KANTON solothurn

SGB 053/2006

Entlastung Region Olten; Bewilligung eines ersten Verpflichtungskredites (Planung, Landerwerb und Vorarbeiten)

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 9. Mai 2006, RRB Nr. 2006/932

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 3
1. Ausgangslage 6
1.1 Projektbeschluss 6
1.2 Das Projekt 6
1.3 Projektstand und Projektablauf 7
1.4 Die Projektoptimierungen 8
1.4.1 Abschnitt Olten 9
1.4.1.1 Gesamtverkehrsprojekt 96 9
1.4.1.2 Optimiertes Projekt 2006 10
1.4.2 Abschnitt Wangen 11
1.4.2.1 Gesamtverkehrsprojekt 96 11
1.4.2.2 Mitwirkungsprojekt 2004 12
1.4.2.3 Optimiertes Projekt 2006 13
1.4.3 Führung des Langsamverkehrs im Bereich der Aarquerung 15
1.4.4 Flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz 15
2. Rechtliches 15
3. Kosten und Finanzierung 16
3.1 Investitionskosten 16
3.2 Kosten des ersten Verpflichtungskredits 16
3.3 Finanzierung 17
3.4 Schlussbemerkungen 18
4. Antrag 18
5. Beschlussesentwurf 19

Kurzfassung

Der Kantonsrat von Solothurn beschloss am 31. Oktober 2001, gestützt auf § 8 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 24. September 2001 und Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 14. August 2001 (RRB Nr. 1594) das Projekt „Entlastung Region Olten".

Dieser Beschluss erlangte Rechtskraft, nachdem an der Abstimmung vom 2. Juni 2002 vom Solothurner Stimmvolk die Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (Steuerzuschlag, Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001) angenommen und in der Folge in Kraft gesetzt wurde.

Die Realisierung des Projekts „Entlastung Region Olten" schafft wesentliche Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Region als Ganzes. Die Bewältigung der Mobilitätsansprüche nimmt dabei Rücksicht auf die Beibehaltung resp. Wiederherstellung möglichst hoher Wohn- und Lebensqualitäten in der Region. Ausgehend vom Verkehrsrichtplan Olten-Gösgen-Gäu berücksichtigt die „Entlastung Region Olten" die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden. Für die vom Verkehr stark betroffenen Gebiete ist eine wirksame Entlastung möglich. Dabei orientiert sich die Planung nicht nur am Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs, sondern zeigt Lösungen im Sinne der «angebotsorientierten Verkehrsplanung» auf und trägt damit zur Entwicklung und Realisierung einer koordinierten Verkehrspolitik und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs bei.

Um die Bevölkerung möglichst früh in die konkrete Planung der „Entlastung Region Olten" einzubeziehen, führte das Bau- und Justizdepartement im Herbst 2004 eine öffentliche Mitwirkung (§ 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978) durch. 103 Stellungnahmen von Privatpersonen, Interessengruppen und Institutionen wurden ausgewertet und in vier Kategorien zur Weiterbearbeitung eingeteilt. Die Mehrheit (79 %) der Mitwirkenden stand dem Projekt positiv oder neutral gegenüber. In zahlreichen Beiträgen wurde die Möglichkeit genützt, konkrete Verbesserungsvorschläge zum Projekt einzubringen.

Im Jahr 2005 wurden erste Ingenieurarbeiten ausgeschrieben und vergeben. Das Projekt wurde in der Folge – u.a. aufgrund der Resultate des Mitwirkungsverfahrens – optimiert. Die Resultate dieses Optimierungsprozesses werden mit der vorliegenden Vorlage dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht.

Die für das optimierte Projekt durchgeführte Kostenschätzung bestätigte den in der Kantonsratsvorlage vom 31. Oktober 2001 prognostizierten Kostenrahmen von rund 260 Mio. Franken. Die vom Kantonsrat erwartete Kostengenauigkeit von +/- 10 % als Grundlage für die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Bauausführung liegt jedoch erst nach Rechtskraft der Erschliessungspläne vor (Anfang 2008).

Vorher fallen jedoch bereits Kosten in der Höhe von rund 92 Mio. Franken an für Planung und Projektierung, den Landerwerb, das Verkehrsmanagement und erste Umgestaltungsmassnahmen sowie Vorarbeiten für den Bau der Entlastungsstrasse. Im Hinblick auf den vom Bund für die Subventionierung aus dem Infrastrukturfonds geforderten Baubeginn 2008 sind diese vorgezogenen Massnah-

men unumgänglich. Somit wird mit dieser Vorlage ein erster Verpflichtungskredit für das Projekt „Entlastung Region Olten“ in der Höhe von 92 Mio. Franken beantragt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen ersten Verpflichtungskredit für das Projekt „Entlastung Region Olten“ (ERO). Dieser umfasst sämtliche Verpflichtungen, welche bis zum Zeitpunkt der Beantragung eines zweiten Verpflichtungskredites für die Ausführungsarbeiten eingegangen werden müssen. Der zweite Verpflichtungskredit wird nach Vorliegen der Plangenehmigung und des Kostenvoranschlages (voraussichtlich anfangs 2008) dem Kantonsparlament beantragt. Bis zu diesem Zeitpunkt sind jedoch die Verträge für die Projektierung und Bauleitung abzuschliessen, Landerwerbe zu tätigen, vorgezogene flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz auszuführen und erste Werkverträge für die Vorarbeiten der Entlastungsstrasse abzuschliessen. Zudem beantragen wir Ihnen Kenntnisnahme von den Optimierungen, welche die ERO im Rahmen der bisherigen Planungsarbeiten erfahren hat.

1. Ausgangslage

1.1 Projektbeschluss

Am 31. Oktober 2001 hat der Kantonsrat das Projekt „Entlastung Region Olten“ 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

Das Projekt „Entlastung Region Olten“ besteht aus folgenden Elementen:

- Neubau der Entlastungsstrasse Olten
- Neubau der Entlastungsstrasse Wangen
- Flankierende Massnahmen (Umgestaltung/Umnutzung) auf den bestehenden Ortsdurchfahrten (H2, H5) in den Gemeinden Hägendorf, Rickenbach, Wangen, Olten, Trimbach, Winznau und Starrkirch-Wil
- Verkehrsmanagementkonzept für die Stadt Olten (mit Einbezug der direkt angrenzenden Gemeinde Wangen).

Die heutige Verkehrssituation im Raum Olten ist für alle Beteiligten unzumutbar. Das Hauptstrassennetz und die wichtigsten innerstädtischen Strassen sind zunehmend überlastet. Dies führt insbesondere bei den grossen Knoten Handelshof, Bahnhofplatz und Postplatz in Olten und auf den Zufahrtsachsen zur Stadt zu Behinderungen. Folgen davon sind ein oftmals unzuverlässiger öffentlicher Busverkehr sowie erheblicher Druck auf die Nebenstrassen der Innenstadt und Wohnquartiere durch Ausweichverkehr. Die hohe Belastung durch den Privatverkehr schränkt den Spielraum zur Förderung des Zweiradverkehrs sowie der Fussgänger massiv ein.

Gemäss Botschaft und Entwurf des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 14. August 2001 verfolgt das Projekt folgende kantonale und regionale Zielsetzungen.

- Entwicklung und Realisierung einer koordinierten Verkehrspolitik

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs

- Beschränkung des Strassennetzausbaues auf qualitative Verbesserungen

- Beibehaltung der Funktionsfähigkeit und die Weiterentwicklung der Region als Ganzes. Die Bewältigung der entsprechenden Mobilitätsansprüche darf jedoch nur unter Beibehaltung resp. Wiederherstellung möglichst hoher Wohn- und Lebensqualitäten für das regionale Zentrum erfolgen.

- Berücksichtigung der Anliegen aller Verkehrsteilnehmer, ohne dass eine Problemverlagerung stattfindet oder dass neue Probleme geschaffen werden. Die Planung darf sich nicht nur am Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs orientieren, sondern muss Lösungen innerhalb bestehender Grenzen – die u.a. auch durch die Umwelt vorgegeben werden – aufzeigen, wie die zukünftigen Bedürfnisse erfüllt werden können («angebotsorientierte Verkehrsplanung»).

Das grosse öffentliche Interesse an der Realisierung der ERO zeigt auch der Umstand, dass der Bundesrat das Projekt in die gesamtschweizerische Liste der dringlichen Agglomerationsprojekte des Infrastrukturfonds aufgenommen hat und das Vorhaben voraussichtlich mit 128 Mio. Franken aus diesem finanziert. Bedingung des Bundes ist, dass mit der Realisierung bis Ende 2008 begonnen wird.

1.3 Projektstand und Projektablauf

Der auf § 8 Abs. 2 des Strassengesetzes gestützte Projektbeschluss des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 hatte – untermalt mit einem Übersichtsplan 1 : 20'000 – konzeptionellen Charakter und enthielt eine Umschreibung der geplanten Neubaustrecken und der flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz. Der relativ hohe Abstraktionsgrad der Planung genügte einerseits durchaus für die Meinungsbildung gemäss § 8 Abs. 2 Strassengesetz, war aber hinsichtlich eines möglichen negativen Abstimmungsergebnisses im Falle des Referendums auch aus Kostengründen gewählt worden.

Nach Rechtskraft des Genehmigungsbeschlusses und der positiven Volksabstimmung über die Finanzierung der ERO durch einen Zuschlag der Motorfahrzeugsteuer wurde die Planung weiter vorangetrieben.

Mit dem Ziel, die Bevölkerung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in die **konkrete** Planung der „Entlastung Region Olten“ miteinzubeziehen, führte das Bau- und Justizdepartement im Herbst 2004 eine öffentliche Mitwirkung, entsprechend § 3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), durch.

Der überwiegende Teil (79 %) der eingegangenen Stellungnahmen (total 103, darunter 16 von Interessengruppen und Institutionen) kann als positiv oder neutral eingestuft werden. Die Verfasserinnen und Verfasser äusserten sich vielfach nicht einfach zum Sinn und Zweck des Projektes, sondern nutzten die Gelegenheit, Anregungen und Ideen zu verschiedenen Themen einzubringen. Die eindeutig kritischen und die klar befürwortenden Eingaben halten sich die Waage. Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden detailliert erfasst und beurteilt. Diese Sammlung der Mitwirkungsbeiträge bildete die

Grundlage für den vom Regierungsrat am 18. Januar 2005 genehmigten Mitwirkungsbericht (RRB Nr. 2005/170).

Am häufigsten enthielten die Mitwirkungsbeiträge Anregungen zu:

- Linienführung der Entlastungsstrasse in verschiedenen Streckenabschnitten, inkl. Anbindung der Entlastungsstrasse an die Mittelgäustrasse
- Aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs im Sinne zusätzlicher Buslinien oder Fahrplanverdichtungen
- Realisierung geeigneter Massnahmen für den Langsamverkehr
- Planerische und finanzielle Sicherstellung der Umgestaltungsmassnahmen und der ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen
- Erschliessung von Olten SüdWest.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts durch den Regierungsrat wurde das Mitwirkungsverfahren nach § 3 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) formell abgeschlossen. Einige der im Mitwirkungsverfahren eingebrachten Anregungen – insbesondere bezüglich Linienführung - wurden mittlerweile bei der Weiterprojektierung berücksichtigt.

Vorgängig zum Mitwirkungsverfahren wurden zu einzelnen Spezialthemen (z.B. Geologie, Altlasten, Verkehrszahlen usw.) im Sinne von Vorabklärungen bereits Planerleistungen erbracht. Ab Herbst 2004 liefen diverse Submissionen zur Auswahl der Projektingenieure. Die wichtigsten Planeraufträge konnten zwischenzeitlich vergeben werden. Die Auflage der Nutzungspläne ist im zweiten Quartal 2007 vorgesehen.

Daneben wurden mit der Mehrzahl der durch die Linienführung direkt betroffenen Anstösser Landerwerbsgespräche aufgenommen und erste Landerwerbsgeschäfte getätigt. Es ist beabsichtigt, bis zur öffentlichen Projektauflage den Landerwerb bereits zu einem grossen Teil abzuwickeln oder mit Vorverträgen zu regeln.

In den Jahren 2007/08 soll als Teil der vorgezogenen flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz ein Verkehrsmanagement für die Stadt Olten realisiert werden. Auf Streckenabschnitten der bestehenden Kantonsstrassen H2 und H5, bei denen die Entlastungsstrassen zukünftig keine markante Verkehrsumlagerung bewirken, können zudem bereits vor dem Baubeginn der Entlastungsstrasse einzelne Umgestaltungsmassnahmen realisiert werden.

