Solothurn, Entlastung West“.

1. Ausgangslage

1.1 Projektbeschluss

Am 31. Oktober 2001 hat der Kantonsrat das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ (Westtangente, Schliessung Wengibrücke und flankierende Massnahmen) genehmigt. Das Referendum wurde nicht ergriffen, sodass der Beschluss, dessen Rechtskraft von der Finanzierung durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer abhing, mit der positiven Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 über diese Erhöhung zur Umsetzung freigegeben wurde.

1.2 Das Projekt

Mit dem Bau der „Solothurn, Entlastung West“ werden folgende Ziele angestrebt:

- Die Westtangente soll die Bezirke Wasseramt/Bucheggberg mit dem Bezirk Lebern verbinden und den Leberberg direkt an das Nationalstrassennetz anbinden. Das Stadtzentrum soll vom Nord-Südverkehr entlastet werden.
- Die Westtangente soll Ersatz für das heute überlastete innerstädtische Strassennetz bieten und die Arbeitsplatzgebiete Muten/Obach, Bellach, Langendorf und Oberdorf auf kürzestem Weg an die Nationalstrasse anschliessen. Die Arbeitsplatzstandorte sollen dadurch massgebend aufgewertet und damit die Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Region gesteigert werden.
- Mit der Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr soll die Vorstadt entlastet und damit der öffentliche Verkehr sowie Langsamverkehr gezielt gefördert werden.

Aufgrund des Kantonsratsbeschlusses vom 31. Oktober 2001 sowie der positiven Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 wurden in der Folge die entsprechenden Nutzungspläne sowie der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erarbeitet.

Dem Kantonsratsbeschluss lag ein Projekt aus dem Jahre 1991 zugrunde. Dabei war vorgesehen, seitlich zur Fahrbahn der Aarebrücke auch Übergänge für Fussgänger und Velos vorzusehen. Infolge der hohen Lage der Brückenfahrbahn sind bei diesem Konzept lange seitliche Auffahrtswege und Rampen notwendig. Sowohl die Lage als auch die grosse Höhendifferenz sind für Velofahrer und Fussgänger unattraktiv. Zudem ergeben sich gestalterische Probleme. Deshalb haben sich Kanton und Stadt entschieden, eine von der Aarebrücke getrennte Velo- und Fussgängerbrücke zu erstellen. Von der Stadt wurden drei Standorte evaluiert. Als Bestvariante wurde die Variante „Süd“ (in der Verlängerung Jäggi-Strasse zur Fortsetzung in den Hunnenweg) ausgewählt. Dieser Entscheid ist in die Erarbeitung der Nutzungspläne eingeflossen.

Der UVB umschreibt das Projekt zusammengefasst wie folgt:

„Das Projekt „Sulothurn, Entlastung West“ umfasst den Bau einer neuen Zweispurstrasse von der Weissensteinstrasse über die Aare (neue Brücke) bis zum Knoten Bärenstrasse („Westtangente“ resp. Kantonsstrasse H5a); den Bau einer kombinierten Velo- und Fussgängerbrücke über die Aare (Aaresteg; ca. 130 m flussabwärts) sowie flankierende Massnahmen zur Westtangente auf Kantonsstrassen (betriebliche und gestalterische Änderungen „Weissensteinstrasse“, Anpassung der Lichtsignalanlagen, grossräumige Wegweisung) und flankierende Massnahmen zur Westtangente auf Gemeindestrassen in der Vorstadt (inkl. Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr). Weitere Sanierungsmassnahmen sind im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur A5 vorgesehen (Realisierung bis Ende 2009), diese sind allerdings nicht Bestandteil des Projektes „Sulothurn, Entlastung West.“

Die Westtangente übernimmt von der A5 bis zur Weissensteinstrasse verschiedene Funktionen:

- Der Bereich zwischen dem Knoten Bärenstrasse und dem Anschluss für das Arbeitsplatzgebiet Obach/Mutten (Knoten Obach) ist als Ausserortsstrecke ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) konzipiert. Die Basiserschliessung hat 2 Fahrspuren. Für den MIV wird in diesem Abschnitt eine neue Aarebrücke erstellt. Für Fussgänger und Radfahrer ist ein separater Aaresteg (flussabwärts) vorgesehen.
- Der Abschnitt zwischen Knoten Obach und Knoten Allmendstrasse ist als Innerortsbereich ausschliesslich für den MIV ausgelegt und ist geprägt durch den ca. 350 m langen Tunnel im Gebiet des Gibelinquartiers, welcher als Immissionsschutz der bestehenden, angrenzenden Wohnquartiere dient. Bis zur Segetzstrasse ist ein separater Velo/Fussweg parallel zur Strasse (östlich) vorgesehen, danach werden die Fussgänger und Radfahrer über die verkehrsarme Gibelinstrasse geführt.
- Innerortsbereich zwischen dem Knoten Allmendstrasse und der Weissensteinstrasse im Mischverkehr (mit Velostreifen).

Es sind somit sowohl Durchleitungs- als auch Erschliessungs- und Sammelfunktionen zu gewährleisten. Dies wurde bei der verkehrstechnischen Ausgestaltung der einzelnen Abschnitte berücksichtigt.

Verkehrliche flankierende Massnahmen zur Westtangente (vfm):

Die Weissensteinstrasse wird betrieblich und gestalterisch umfunktioniert: Die stadteinwärts führende Spur wird zugunsten einer Busspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Der MIV wird auf die Westtangente resp. die Bielstrasse verlegt. Auf den Kantonsstrassen werden ausserdem die Signalisation (Wegweisung) und die Lichtsignalanlagen angepasst. Dies sind die „flankierenden Massnahmen“ zur Westtangente auf den Kantonsstrassen.

Daneben umfasst das Projekt „Sulothurn, Entlastung West“ zusätzlich auch „verkehrliche flankierende Massnahmen zur Westtangente auf Gemeindestrassen“ (weitere Bereiche der Stadt Sulothurn; v.a. Schliessung Wengibrücke). Die flankierenden Massnahmen sind zwingend als Projektbestandteil zu betrachten (die finanziellen Mittel für die Bauarbeiten werden gemäss Kantonsratsbeschluss erst freigegeben, wenn sowohl die vfm auf den Kantonsstrassen als auch die vfm auf den Gemeindestrassen rechtlich und finanziell sichergestellt sind).“

Durch das Projekt erfolgen die grössten Eingriffe in Natur und Landschaft im Bereich der Aare. Als Ersatz- und Ausgleichsmassnahme für diesen Eingriff in den Naturhaushalt ist eine Renaturierung des Aareufers oberhalb des Campingplatzes vorgesehen. Dies entspricht auch dem Konzept der Renaturierung der Aare (Richtplan 2000, Beschluss LE-3.3.2). Auf einer Fläche von ca. 1.3 ha (Länge 320 m, Breite variierend zwischen 30 und 70 m) soll eine Flachwasserzone zwecks Schaffens von Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten langsamer Strömungsbereiche geschaffen werden.

Der Umweltverträglichkeitsbericht weist nach, dass keine Konflikte mit den in der Umweltschutzgesetzgebung festgelegten Anforderungen bestehen. Das Projekt als Ganzes ist unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der im Umweltverträglichkeitsbericht vorgesehenen Massnahmen mit der Umweltgesetzgebung vereinbar.

1.3 Erarbeitung und Genehmigung der Nutzungspläne

Im Anschluss an die Freigabe der Umsetzung des KR-Beschlusses vom 31. Oktober 2001 und die Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 wurden im Rahmen des selektiven Verfahrens zur Vergabe der Ingenieurleistungen durch drei Anbieter für die Westtangente und die kombinierte Velo- und Fussgängerbrücke Vorprojekte ausgearbeitet. Die Vorprojekte basierten auf dem für den KR-Beschluss vom 31. Oktober 2001 massgebenden Projektentwurf aus den 90er Jahren. Der Zuschlag für die Ingenieurarbeiten ging an die Ingenieurgemeinschaft „IG Leporello“, p. A. Gruner AG, Gellertstrasse 55, 4020 Basel.

Das Vorprojekt „Leporello“ (Nutzungsplan-Entwürfe) wurde in der Folge einer breiten Mitwirkung unterzogen. Deren Ergebnisse wurden – wo gerechtfertigt – im Rahmen der Erarbeitung der aufzulegenden Pläne umgesetzt. Zudem wurden die Anregungen des Beurteilungsgremiums des selektiven Verfahrens und der politischen Begleitkommission, die Resultate der Vernehmlassungen durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Stadt Solothurn sowie Dritter (insbesondere Werke) – soweit zweckmässig – berücksichtigt. In dieser Phase wurden auch die geologischen Abklärungen vertieft (zusätzliche Bohrungen) und das Projekt gestützt auf deren Resultate angepasst.

In Anwendung von § 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (BGS 711.1) wurden die Nutzungspläne unter dem Titel „Solothurn, Entlastung West“ vom 8. Juni bis 7. Juli 2004 öffentlich aufgelegt. Mit RRB Nr. 2005/161 vom 18. Januar 2005 haben wir die Nutzungsplanung „Solothurn, Entlastung West“ genehmigt. Die Genehmigung umfasst auch die unmittelbar mit der Westumfahrung zusammenhängenden flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz (Plan Nr. B12.4). Für die Realisierung der flankierenden Massnahmen zur Entlastung West auf den Gemeindestrassen hat die Stadt Solothurn einen Verpflichtungskredit von 100'000.-- Franken bewilligt. Die Realisierung der flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen ist somit rechtlich und finanziell sichergestellt.

Die Westtangente unterquert die SBB-Linie Solothurn – Biel und das Trasse des Regionalverkehrs Mittelland. Somit wurden für die entsprechenden Brückenbauwerke zeitlich parallel zum kantonalen Nutzungsplanverfahren die Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz durchgeführt. Die entsprechenden Auflagen mussten in der der Nutzungsplanaufgabe folgenden Erarbeitung des Bauprojektes ebenfalls berücksichtigt werden.

1.4 Übersichtsplan

Eine Projektübersicht der Westtangente ist in der Beilage dokumentiert.

2. Rechtliches

Nach § 56 Abs. 1 Buchstabe a des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (BGS 115.1; WoV-Gesetz) wird der Regierungsrat ermächtigt, bis zu einer bestimmten Summe für einen bestimmten Zweck (dazu gehören wie im vorliegenden Fall Investitionen; vgl. § 56 Abs. 2 WoV-Gesetz) finanzielle Verpflichtungen einzugehen, deren Abwicklung sich über mehrere Jahre erstreckt. Diese Ermächtigung kann nur der Kantonsrat gestützt auf Art. 74 Abs. 2 KV erteilen. Dem Regierungsrat steht eine solche Befugnis mangels ausdrücklicher gesetzlicher Grundlage nicht zu.

Obwohl im vorliegenden Fall ein Verpflichtungskredit bewilligt wird, kommt § 2 des Gesetzes über die Kürzung von Staatsbeiträgen und die Erschwerung von Ausgabenbeschlüssen vom 4. Dezember 1994 (BGS 121.24) nicht zur Anwendung, weil der zu bewilligende Kredit aus zweckgebundenen finanziellen Mitteln (Strassenbaufonds) finanziert wird. Die Entnahme aus dem Fonds ist finanzrechtlich keine Ausgabe.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Investitionskosten

Das Vorprojekt „Leporello“ bestätigte die in der Botschaft zum Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 ausgewiesene Kostenschätzung (Genauigkeit +/- 20 %).

Das Vorprojekt wurde nach Vorliegen der Nutzungspläne bis auf Stufe Bauprojekt weiterentwickelt. Integrierter Bestandteil des Bauprojektes ist der Kostenvoranschlag. Die Gesamtkosten gemäss aktuellem Kostenvoranschlag (Basis: Bauprojekt, Start Mai 2005) betragen 95.0 Mio. Franken.

Die Kosten verteilen sich wie folgt:

	Franken
Kunstabauten (Aarebrücke, Velo- und Fussgängerbrücke, Gibelintunnel, Unterquerungen SBB und Regionalverkehr Mittelland)	41'900'000.--
Strassenbau und Werkleitungen (inkl. flankierende Massnahmen auf den Kantonsstrassen und Schliessung Wengibrücke)	15'900'000.--
Umweltmassnahmen (Bepflanzung, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Lärmschutzmassnahmen, Altlasten, etc.)	4'900'000.--
Elektromechanik, Betriebseinrichtungen (Lichtsignalanlagen, elektromechanische Ausrüstung Tunnel, Sicherheitseinrichtungen, Beleuchtung, etc.)	5'000'000.--
Grund und Rechte	8'400'000.--
Honorare und Baunebenkosten	15'200'000.--
Unvorhergesehenes	3'700'000.--
Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer	95'000'000.--

Die Abweichung von rund 15.0 Mio. Franken gegenüber den ursprünglich geschätzten Kosten von 80 Mio. Franken sind wie folgt zu begründen:

a. Kunstbauten (Mehrkosten ca. 4.1 Mio. Franken)

- Aufgrund der Vernehmlassung durch das Bundesamt für Strassen muss das Lichtraumprofil (Lichte Höhe) des Tunnels Gibelin von 4.80 m auf 5.20 m vergrössert werden. Zusätzlich musste das Rampengefälle reduziert werden. Dies führt zu einer Tieferlegung des Tunnels und der Rampen und einer entsprechenden Verlängerung der Rampen.
- Aufgrund der im Jahre 2004 zusätzlich durchgeführten geologischen Abklärungen musste das geologische Baugrundmodell revidiert werden. Die gegenüber den ursprünglichen Annahmen ungünstigeren geologischen Verhältnisse führen zu Mehrkosten für die Baugrubenabschlüsse des Gibelintunnels und der SBB-Unterführung sowie die Foundationen der Brücken.
- Projektoptimierungen aufgrund der Resultate des Mitwirkungsverfahrens: z. B. Portalgestaltung Gibelintunnel.
- Verlängerung der SBB-Unterführung aufgrund Vorgaben der SBB.
- Mehrkosten SBB (Hilfsbrücken, Langsamverkehrskosten) aufgrund aktualisierter Kostenschätzungen der SBB.
- Marktpreientwicklung: Bei verschiedenen Baustoffen, z. B. Baustahl sind die Preise seit dem Sommer 2003 markant gestiegen. Weitere Preisanstiege sind bei den Transportkosten zu verzeichnen (Treibstoffe, LSVA).

b. Strassenbau (Mehrkosten ca. 4.2 Mio. Franken)

- Projektergänzungen und -anpassungen aufgrund der Resultate des Mitwirkungsverfahrens und der Einspracheverhandlungen.
- Anpassungen des Projektperimeters im Übergangsbereich zwischen Kantons- und Gemeindestrassenperimeter.
- Zusätzliche Sanierung der Eindolung des Obach-/Dürrbaches im Bereich der Gibelinstrasse.
- Die oben erwähnte Vergrößerung des Lichtraumprofils des Tunnels Gibelin und die damit verbundene Tieferlegung des Tunnels sowie der Tunnelrampen hat auch Einfluss auf das Längenprofil im Zufahrtbereich des Tunnels. So muss z. B. der Knoten Allmendstrasse tiefergelegt werden und dies im Bereich kritischer Baugrundverhältnisse (Grundwasser).
- Zusätzliche Werkleitungsarbeiten.

- Optimierung des Entwässerungskonzeptes aufgrund Vorgaben der Fachstellen (BUWAL, AfU).

c. Umweltmassnahmen (Mehrkosten ca. 0.4 Mio. Franken)

- Die Baukosten für die Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen (Renaturierung Aareufer) liegen über dem im Vorprojekt budgetierten Betrag.
- Die geschätzte Aufwendung für die Entsorgung allfällig belasteter Böden wurde erhöht.

d. Elektromechanik, Betriebseinrichtungen (Mehrkosten ca. 0.5 Mio. Franken)

- Zusätzliche Einrichtungen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit (u. a. SOS-Nischen, Kameras)
- Marktpreisentwicklung

e. Grund und Rechte (Mehrkosten ca. 0.4 Mio. Franken)

- Zusätzliche Landerwerbskosten für die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

f. Honorare und Baunebenkosten (ca. 3.7 Mio. Franken)

- Die Kosten für das selektive Verfahren für die Vergabe der Ingenieurleistungen waren in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.
- Erhöhung des Honorars des Projektverfassers aufgrund nicht vorhersehbarer zusätzlicher Aufwendungen im Rahmen des Auflageverfahrens und Erweiterung des Projektumfanges.
- Im Rahmen des Vorprojektes nicht vollumfänglich budgetierte Aufwendungen für die Bauherrenunterstützung sowie Kosten für zusätzliche Spezialisten (z. B. Umweltbaubegleitung).

g. Unvorhergesehenes (Mehrkosten ca. 1.7 Mio. Franken)

- Die Kosten für Unvorhergesehenes wurden aufgrund des aktuellen Kenntnisstandes, insbesondere aufgrund der heute höher eingestuften geologischen Risiken gegenüber der Kostenschätzung erhöht.

3.2 Finanzierung

Die „Entlastung West“ ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der entsprechende Bundesbeitrag beträgt 44 % an den beitragsberechtigten Kosten. Die beitragsberechtigten Kosten betragen aus heutiger Sicht rund 81.8 Mio. Franken. Damit ergibt sich ein Bundesbeitrag von rund 36 Mio. Franken. Nicht beitragsberechtigt sind die Kosten für den Abschnitt Kreisel Bielstrasse bis Weissensteinstrasse, die kombinierte Velo- und Fussgängerbrücke, die flankierenden Massnahmen zur Schliessung der Wengibrücke sowie ein Anteil der Honorare und Baunebenkosten.

Die definitive Zusicherung des Bundesbeitrages erfolgt durch das UVEK auf der Grundlage der Genehmigung der Nutzungspläne sowie des Beschlusses über den vorliegenden Verpflichtungskredit.

Die Restfinanzierung erfolgt durch den Kanton und die Stadt Solothurn. Der Gemeindeanteil der Stadt Solothurn beträgt 25 %.

Damit ergibt sich folgender Kostenteiler:

	Franken
Gesamtkosten, davon	95'000'000.--
- Bundesbeitrag (44 % von 95 Mio. Franken abzüglich 13.2 Mio. Franken nicht anrechenbare Kosten)	36'000'000.--
- Anteil Stadt Solothurn (25 % von 95 Mio. Franken abzüglich 36 Mio. Franken Bundesbeitrag)	14'750'000.--
Nettoinvestitionen Kanton	44'250'000.--

Die Finanzierung der Nettoinvestitionen von rund 44.3 Mio. Franken erfolgt über den für die Finanzierung der Entlastungsprojekte Solothurn und Olten erhobenen Zuschlag von 15 % auf den Steuern für Motorfahrzeuge. Die Realisierung der Entlastung West wird ca. Ende 2008 abgeschlossen sein. Die Steuererhöhung trat per 1. Januar 2003 in Kraft. Die prognostizierten Gesamteinnahmen aus der zweckgebundenen Motorfahrzeugsteuererhöhung betragen bis Ende 2008 – bei jährlichen Einnahmen von 7.0 bis 7.50 Mio. Franken – somit ca. 42.0 bis 45.0 Mio. Franken. Die Nettokosten für das Projekt "Solothurn, Entlastung West" sind durch diese zweckgebundenen Zusatzeinnahmen damit bis zur Inbetriebnahme der neuen Strassenanlage bereits weitgehend gedeckt.

4. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Walter Straumann
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

5. **Beschlussesentwurf**

Solothurn, Entlastung West; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 56 Abs. 1 Buchstabe a in Verbindung mit § 56 Abs. 2 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (BGS 115.1; WoV-Gesetz), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 17. Mai 2005 (RRB Nr. 2005/1095), beschliesst:

1. Für die Projektierung und die Realisierung des Projektes "Solothurn, Entlastung West" wird ein Verpflichtungskredit von 95 Mio. Franken (inkl. MwSt) bewilligt (Basis Zürcher Baukostenindex 2004 = 107.6 Punkte). Der Verpflichtungskredit verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
2. Vom Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 kommen die Beiträge des Bundes und der Stadt Solothurn in Abzug.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (2)
 Amt für Verkehr und Tiefbau (3)
 Amt für Raumplanung
 Amt für Umwelt
 Finanzdepartement (2)
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentsdienste