

## ***Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 16. September 2008, RRB Nr. 2008/1658

### **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

### **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage .....	6
1.1 Gesetzliche Grundlagen .....	6
2. Erwägungen .....	6
2.1 Das Strassennetz des Kantons Solothurn .....	6
2.1.1 Umfang des bestehenden Netzes .....	6
2.1.2 Zustand des Strassennetzes .....	8
2.2 Schwerpunkte des Programmes .....	10
2.2.1 Grossprojekte.....	10
2.2.1.1 Fertigstellung Solothurn, Entlastung West.....	11
2.2.1.2 Entlastung Region Olten .....	11
2.2.1.3 Flankierende Massnahmen A5.....	11
2.2.1.4 Betonstrassensanierungen Oberbuchsiten bis Rickenbach .....	12
2.2.1.5 Wangen bei Olten, Sanierung SBB-Überführung/Viadukt .....	12
2.2.1.6 Olten-Winzgau, Gösgerstrasse, Sanierung Rankwoogbrücke .....	12
2.2.1.7 Rickenbach-Hägendorf, Sanierung Bahnübergang Mühle.....	12
2.2.2 Kleinprojekte.....	14
2.2.3 Total Ausgaben Strassenbau in den Jahren 2009 – 2012.....	14
3. Nationalstrassen .....	14
4. Antrag .....	16
5. Beschlussesentwurf .....	18

## Beilagen

Anhang 1: Zusammenstellung der Grossprojekte

Anhang 2: Zusammenstellung der Kleinprojekte

## Kurzfassung

Gestützt auf § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) erstellt der Regierungsrat ein Mehrjahresprogramm Strassenbau. Auf dieser Basis bewilligt der Kantonsrat die Kredite für den Neubau, die Änderung und den Unterhalt der Kantonsstrassen.

Die Investitionstätigkeit des Amtes für Verkehr und Tiefbau ist in den Jahren 2009 – 2012 geprägt von der Realisierung des Projektes „Entlastung Region Olten, ERO“. Das Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012 beleuchtet jedoch in erster Linie jene Investitionsschwerpunkte, welche neben diesem für den Kanton Solothurn ausserordentlichen Projekt realisiert werden sollen.

So sind Investitionen in die Substanzerhaltung ein Schwerpunkt des vorliegenden Mehrjahresprogramms. Dem Auftrag des Kantonsrates vom 26. Juni 2007 (A 026/2006) zur Sicherstellung der Substanzerhaltung der Kantonsstrassen wird damit Folge geleistet. Neben der Sanierung des Strassenoberbaus, welcher vielerorts starke Deformationen und Risse aufweist, gilt es den Rückstand bei der Instandsetzung bei den Kunstbauten aufzuholen. Auch sind Betonstrassen in einem zum Teil besorgniserregenden Zustand, welchem mit Totalsanierungen begegnet werden muss.

Das vorliegende Mehrjahresprogramm enthält jedoch nicht nur Sanierungsprojekte. Mit verschiedenen Projekten sollen Unfallschwerpunkte beseitigt werden. Auch soll die Sicherheit auf Schulwegen entlang von Kantonsstrassen mit verschiedenen Massnahmen erhöht werden. Nach wie vor gross ist der Bedarf an Lärmsanierungen. Wegen den gesunkenen Bundesbeiträgen wird es jedoch bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms zu Verzögerungen kommen.

Die Kantonsstrassen entsprechen zudem nicht überall den Anforderungen der Störfallverordnung des Bundes (SR 814.012) und müssen entsprechend angepasst werden.

Schliesslich ist nach dem Strassengesetz die Verantwortung für den Betrieb und Unterhalt von über 50 Lichtsignalanlagen im Jahre 2001 von den Gemeinden an den Kanton übergegangen. Diese Anlagen sind zum Teil sehr alt und in einem schlechten Zustand. Weil erforderliche Ersatzteile nicht mehr zu beschaffen sind, werden sie teilweise gänzlich ersetzt.

Mit der vorliegenden Botschaft unterbreiten wir dem Kantonsrat das Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012 zur Kenntnisnahme.

Gleichzeitig beantragen wir, basierend auf § 56 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über die Wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G, BGS 115.1)

- einen Verpflichtungskredit für die Betonstrassensanierung Oberbuchsiten bis Rickenbach in der Höhe von brutto 8,5 Mio. Franken
- einen Zusatzkredit für die Sanierung der SBB-Überführung/Viadukt in Wangen b. Olten in der Höhe von brutto 2,0 Mio. Franken
- einen Zusatzkredit für die Sanierung der Rankwoogbrücke, inkl. Kreiselneubau in Olten / Winznau in der Höhe von brutto 3,5 Mio. Franken.

In den nächsten vier Jahren sollen brutto rund 364 Mio. Franken (netto 195 Mio. Franken) in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Davon entfallen rund 251 Mio. Franken auf Grossprojekte mit Nettokosten von ca. 120 Mio. Franken und 113 Mio. Franken auf Kleinprojekte mit Nettokosten von rund 75 Mio. Franken.



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über das Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012.

## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Gesetzliche Grundlagen**

Gestützt auf § 8 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) erstellt der Regierungsrat ein Mehrjahresprogramm Strassenbau. Auf dieser Basis bewilligt der Kantonsrat die Kredite für den Neubau, die Änderung und den Unterhalt der Kantonsstrassen.

Gemäss § 7 Abs. 2 des Strassengesetzes ist bei der Umsetzung auf die Grundsätze der Raumplanung und des Umweltschutzes Rücksicht zu nehmen.

Mit der vorliegenden Botschaft unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat das Mehrjahresprogramm Strassenbau zur Kenntnisnahme.

Dieses nach Anhörung der Einwohnergemeinden erstellte Mehrjahresprogramm wird – abgestimmt auf den Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) – jährlich aktualisiert (Mehrfjahresplanung) und um ein Jahr erweitert, bevor es im Jahr 2012 grundsätzlich überarbeitet wird.

Auf der Basis der jährlich fortgeschriebenen Mehrjahresplanung erteilt der Kantonsrat jeweils im Rahmen der Genehmigung des Voranschlags einen Sammelverpflichtungskredit für jene Vorhaben mit Nettokosten von weniger als 3 Mio. Franken (Kleinprojekte), welche im Jahr des Voranschlages in Angriff genommen werden. Im Wissen, dass nicht alle Projekte wie geplant realisiert werden können, sind bei der Berechnung der Projektkosten resp. dem Sammelverpflichtungskredit 10 % für Unvorhergesehenes eingerechnet. Für Vorhaben mit Nettokosten von mehr als 3 Mio. Franken (Grossprojekte) beantragen wir dem Kantonsrat jeweils dann die Bewilligung eines Verpflichtungskredites, wenn die Planung des entsprechenden Vorhabens eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % aufweist. Die Beschlüsse über die Verpflichtungskredite unterliegen weder dem Gesetz über die Erschwerung von Ausgabenbeschlüssen vom 4. Dezember 1994 (BGS 124. 24) noch dem Finanzreferendum, sofern Mittel aus dem Strassenbaufonds Verwendung finden. Die Kredite im Bereich der Erfolgsrechnung werden im Rahmen des Globalbudgets Strassenbau erteilt.

## **2. Erwägungen**

### **2.1 Das Strassennetz des Kantons Solothurn**

#### **2.1.1 Umfang des bestehenden Netzes**

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von ca. 620 km und besitzt einen Anlagewert von gut zwei Milliarden Franken. Zudem wird der Kanton Solothurn mit der Fertigstellung der Entlastung West in Solothurn und der Entlastung Region Olten Eigentümer weiterer, über eine halbe Milliarde teurer

Infrastrukturbauten, so dass der Wert der vom Kanton zu betreibenden und zu unterhaltenden Infrastruktur etwa bei 2.5 Milliarden Franken zu liegen kommt.

### 2.1.2 Zustand des Strassennetzes

Insbesondere aus Gründen der Staatsfinanzen musste seit langem darauf verzichtet werden, betriebswirtschaftlich anerkannten Ansätzen der baulichen Substanzerhaltung nachzukommen. Der vernachlässigte Unterhalt verkürzt die Nutzungsdauer der Investition. Die zu einem früheren Zeitpunkt notwendigen Ersatzinvestitionen führen zu steigenden Abschreibungskosten. Neben der vernachlässigten baulichen Substanzerhaltung führt jedoch auch das wachsende Verkehrsaufkommen zu einer stärkeren Abnützung und damit zu einer Verkürzung der Lebensdauer der Strasseninfrastruktur.

Nach dem Strassengesetz (§ 1) und dem verkehrspolitischen Leitbild vom 26. Juni 2004 hat der Kanton die Hierarchie des Strassennetzes zu regeln; u.a. ist der motorisierte Strassenverkehr soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete von Immissionen zu entlasten. Mit der Eröffnung der Autobahn A5 und der Entlastung West sowie den flankierenden Massnahmen zum Bau der Autobahn A5, wird das regionale Strassennetz im Raum Solothurn vom Durchgangsverkehr nachhaltig entlastet, indem der Verkehr auf die umwelttechnisch optimal ausgestattete A5 und die Umfahrung gelenkt wird.

Auch im Raum Olten wird durch die neue Entlastungsstrasse der Verkehr mit flankierenden Massnahmen (Radstreifen, Busspuren, Querungshilfen für Fussgänger) umweltverträglicher für die Anwohner und sicherer für die Benützer.

Die Investition in die Substanzerhaltung ist ein Schwerpunkt des vorliegenden Mehrjahresprogramms. Es erfüllt dadurch den Auftrag des Kantonsrates vom 26. Juni 2007 (A 026/2006) zur Sicherstellung der Substanzerhaltung der Kantonsstrassen. Neben der Sanierung des Strassenoberbaus, welcher vielerorts starke Deformationen und Risse aufweist, gilt es den Rückstand bei der Instandsetzung der über 500 kleineren Kunstbauten aufzuholen. Auch sind Betonstrassen in einem zum Teil besorgniserregenden Zustand, welchem mit Totalsanierungen begegnet werden muss.

Die Notwendigkeit baulicher Substanzerhaltungsmassnahmen ist auch an grossen Kunstbauten ausgewiesen. Insbesondere das ca. 245 m lange Viadukt, welches die SBB und die Dünern zwischen Wangen bei Olten und Kleinwangen überquert und die ca. 210 m lange Rankwoogbrücke (Aarebrücke) in Olten-Winznau müssen instandgesetzt und partiell verstärkt werden. Beide Brücken weisen Belagsschäden, schadhafte Abdichtungen, erhöhte Chloridkontaminationen des Betons, Betonabplatzungen, Korrosionsschäden an den Bewehrungen sowie teilweise ungenügende Tragsicherheiten auf. Nach Betriebsdauern von mehr als 35 Jahren müssen ebenfalls umfangreiche Instandsetzungen an der 210 m langen Aarmattbrücke über die SBB in Zuchwil, an der Aarebrücke zwischen Luterbach und Riedholz sowie an der Emmenbrücke Luterbach-Zuchwil vorbereitet werden.

Schliesslich ist nach dem Strassengesetz die Verantwortung für den Betrieb und Unterhalt von über 50 Lichtsignalanlagen im Jahre 2001 von den Gemeinden an den Kanton übergegangen. Diese Anlagen sind zum Teil sehr alt und in einem schlechten Zustand. Weil erforderliche Ersatzteile nicht mehr zu beschaffen sind, werden die Anlagen teilweise gänzlich ersetzt. Zusätzlich zu den rein technisch begründeten baulichen Massnahmen sind Aspekte der Verkehrssicherheit zu beachten. Noch immer gibt es auf dem Strassennetz Unfallschwerpunkte, die zu beseitigen sind. Zum Teil fehlen

auch sichere Schulwege entlang von stark befahrenen Strassen, gesicherte Fahrbahnübergänge, Radwege, Radstreifen etc.

Nach wie vor ist der Bedarf an Lärmsanierungen gross. Wegen den gesunkenen Bundesbeiträgen wird es jedoch bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms zu Verzögerungen kommen.

Die Kantonsstrassen entsprechen zudem nicht überall den Anforderungen der Störfallverordnung des Bundes (SR 814.012) und müssen entsprechend angepasst werden.

Strassen sind für die Volkswirtschaft des Kantons Solothurn von zentralem Nutzen, der nur schwer zu quantifizieren ist. Sie können ihre Funktion jedoch nur erfüllen, wenn ihr Zustand die Nutzung nicht beeinträchtigt.

Um dem schleichenden Wertzerfall baulicher Infrastruktur zu begegnen, sind nach allgemein anerkannten betriebswirtschaftlichen Regeln permanente Investitionen in bauliche Substanzerhaltungsmassnahmen im Umfang von knapp zwei Prozent des Anlagewertes nötig. Dies würde bedeuten, dass allein auf den heute bestehenden Kantonsstrassen (ohne neue Umfahrungsprojekte) im Jahr brutto rund 30 Millionen Franken bereitgestellt werden müssten.

Das Missverhältnis zwischen Bedarf und den real zur Verfügung stehenden Mitteln zeigt sich bei einer Erhebung der Bedürfnisse der Gemeinden auf dem Kantonstrassennetz. Die Investitionswünsche betragen rund 980 Mio. Franken und übertreffen die in der Finanzplanung des Kantons eingestellten rund 364 Mio. Franken für die Jahre 2009 – 2012 um das Vielfache. Von den 364 Mio. Franken entfallen rund 251 Mio. Franken auf die (sogenannten) Grossprojekte mit Nettokosten von mehr als 3 Mio. Franken. Für die „Kleinprojekte“ stehen somit noch rund 113 Mio. Franken zur Verfügung. Es ist deshalb eine Priorisierung notwendig, welche sich in erster Linie an möglichen Synergiegewinnen mit kommunalen Infrastruktursanierungen (Werkleitungen) orientiert. Die Rahmenbedingungen der Planung auf Kantons- wie auf Gemeindeebene können Änderungen erfahren. Die Liste im Anhang 2 ist in diesem Sinne richtungsweisend und nicht bindend.

Integrierender Bestandteil der Genehmigung des A5-Projektes sind die „Flankierenden Massnahmen zur A5“ auf dem bestehenden Strassennetz, welche die entlastende Wirkung der A5 auf dem Kantonstrassennetz sicherstellen und unterstützen. Diese Massnahmen sind somit rechtlich unabdingbar und wurden auch im Abstimmungskampf um die A5 („Kleeblattinitiative“) bei der Bevölkerung entsprechend kommuniziert.

Mit den ersten Bauarbeiten konnte im Jahre 1998 begonnen werden. Von den 39 Vorhaben sind bis Ende 2008 34 Projekte realisiert. Die restlichen fünf müssen bis 2010 abgeschlossen sein.

Von eminenter Bedeutung ist selbstredend die Investition in die Sicherheit.

Im Zeitraum 2009 – 2012 müssen auch Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung des Strassennetzes umgesetzt werden. Wichtige Schwerpunkte sind dabei der Lärmschutz und die Verbesserung der Störfallsicherheit, welche die Gefährdung der Gewässer senkt.

## 2.2 Schwerpunkte des Programmes

### 2.2.1 Grossprojekte

Nachfolgend sind die Grossprojekte aufgeführt, die in den nächsten vier Jahren realisiert werden (Anhang 1, obere Zusammenstellung). Für Grossprojekte, deren Umsetzung später erfolgt (Anhang 1, untere Zusammenstellung), wird der Projektierungsaufwand im Rahmen der Liste (gemäss Anhang 2) über die Kleinprojekte bewilligt. Erst nach Vorliegen des Bauprojektes mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  wird dem Kantonsrat pro Vorhaben die Erteilung eines Verpflichtungskredits beantragt.

#### 2.2.1.1 Fertigstellung Solothurn, Entlastung West

Nach der Eröffnung der Entlastung West am 8.8.08 verbleiben nur noch wenige Abschlussarbeiten, welche im Jahre 2009 ausgeführt werden müssen. Zudem werden einige Schlussrechnungen (inkl. Garantierückbehalte) erst im Jahre 2009 fällig. Sollte der Verpflichtungskredit von 95 Mio. Franken (exkl. Teuerung) nicht ausreichen (u.a. ist zur Zeit ein Schlichtungsverfahren in Sachen Baulos 1, Aarebrücke hängig), müsste ein Zusatzkredit beim Kantonsrat beantragt werden.

#### 2.2.1.2 Entlastung Region Olten

Für das Projekt Entlastung Region Olten wurde mit Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 132/2001 vom 31. Oktober 2001 ein erster Verpflichtungskredit für die Planung, den Landerwerb und bauliche Vorarbeiten der ERO in der Höhe von 92 Mio. Franken und mit Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 046/2008 vom 14. Mai 2008 – basierend auf dem Kostenvoranschlag des Bauprojektes – ein zweiter Verpflichtungskredit für die Realisierung in der Höhe von 225,2 Mio. Franken bewilligt. Damit betragen die bewilligten Bruttokosten 317,2 Mio. Franken. Der Bundesbeitrag an die ERO beträgt 147,7 Mio. Franken, die Gemeindebeiträge betragen 40,6 Mio. Franken. Damit ergeben sich Nettokosten für den Kanton von insgesamt 128,9 Mio. Franken.

Die Bauarbeiten für die Umfahrungsstrasse sind im Frühjahr 2008 angelaufen. In die Jahre 2009 bis 2012 fällt der Hauptanteil der Bauarbeiten. In diesem Zeitraum werden brutto 190 Mio. Franken in das Projekt investiert.

#### 2.2.1.3 Flankierende Massnahmen A5

Im Jahr 2009 soll der Bahnhofplatz Solothurn mit der Personenunterführung saniert werden. Für die Gesamterneuerung haben sich die sechs beteiligten Bauherren (Kanton Solothurn, EWG Stadt Solothurn, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Aare Seeland mobil AG, Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU, Regio Energie Solothurn) zu einer Bauherrengemeinschaft zusammengeschlossen. Die vorhandenen Verpflichtungskredite seitens des Kantons Solothurn, genehmigt mit Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 146/2005 vom 13. Dezember 2005 (Globalbudget „Strassenbau“ 2006 bis 2008), müssen für die geplante Realisierung erhöht werden. Die dazu notwendigen Zusatzkredite werden mit einer separaten Vorlage dem Kantonsrat unterbreitet.

Mit der Fertigstellung der letzten Lichtsignalanlagen in der Stadt Solothurn kann auch das Verkehrsmanagement bis Ende 2010 in Betrieb genommen werden. Der Verpflichtungskredit wurde mit Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 146/2005 vom 13. Dezember 2005 in der Höhe von 7,95 Mio. Franken bewilligt.

Im Weiteren sind die Projekte Solothurnstrasse „Strip“ in Grenchen sowie die Umgestaltungen Bielstrasse und Dornacherstrasse in Solothurn ausstehend. Diese Projekte werden bis Ende 2010 (Deckbelagsarbeiten 2011) fertig erstellt.

#### 2.2.1.4 Betonstrassensanierungen Oberbuchsiten bis Rickenbach

Die Betonpisten auf den Streckenabschnitten der H5 zwischen Oberbuchsiten und Rickenbach wurden vor rund 50 Jahren erstellt. Sie weisen Schäden auf, welche eine Gesamterneuerung erforderlich machen. Im Rahmen einer Vorstudie hat ein Ingenieurbüro zusammen mit einem Materialprüfungsinstitut die notwendigen materialtechnologischen und ingenieurtechnischen Abklärungen getroffen. Es wurden drei Ausführungsvarianten geprüft und mit wirtschaftlichen Aspekten in einem umfangreichen Bericht verglichen. Es zeigt sich, dass aus wirtschaftlichen Gründen ein Totalersatz mit Einbau eines Asphaltbetonbelages zweckmässig ist. Gerade wegen der vehement geforderten Lärminderung in den betroffenen Gemeinden wird mit einem Asphaltbelag am besten Folge geleistet. Die Gesamtkosten betragen 8,5 Mio. Franken. Die Arbeiten werden während den nächsten vier Jahren ausgeführt.

Für die Realisierung der Betonstrassensanierung Oberbuchsiten bis Rickenbach, Projekt Nr. 2TK.00511, wird ein Verpflichtungskredit in der Höhe von 8,5 Mio. Franken beantragt.

#### 2.2.1.5 Wangen bei Olten, Sanierung SBB-Überführung/Viadukt

Das Viadukt über die SBB und die Dünern in Wangen bei Olten muss total saniert werden. Die Sanierung des Viaduktes erfolgt zusammen mit der Realisierung des Anschlussbauwerkes (Rampe) der Entlastung Region Olten (ERO). Für die erforderlichen Massnahmen am Viadukt wurde im Globalbudget 2006 ein Kredit von 8,0 Mio. Franken bewilligt. Gemäss Terminplan der ERO erfolgen der Bau des Anschlussbauwerkes und die Instandsetzung des Viaduktes nun erst in den Jahren 2010/2011. Infolge der zwischenzeitlich festgestellten höheren Marktpreise für Sanierungsarbeiten muss der Kredit um 2,0 Mio. Franken erhöht werden.

Für das Projekt Nr. 2TK.00284 Wangen bei Olten, Sanierung SBB-Überführung/Viadukt, wird ein Zusatzkredit von 2,0 Mio. Franken beantragt.

#### 2.2.1.6 Olten-Winzgau, Gösgerstrasse, Sanierung Rankwoogbrücke

Für die Instandsetzung der Rankwoogbrücke wurde ebenfalls im Globalbudget 2006 ein Kredit von 6,0 Mio. Franken bewilligt. In Abstimmung mit den verschiedenen Umgestaltungs- und Verkehrsmassnahmen im Rahmen der ERO erfolgt die Instandsetzung der Rankwoogbrücke erst im Jahre 2011. Gleichzeitig soll auch der Knoten Trimbacher-/Gösger-/Oltnenstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in einen Kreisell umgebaut werden. Infolge der zwischenzeitlich festgestellten höheren Marktpreise für Sanierungsarbeiten sowie des zusätzlichen Kreuzungsbaues zum Kreisell sind Mehraufwendungen von 3,5 Mio. Franken zu erwarten.

Für das Projekt Nr. 2TK.00347 Olten-Winzgau, Gösgerstrasse, Sanierung Rankwoogbrücke, wird ein Zusatzkredit von 3,5 Mio. Franken beantragt.

#### 2.2.1.7 Rickenbach-Hägendorf, Sanierung Bahnübergang Mühle

Die Mühlegasse in Rickenbach (Kantonsstrasse) quert die SBB-Linie Olten-Biel heute à Niveau. Bedingt durch die stark gestiegenen Schliesszeiten der Barrierensicherungsanlage entstehen bereits heute lange Wartezeiten mit entsprechenden Rückstaus der Motorfahrzeuge. Diese Situation wird sich in Zukunft verstärken, insbesondere im Falle des Ausbaus der Bahnanlage durch weitere Industriegeleise. Die SBB beabsichtigt, die Barrierenanlage mittelfristig durch eine neue Sicherungsanlage zu

ersetzen. Als Alternative steht die SBB der Variante, den Niveauübergang aufzuheben und durch eine Unterführung zu ersetzen, positiv gegenüber. Die Einsparungen durch den Wegfall der Sanierung der Barrierenanlage werden in diesem Fall an die Kosten einer Unterführung beigesteuert. Für die Sanierung des Niveauübergangs wurde eine Vorstudie durchgeführt. Eine Unterführung für den Langsamverkehr ist trotz der engen Verhältnisse und dem zukünftigen Platzbedarf für die Entlastungsstrasse der ERO möglich. Eine Unterführung für Motorfahrzeuge wird aufgrund der Platzverhältnisse jedoch nicht realisierbar sein. Eine alternative Nord-Südverbindung für den Motorfahrzeugverkehr ist jedoch westlich des heutigen Niveauübergangs möglich. Die Umsetzung dieses Sanierungskonzeptes hat zweckmässigerweise zeitlich parallel mit der Realisierung der Entlastungsstrasse der ERO zu erfolgen. Aus diesem Grund soll bis im Frühjahr 2010 eine entsprechende Nutzungsplanung durchgeführt werden. Der Projektierungskredit für die Nutzungsplanung ist deshalb in die Liste der Kleinprojekte (Anhang 2) aufgenommen worden. Der Verpflichtungskredit für die Realisierung wird nach dem Vorliegen der vertieften Projektierungsergebnisse beantragt werden.

### 2.2.2 Kleinprojekte

In der langfristigen Planung sind Tranchen von ca. 28 Millionen Franken pro Jahr vorgegeben. In erster Priorität werden Massnahmen zur Substanzerhaltung des gesamten Kantonsstrassennetzes umgesetzt. 70 % der Kleinprojekte umfassen mindestens teilweise entsprechende Erhaltungsmassnahmen.

Von hoher Priorität sind nach wie vor Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit. Dazu gehören die Behebung von Unfallschwerpunkten und Schäden an Bauwerken, die zu Unfällen führen können. Zu den Sicherheitsmassnahmen gehören auch Investitionen für den Langsamverkehr. Dies in erster Linie im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung. Mehr als die Hälfte aller in Anhang 2 aufgelisteten Vorhaben tragen zur Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs (Schulwegsicherung) bei. Dem Auftrag des Kantonsrates zur Schulwegsicherheit vom 29. Juni 2005 wird somit Folge geleistet.

Ebenfalls im Programm enthalten sind Umweltschutzmassnahmen in Form der Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Bushaltestellen, Busspuren oder Buspriorisierungen bei Lichtsignalanlagen. Zudem müssen Lärmschutzmassnahmen (mehrheitlich Schallschutzfenstereinbauten bei Alarmwertüberschreitungen) über das Kantonsstrassenbudget finanziert werden.

Im vorliegenden Mehrjahresprogramm sind auch die Bauvorhaben der Agglomerationsprogramme Solothurn, Olten und Basel integriert, soweit diese in die nächsten vier Jahre fallen.

Ebenfalls als Kleinprojekt aufgeführt werden Arbeiten, welche der Grundlagenbeschaffung dienen (Verkehrszählungen, Verkehrsmodelle, Gesamtverkehrsplanungen, Vorstudien für Umfahrungsprojekte, etc.).

### 2.2.3 Total Ausgaben Strassenbau in den Jahren 2009 – 2012

	Bruttoausgaben [Mio. Fr.]	Einnahmen [Mio. Fr.]	Nettoausgaben [Mio. Fr.]
Grossprojekte	251	131	120
Kleinprojekte	113	38	75
<b>Gesamttotal</b>	<b>364</b>	<b>169</b>	<b>195</b>

## 3. Nationalstrassen

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gingen die Nationalstrassen per 1. Januar 2008 vollumfänglich an den Bund über. Aufwendungen für den Nationalstrassenausbau und -unterhalt, die der Kanton in den Jahren 2009 – 2012 für den Bund erbringt, werden durch diesen zu 100 % finanziert. Dazu gehören die Erneuerung der Fernwirkanlage (Überwachung und Steuerung von Nationalstrassenanlagen) und weitere Projektierungsarbeiten für den Schwerverkehrskontrollplatz Oensingen. Auf der A5

steht weiterhin die Projektarbeit Polycom (Sicherheitsfunknetz für Blaulichtorganisationen und Unterhaltsdienste) im Vordergrund. Den Ausgaben Nationalstrassen (ohne Beträge der flankierenden Massnahmen zur A5) von insgesamt 27,695 Mio. Franken stehen identische Beiträge des Bundes gegenüber.

**4. Antrag**

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

Im Namen des Regierungsrates

Esther Gassler  
Frau Landammann

Andreas Eng  
Staatsschreiber



## 5. **Beschlussesentwurf**

### **Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) und § 56 Abs. 1 Bst. a. des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G, BGS 115.1), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 16. September 2008 (RRB Nr. 2008/1658), beschliesst:

1. Vom Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009 – 2012 wird Kenntnis genommen.
2. Für das Grossprojekt Nr. 2TK.00511 "Betonstrassensanierungen Oberbuchsitzen bis Rickenbach" wird ein Verpflichtungskredit von 8,5 Mio. Franken bewilligt.
3. Für das Grossprojekt Nr. 2TK.00284 "Instandsetzung und Verstärkung Viadukt über die SBB und die Dünnern in Wangen bei Olten" wird ein Zusatzkredit von 2,0 Mio. Franken bewilligt. Der gesamte Verpflichtungskredit beträgt 10,0 Mio. Franken.
4. Für das Grossprojekt Nr. 2TK.00347 "Instandsetzung und Verstärkung "Rankwoogbrücke (Aarebrücke) in Olten-Winzgau und Umbau Knoten Trimbacher-/Gösger-/Oltnerstrasse zum Kreisel" wird ein Zusatzkredit von 3,5 Mio. Franken bewilligt. Der gesamte Verpflichtungskredit beträgt 9,5 Mio. Franken.
5. Für baureife Projekte mit Baubeginn 2009 und anstehende Projektierungen mit Nettokosten von weniger als drei Millionen Franken wird gemäss Mehrjahresprogramm 2009 – 2012 ein Verpflichtungskredit in der Höhe von insgesamt 84.93 Mio. Franken bewilligt.
6. Die bewilligten Verpflichtungskredite nach Ziffer 2 bis 5 verändern sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten (Basis: Zürcher Baukostenindex 1.4.2008 = 110.5 Indexpunkte).

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

---

**Verteiler KRB**

Bau- und Justizdepartement (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Finanzdepartement

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Parlamentscontroller

Parlamentsdienste