Der Baubeginn für die eigentliche Umfahrungsstrasse ist auf den Herbst 2008 terminiert.

1.4 Die Projektoptimierungen

Die dem Projektbeschluss vom 31. Oktober 2001 zugrunde liegende Linienführung basiert auf dem Gesamtverkehrsprojekt aus dem Jahre 1996 (GVP 96).

Vom 3. September bis 8. Oktober 2004 wurde für das gesamte Projekt ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Mitwirkungsverfahrens wurde insbesondere eine konsequente Bünde-

lung der beiden Verkehrsträger Bahn und Umfahrungsstrasse gefordert. Zudem wurde die Lage des Anschlusses Chalchofen im Grüngürtel zwischen Olten und Wangen in Frage gestellt. Weiter wurde der Anschluss der Entlastungsstrasse an den Viadukt in Wangen, insbesondere aufgrund des damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommens auf den Viadukt, kritisiert.

Aufgrund der Resultate des Mitwirkungsverfahrens sowie ergänzender Variantenstudien wurde die im Projektbeschluss vom 31. Oktober 2001 dokumentierte Linienführung optimiert. Dieser Optimierungsprozess wird im Folgenden dokumentiert.

1.4.1 Abschnitt Olten

1.4.1.1 Gesamtverkehrsprojekt 96

Die Linienführung des Abschnittes Olten gemäss dem GVP 96 kann wie folgt charakterisiert werden:

- Zwischen dem Tunnelportal West des geplanten Hausmatttunnels und dem „Hunzikerareal“ wird die Umfahrungsstrasse entlang dem Bahndamm geführt.
- Im Gebiet Gheid verläuft die Entlastungsstrasse südlich der Dünnern im Uferbereich parallel zum Flusslauf.
- Der Anschluss der Entlastungsstrasse an die H5 erfolgt im Gebiet Chalchofen, d. h. im Grüngürtel zwischen Olten und Wangen.

Die Linienführung basierte auf der Idee einer Industrienutzung zwischen dem Tunnelportal West und dem Gheid.

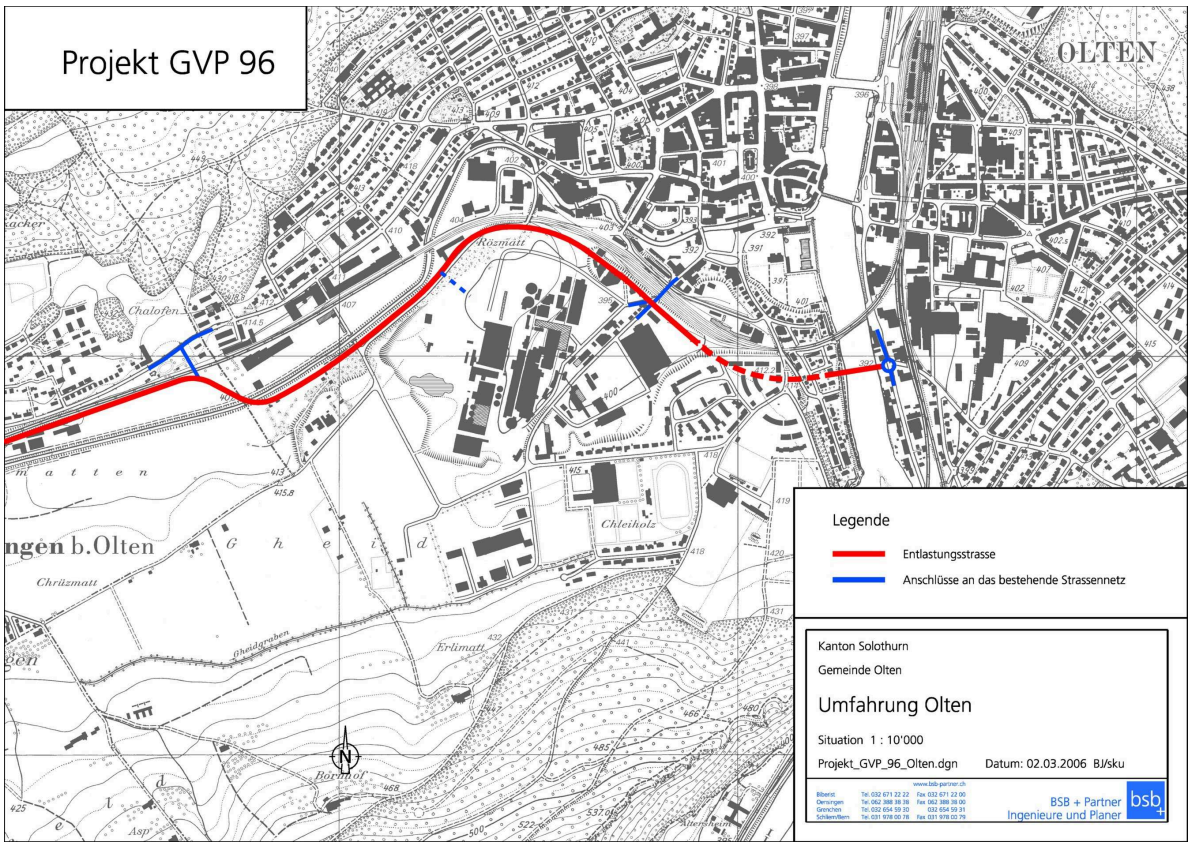

Abb. 1: Projekt GVP 96, Übersicht Linienführung Olten, Massstab ca. 1 : 20‘000

1.4.1.2 Optimiertes Projekt 2006

Die Linienführung wurde aufgrund der Resultate des Mitwirkungsverfahrens optimiert. Zudem hat sich die Randbedingung der Industrienutzung infolge des Vorhabens Olten SüdWest （Wohnnutzung） grundsätzlich verändert. Hauptmerkmale der neuen Linienführung gemäss dem optimierten Projekt 2006 sind:

- Konsequente Bündelung der Umfahrungsstrasse mit der Bahn zwischen dem Tunnelportal West und der Gemeindegrenze Olten/Wangen.

- Verschiebung des Anschlusses Chalchofen bis unmittelbar westlich an das USEGO-Areal.

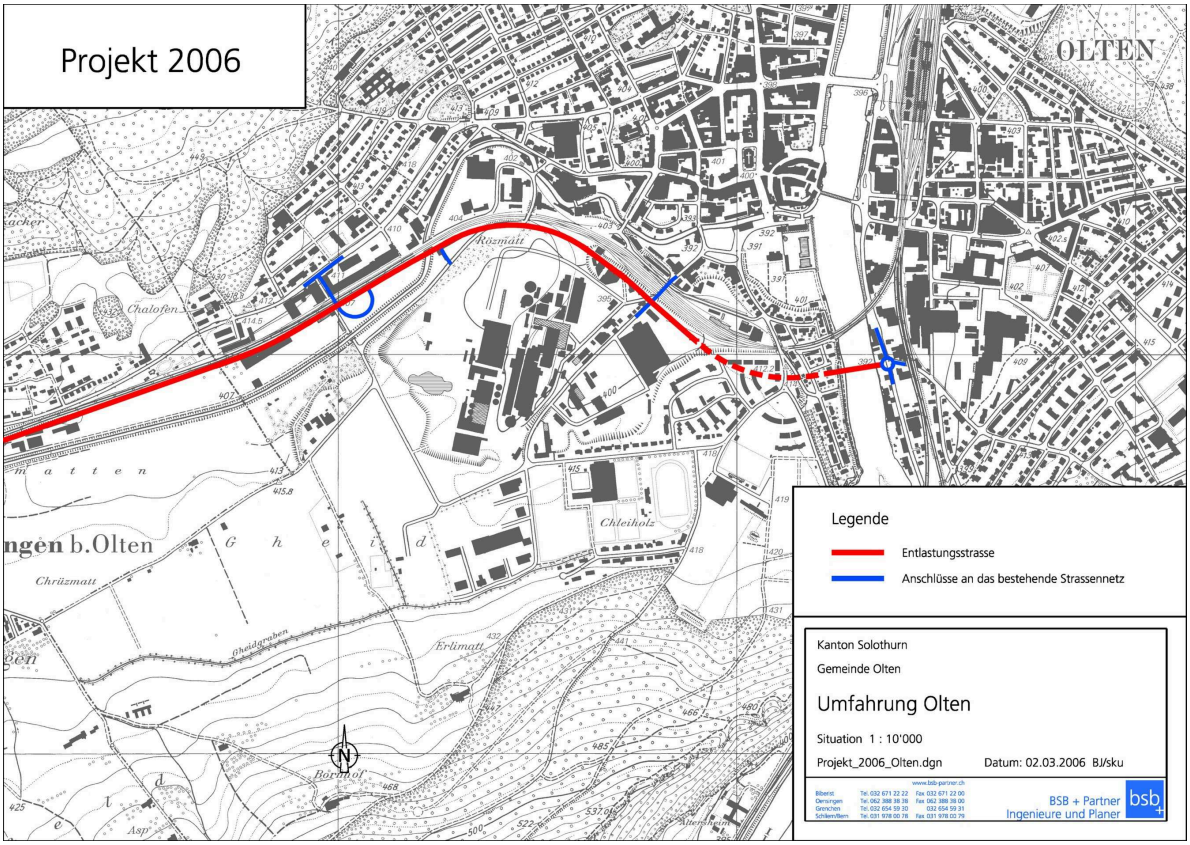

Abb. 2: Projekt 2006, Übersicht Linienführung Olten, Massstab ca. 1 : 20‘000

Die neue Linienführung weist gegenüber dem GVP 96 wesentliche Vorteile auf. Durch die Bündelung der Umfahrungsstrasse mit der Bahn erfolgt eine Bündelung der beiden Lärmquellen Strasse und Bahn. Die beiden Landschaftselemente und Naherholungsräume „Dünnern“ und „Grüngürtel zwischen Olten und Wangen“ werden nicht mehr tangiert. Für die Dünnern wird auch bezüglich Hochwasser-schutz der notwendige Fliessraum langfristig sichergestellt. Die Gewässergefährdung durch Gefahren-transporte wird reduziert.

Die städtebauliche Qualität wird durch die nach Norden verlegte Entlastungsstrasse und der damit verbundenen Erhaltung des Erholungs- und Naturraumes entlang der Dünnern gesteigert.

Hingegen wird durch die Bündelung von Strasse und Bahn das Areal des Industriebetriebes Stirnimann gegenüber dem GVP 96 stärker tangiert. Die Vorteile der neuen Linienführung werden somit durch höhere Investitionskosten für die Arealanpassung des Industriebetriebes Stirnimann im Umfang von rund 15 Mio. Franken erkauft.

1.4.2 Abschnitt Wangen

1.4.2.1 Gesamtverkehrsprojekt 96

Die Linienführung des Abschnittes Wangen gemäss GVP 96 weist folgende Hauptmerkmale auf:

- Verlauf von der Gemeindegrenze Olten/Wangen gegen Westen entlang der Dünnern auf dem Trassee der Untern Dünnernstrasse.

- Unterquerung der Mühlegasse und des Bahnhofes Wangen in einem im Grundwasser liegenden Tunnel.

- Verlauf auf dem Trassee der heutigen Industriestrasse gegen Westen bis vor die Gemeindegrenze zu Rickenbach und Anschluss an die Kantonsstrasse H5 an der Gemeindegrenze Wangen/Rickenbach (westlicher Endpunkt der Entlastungsstrasse).

Gemäss dem GVP 96 waren somit für die Gestaltung der Linienführung des Abschnittes Wangen folgende Grundsätze massgebend:

- Vollständige Umfahrung des Siedlungsgebietes von Wangen.

- „Wasserscheide Rickenbach“, d. h. die Agglomeration Olten und die Gemeinde Wangen sollten über die Entlastungsstrasse Olten und via Aarburg an das Hochleistungsnetz (A1/A2) angeschlossen werden. Das Gebiet westlich von Wangen wird über die Hauptstrasse H5 und den Autobahnanschluss Egerkingen an das Hochleistungsnetz angeschlossen.

- Auf eine Fortsetzung der Entlastungsstrasse von Wangen gegen Westen wird daher im GVP 96 verzichtet.

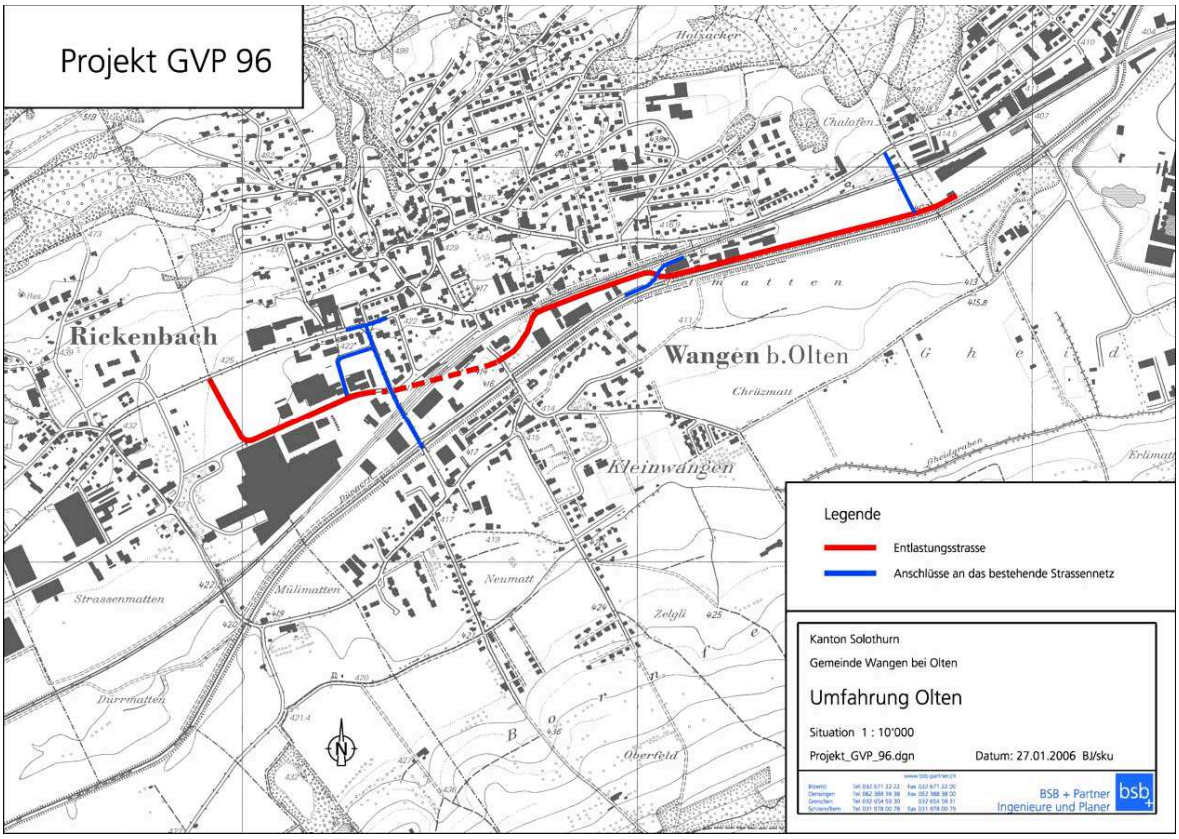

Abb. 3: Projekt GVP 96, Übersicht Linienführung Wangen, Massstab ca. 1 : 20'000

1.4.2.2 Mitwirkungsprojekt 2004

Gegenüber dem GVP 96 wurde für die Mitwirkung das Projekt im Abschnitt Wangen aufgrund einer Studie der Fachhochschule Burgdorf angepasst. Die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem GVP 96 waren:

- Linienführung durchgehend entlang der Bahnlinie (Bündelung der Verkehrsachsen).

- Anschluss der Entlastungsstrasse über eine Rampe an den bestehenden Viadukt und damit Anschluss der Entlastungsstrasse an die H5 direkt westlich des Ortskernes von Wangen. Anstelle des Anschlusses der Entlastungsstrasse an die Hauptstrasse H5 an der Gemeindegrenze Wangen/Rickenbach tritt somit der Anschluss an die H5 über den Viadukt westlich des Ortskernes von Wangen.

- Dadurch Verzicht auf die aufwändige Untertunnelung des Bahnhofes Wangen und auf die Weiterführung der Entlastungsstrasse bis zur Gemeindegrenze Wangen/Rickenbach.

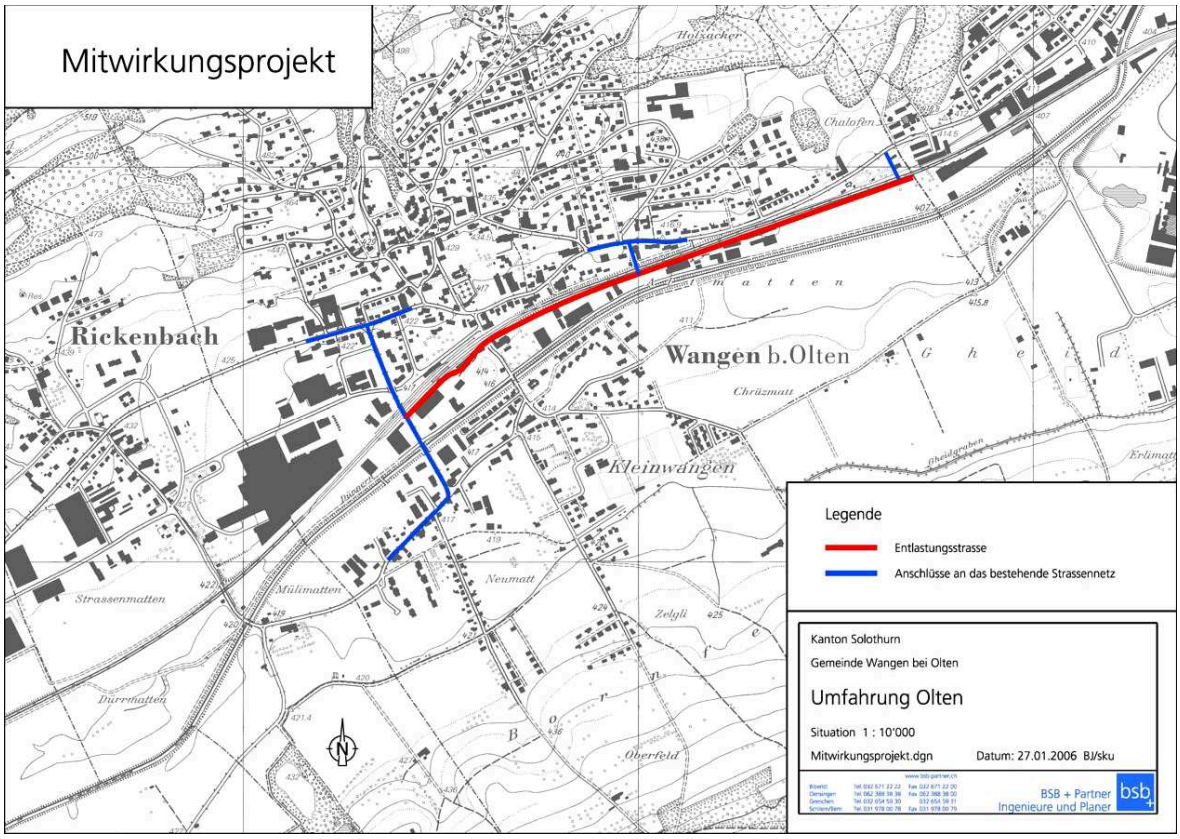

Abb. 4: Mitwirkungsprojekt, Übersicht Linienführung Wangen, Massstab ca. 1 : 20'000

Damit wurde vom Konzept GVP 96 abgewichen, indem auf die vollständige Umfahrung des Siedlungsgebietes von Wangen verzichtet wurde.

1.4.2.3 Optimiertes Projekt 2006

Das Projekt 2006 stellt eine Weiterentwicklung des Mitwirkungsprojektes dar. Daneben flossen weitere Erkenntnisse der im Jahre 2005 durchgeführten Projektoptimierungen ein.

Hauptmerkmale der Linienführung des Abschnittes gemäss Projekt 2006 sind:

- Anschluss an den Viadukt analog dem Mitwirkungsprojekt
- zusätzlich: Weiterführung der Entlastungsstrasse unter dem Viadukt hindurch und entlang der Bahnlinie mit einem Anschluss an die Mittelgäustrasse in Rickenbach.

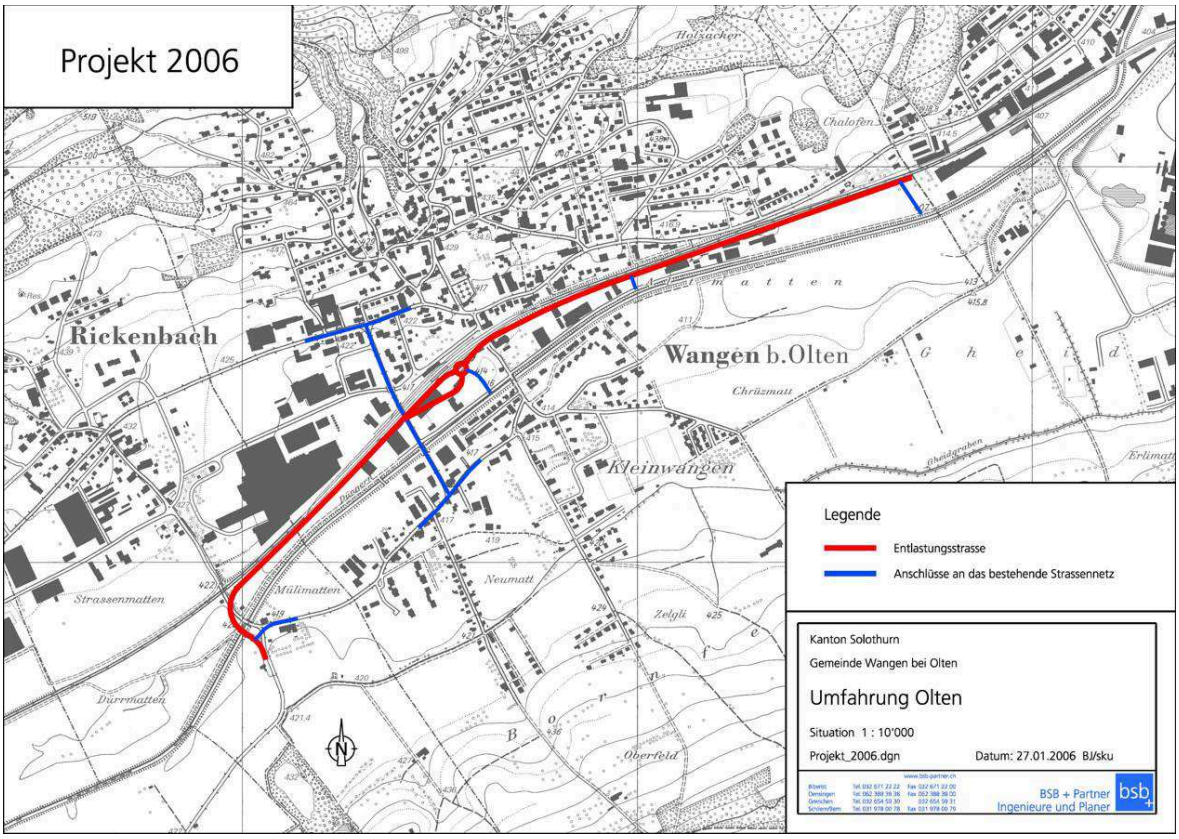

Abb. 5: Projekt 2006, Übersicht Linienführung Wangen, Massstab ca. 1 : 20'000

Das Projekt 2006 bedeutet gegenüber dem Mitwirkungsprojekt eine Rückkehr zum ursprünglichen Konzept einer Umfahrung bis Rickenbach. Die Verkehrsmenge auf dem Viadukt wird gegenüber der Mitwirkungsvariante wesentlich reduziert. Die Anbindung an die Mittelgäustrasse ermöglicht zudem neben der Entlastung des Dorfkerns von Wangen auch eine Entlastung von Kleinwangen. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge wird in Kleinwangen von rund 9'000 auf 2'000 Fahrzeuge pro Tag reduziert. Dadurch werden ca. 25 Liegenschaften mit Wohnnutzung von den negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs entlastet. Insbesondere kann die Überschreitung der Lärmimmissionsgrenzwerte – im Gegensatz zu den übrigen Projektvarianten - vermieden werden.

Zusätzlich entfällt durch den Verzicht der Untertunnelung des Bahnhofareals gegenüber dem GVP 96 die massive Beeinträchtigung des Grundwasserstromes. Die Tunnelsohle gemäss GVP 96 liegt durchgehend unter dem Grundwasserspiegel und stellt damit eine dauernde Beeinträchtigung des Grundwasserstromes dar.

Zudem weist die neue Linienführung durch den Wegfall der hohen Erstellungskosten für den Tunnel (rund 40 Mio. Franken) - trotz der Anbindung der Entlastungsstrasse an die Mittelgäustrasse und dem damit verbundenen Landerwerb - per Saldo ein Reduktion der Investitionskosten von rund 18 Mio. Franken auf.

Die Vorteile des Projekts 2006 werden gegenüber dem Projekt GVP 96 mit folgenden Nachteilen erkauft:

- Der Abschnitt der Dorfstrasse westlich des Viadukts wird gegenüber dem GVP 96 vom Durchgangsverkehr nicht entlastet. Davon sind hauptsächlich Gewerbebauten, aber auch ca. 8 Liegenschaften mit Wohnnutzung betroffen.

- Die Betriebe „Kaldewei“ und „Brügger“ werden stark tangiert. Aus heutiger Sicht muss davon ausgegangen werden, dass diese Betriebe am jetzigen Standort nicht aufrecht erhalten werden können.

Die durchgeführten Untersuchungen und Vergleiche führen trotzdem eindeutig zum Schluss, dass das Projekt 2006 gegenüber dem GVP 96 und dem Mitwirkungsprojekt deutliche Vorteile aufweist.

Gegenüber dem im Vergleich mit dem GVP 96 verkürzten Mitwirkungsprojekt (Wegfall des westlichen Abschnittes bis an die Gemeindegrenze zu Rickenbach) stellt das Projekt 2006 zudem eine Rückkehr zum Konzept einer Entlastungstrasse bis nach Rickenbach dar, wie sie auch in den kantonalen Richtplan 2000 aufgenommen wurde.

1.4.3 Führung des Langsamverkehrs im Bereich der Aarquerung

Gemäss GVP 96 war eine Nutzung der Neuen Aarebrücke durch Fussgänger und Velofahrer nicht vorgesehen. Im Rahmen der Mitwirkung zeigte sich das Bedürfnis einer gegenüber der heutigen Situation verbesserten Situation der Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr, insbesondere auch in Bezug auf den schmalen Gäubahnsteg. Deshalb wurde entschieden, das Projekt mit einem verbesserten Übergang für den Langsamverkehr zu ergänzen.

Die in der Folge untersuchten Variantenuntersuchungen zeigten, dass die Führung des Langsamverkehrs entlang der neuen Aarebrücke aus verkehrstechnischen, konstruktiven und gestalterischen Gründen unzweckmässig ist. Deshalb wurde entschieden, den bestehenden Gäubahnsteg durch einen neuen Steg für den Langsamverkehr zu ersetzen. Die damit verbundenen Mehrkosten gegenüber dem GVP 96 betragen ca. 2.5 Mio. Franken.

1.4.4 Flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz

Das unter Ziffer 1.3 erwähnte Verkehrsmanagement Olten wurde als Bestandteil der Umgestaltungsmassnahmen in das Gesamtprojekt aufgenommen. Damit entstehen keine Mehrkosten gegenüber den im erwähnten Beschluss ausgewiesenen Aufwendungen, können damit doch die baulichen Aufwendungen der Umgestaltungsmassnahmen in Olten und Wangen entsprechend reduziert werden.

Die Gesamtkosten für das Projekt „Entlastung Region Olten“ belaufen sich, unter Berücksichtigung der Optimierungen gemäss Ziffer 1.4.1 bis 1.4.4 sowie verschiedener technischen Anpassungen, für das optimierte Projekt 2006 auf rund 265 Mio. Franken. Die Genauigkeit entspricht dem Detaillierungsgrad eines Vorprojektes und beträgt somit +/- 20 %.

2. Rechtliches

Der Beschluss des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 war kein Kreditbeschluss, sondern ein Projektbeschluss in Kenntnis der prognostizierten Kosten.

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 der Kantonsverfassung (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

Für das vom Kantonsrat im Jahr 2001 bewilligte Projekt „Entlastung Region Olten“ wurden mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % Gesamtkosten von 260 Mio. Franken ermittelt. Unter Berücksichtigung der Teuerung 2001 – 2006 entspricht dies Gesamtkosten von rund 275 Mio. Franken. Auch unter Berücksichtigung des aktuellen Projektierungsstandes - insbesondere der unter Ziffer 1.4 dokumentierten Projektoptimierung - können die prognostizierten Gesamtkosten eingehalten werden: Die Gesamtkosten betragen aus heutiger Sicht rund 265 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 20 %). Die Erstellung eines Kostenvoranschlages mit der Genauigkeit +/-10 % als Basis für den zweiten Verpflichtungskredit (für die Realisierungsphase) wird jedoch erst nach der Planauflage und der Berücksichtigung allfälliger Einsprachen möglich sein.

3.2 Kosten des ersten Verpflichtungskredits

Der erste Verpflichtungskredit umfasst die bis Anfang 2008 abzuschliessenden Verpflichtungen resp. auflaufenden Kosten. Diese betragen aus heutiger Sicht (Prognoserechnung):

Honorare für Planung, Projektierung und Bauleitung: Der Betrag umfasst sämtliche Kosten, welche bis zum Zeitpunkt der Bewilligung des zweiten Verpflichtungskredites auflaufen resp. verpflichtet werden müssen. Diese beinhalten insbesondere sämtliche Ingenieurleitungen für den Bau der Entlastungsstrasse, inkl. Bauleitung.	27'000'000.--
Landerwerb: Diese Landerwerbskosten beinhalten diejenigen Landerwerbsabschlüsse, welche im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung des Planbewilligungsverfahrens anzustreben sind.	40'000‘000.--
Baukosten Entlastungsstrasse: Im Jahre 2008 sind erste Werkverträge für den Bau der Entlastungsstrasse abzuschliessen. Diese umfassen Vorarbeiten wie Abbrüche, Baustellenerschliessungen, Schüttarbeiten, etc.	6'000‘000.--

Baukosten für die Realisierung des Verkehrsmanagements Olten/Wangen sowie Umgestaltungsmassnahmen, welche vor Eröffnung der Entlastungsstrasse eingeleitet werden können.	19'000'000.--
Bruttokosten	**92'000'000.--**

3.3 Finanzierung

Die Kosten des Kantons werden aus dem Strassenbaufonds bezahlt. Dieser wird mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern, den Beiträgen aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geäufnet. Für die Finanzierung der Entlastungsprojekte Solothurn und Olten wird für maximal 20 Jahre zusätzlich ein Zuschlag von 15 % auf die Motorfahrzeugsteuer erhoben. Zudem wird bis zur Finanzierung die LSVA ganz und – nach bisherigem Recht - der Ertrag des Treibstoffzolles zur Hälfte dem Strassenbaufonds zugewiesen.

Im Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 wurde von einem zu erwartenden Bundesbeitrag von 44 % der anrechenbaren Kosten an das Gesamtverkehrsprojekt Olten ausgegangen. Das entspricht den in der unter 1.1 erwähnten Botschaft genannten 95.4 Mio. Franken. Mit der Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) (BBL 2002, 2. 229111; BBL 2003, S. 659111, Bundesgesetz vom 3. Oktober 2003) entfällt dieser Bundesbeitrag. In der Zwischenzeit ist die ERO vom Bund jedoch in die Liste der dringlichen Agglomerationsprojekte des Infrastrukturfonds aufgenommen worden. Das führt dazu, dass der Bund voraussichtlich die Hälfte der veranschlagten Kosten von ca. 260 Mio. Franken, gemäss aktueller Infrastrukturvorlage rund 128 Mio. Franken übernimmt. Das hat zur Folge, dass die Nettokosten des Kantons wegen der erhöhten Subventionierung durch den Bund von ca. 32 Mio. Franken vorzeitig bezahlt und somit auch der Motorfahrzeugsteuerzuschlag vorzeitig aufgehoben werden kann. Überdies hat der NFA auf den Strassenbaufonds folgende positive Auswirkungen (Modellrechnungen, Franken pro Jahr):

- Globalbeiträge des Bundes an Hauptstrassen 1.5 – 2.0 Mio. Fr.
- Mineralsteuerbeitrag/Strassenabgaben (neu: Zweckbindung) 2.5 – 4.5 Mio. Fr.
- Minderausgaben für Autobahnunterhalt, Betrieb und Polizei und bauliche Aufwendungen Autobahn 5.8 – 7.0 Mio. Fr.

Damit ergibt sich durch den NFA - abgesehen vom Infrastrukturfonds - faktisch eine Entlastung des Strassenbaufonds von 9.8 – 13.5 Mio. Franken pro Jahr. Mit dieser finanzpolitisch positiven Entwicklung dürfte der Strassenbaufonds früher ausgeglichen sein, als in der Botschaft des Regierungsrates vom 14. August 2001 (Grundlage für den KRB vom 31. Oktober 2001) angenommen.

Der Kostenverteiler zwischen Kanton und Gemeinden kann aufgrund des neuen Strassengesetzes vom 1. Januar 2001 resp. 1. Januar 2002 (BGS 725.11) und der Kantonsstrassenbeitragsverordnung vom 13. August 2002 (BGS 725.112) eine Änderung erfahren. Indessen dürften sich prozentmässig keine gravierenden Verschiebungen ergeben, zumal Umfahrungsstrassen gemäss § 13 der Verordnung einer separaten Vereinbarung unterliegen. Die Gemeindebeiträge betragen gemäss der unter 1.2 erwähnten Botschaft rund 17 % der Bruttokosten. Aus heutiger Sicht werden demnach vom beantragten

Verpflichtungskredit von brutto 92 Mio. Franken nach Abzug der Bundes- und Gemeindeanteile netto rund 31 Mio. Franken den Strassenbaufonds belasten.

3.4 Schlussbemerkungen

Der vorliegende Verpflichtungskredit ist einerseits ein Planungskredit und dient andererseits zur Sicherstellung der Kosten für Landerwerb, Vorarbeiten und vorgezogene flankierende und Umbaumassnahmen auf dem Kantonsstrassennetz. Die Aufteilung in zwei Verpflichtungskredite ergibt sich aus folgenden Gründen:

1. Die vom Kantonsrat erwartete Kostengenauigkeit von +/- 10 % als Grundlage für die Bewilligung eines Gesamtkredites liegt erst nach Rechtskraft der Erschliessungspläne vor (Anfang 2008).

2. Vorher fallen Kosten für Planung und Projektierung, für den Landerwerb, das Verkehrsmanagement und erste Umgestaltungsmassnahmen sowie Vorarbeiten für den Bau der Entlastungsstrasse an. Im Hinblick auf den vom Bund für die Subventionierung aus dem Infrastrukturfonds geforderten Baubeginn 2008 sind diese vorgezogenen Massnahmen unumgänglich.

Es besteht kein Grund zur Annahme, dass der im Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 genannte Kostenrahmen von 260 Mio. Franken (exkl. Teuerung) nicht eingehalten werden kann. Wir werden Ihnen den zweiten Verpflichtungskredit im Frühjahr 2008 unterbreiten.

Wir bitten Sie, den beantragten ersten Verpflichtungskredit unter Kenntnisnahme der Projektoptimierungen zu bewilligen.

4. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Christian Wanner	Dr. Konrad Schwaller
Landammann	Staatsschreiber

5. Beschlussesentwurf

Entlastung Region Olten; Bewilligung eines ersten Verpflichtungskredites (Planung, Landerwerb und Vorarbeiten)

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 9. Mai 2006 (RRB Nr. 2006/932), beschliesst:

1. Für das Projekt „Entlastung Region Olten“ wird ein erster Verpflichtungskredit von 92.0 Mio. Franken (inkl. MwSt.) bewilligt.

2. Vom Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 kommen die Beiträge von Bund und Gemeinden in Abzug.

3. Von den Projektänderungen gegenüber dem Beschluss des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 wird Kenntnis genommen.

4. 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 (2)
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste