KANTON solothurn

SGB 0004/2017

Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase; Bewilligung eines Zusatzkredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 10. Januar 2017, RRB Nr. 2017/55

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 3
1. Begründung 5
1.1 Verpflichtungskredit 5
1.2 Projektanpassungen 5
1.3 Anpassung Strassenentwässerung 7
1.4 Projekterweiterung Zingelentunnel 7
1.5 Zusatzkredit 7
1.6 Projektstand 8
2. Rechtliches 8
3. Antrag 8
4. Beschlussesentwurf 9

Kurzfassung

Mit Kantonsratsbeschluss (KRB) Nr. SGB 177/2013 vom 10. Dezember 2013 wurde für das Projekt "Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase" ein Verpflichtungskredit von brutto 13,7 Mio. Franken bewilligt. Der Verpflichtungskredit basierte auf dem Bauprojekt der damals mandatierten Ingenieurgemeinschaft (IG).

Das Bauprojekt wurde im weiteren Projektablauf durch einen unabhängigen Prüfingenieur überprüft. Die Überprüfung deckte massgebende Projektierungsmängel auf. Der Ingenieurvertrag mit der damals mandatierten IG wurde aufgelöst und die Ingenieurarbeiten neu vergeben.

Das mangelhafte Bauprojekt wurde in der Folge überarbeitet und weiterentwickelt. Dabei erfolgten verschiedene Projektanpassungen und -erweiterungen. Dies auch deshalb, weil sich der Zustand der Infrastruktur als maroder erwies als ursprünglich angenommen. Die Überprüfung des Bauprojektes führte zu Projektänderungen, welche sich mit dem bewilligten Verpflichtungskredit nicht abdecken lassen.

Der korrigierte Kostenvoranschlag respektive die aktuelle Endkostenprognose weist Mehrkosten in der Höhe von rund 7,8 Mio. Franken aus. Diese sind insbesondere bedingt durch wesentlich höhere Kosten für die Fundationen der talseitigen sowie der umfangreicheren Sanierung der bergseitigen Stützmauer nördlich des Zingelentunnels, zusätzliche Entwässerungsmassnahmen sowie die unvorhergesehene Sanierung der Strassenentwässerung im Zingelentunnel.

Verpflichtungskredit KRB Nr. SGB 177/2013 vom 10. Dezember 2013	Fr.	13'700'000.00
Mehrkosten	Fr.	7'300'000.00
Reserven bezogen auf die Mehrkosten	Fr.	500'000.00
Endkostenprognose	Fr.	21'500'000.00
Beantragter Zusatzkredit (inkl. MwSt.)	**Fr.**	**7'800'000.00**

Damit wird dem Kantonsrat ein Zusatzkredit in der Höhe von 7,8 Mio. Franken beantragt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf für einen Zusatzkredit für das Projekt "Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase".

1. Begründung

1.1 Verpflichtungskredit

Mit Kantonsratsbeschluss (KRB) Nr. SGB 177/2013 vom 10. Dezember 2013 (Mehrjahresplanung Strassenbau 2014 - 2017) wurde für das Projekt "Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase" ein Verpflichtungskredit von brutto 13,7 Mio. Franken bewilligt (Kostengenauigkeit ± 10 %, Preisbasis 1. April 2013).

Grundlage für die Mehrjahresplanung 2014 - 2017 respektive den Kreditantrag diente das Bauprojekt der damals mandatierten Ingenieurgemeinschaft (IG) in der Version von Mitte 2013. Dieses wurde im weiteren Projektablauf - wie üblich bei anspruchsvollen und mit Ausführungsrisiken behafteten Projekten - durch einen unabhängigen Prüfingenieur geprüft. Die Resultate dieser Prüfung deckten wesentliche Projektierungsmängel auf. Insbesondere die Dimensionierung und konstruktive Ausgestaltung der Fundation der talseitigen Stützmauer nördlich des Tunnels erwies sich als untauglich.

Aufgrund dieser Prüfergebnisse wurde der bestehende Zuschlag an die damals mandatierte IG mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2014/1109 vom 23. Juni 2014 widerrufen und der Ingenieurvertrag aufgelöst. Die dem Kanton Solothurn dadurch entstandene planerischen Mehraufwendungen wurden bei der IG geltend gemacht und durchgesetzt. Die Ingenieurarbeiten wurden nachfolgend neu vergeben.

Das mangelhafte Bauprojekt wurde in der Folge überarbeitet und massgebend korrigiert. Zudem erfuhr das Projekt verschiedene Erweiterungen. Die damit verbundenen Mehrkosten sind mit dem bewilligten Verpflichtungskredit nicht abgedeckt.

1.2 Projektanpassungen

Zusätzliche geologische Untersuchungen: Die ursprünglich mandatierte IG hatte im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojektes die ihr zur Verfügung stehenden geologischen Untersuchungen nicht weiter vertieft. Die IG beurteilte die vorhandenen Grundlagen als hinreichend genau. Die Lage und Beschaffenheit der für die Fundationen relevanten Felsfläche war jedoch nur ungefähr bekannt. Der Prüfingenieur hat in der Folge empfohlen, die geologischen Untersuchungen im Rahmen der Projektüberarbeitung zu vertiefen.

Anpassung der talseitigen Stützmauer: Im ursprünglichen Projekt (in der Folge als Bauprojekt 2013 bezeichnet) war für die talseitige Stützkonstruktion nördlich des Tunnels eine einfache Winkelstützmauer, fundiert auf Grossbohrpfählen mit einer Länge von ca. 5 - 6 m, vorgesehen. Die geologischen Untersuchungen zeigten, dass die Felsoberfläche in einer Tiefe von bis 15 m liegt und der darüber liegende Hangschutt nicht genügend tragfähig ist.

Das Tragwerkkonzept musste somit überarbeitet werden. Anstelle einer einfachen mit Fugen unterbrochenen Winkelstützmauer wurde nördlich des Tunnels eine durchgehende Stützmauer ("Lehnenviadukt") gewählt, welche auf sogenannten Pfahlböcken und vertikalen sowie schräggestellten Mikropfählen bis in eine Tiefe von 16 m fundiert respektive zurückgebunden wird.

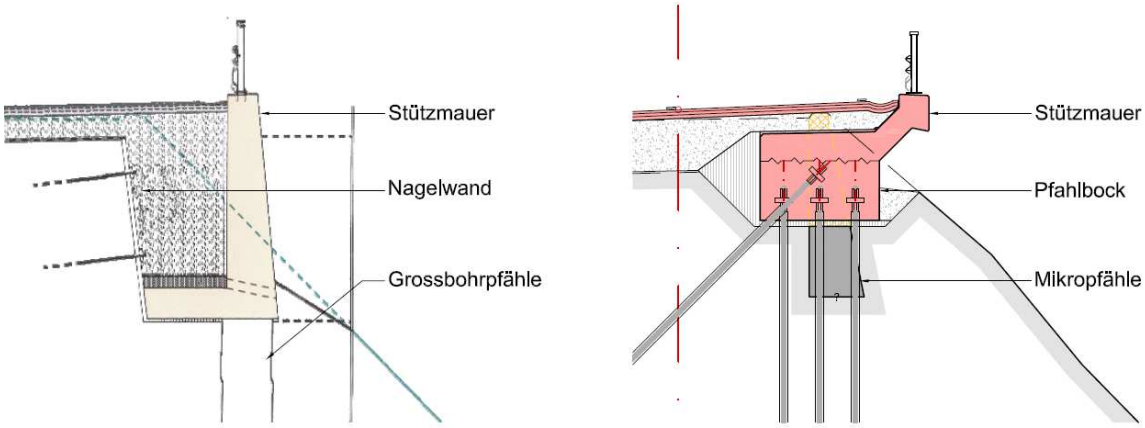

Abbildung 1: Talseitige Stützmauer nördlich Tunnel (v.l.n.r. Bauprojekt 2013, überarbeitetes Projekt)

Instandsetzung der bergseitigen Stützmauer: Das Bauprojekt 2013 sah keine umfassende Instandsetzung der bergseitigen, nördlich an den Tunnel anschliessenden Stützmauer vor. Diesem Entscheid lagen keine detaillierten Zustandsuntersuchungen zugrunde. Nachfolgende Abklärungen zeigten jedoch, dass die Mauer in einem wesentlich maroderen Zustand war als ursprünglich angenommen. Es wurde daher entschieden, die bergseitige Stützmauer nördlich des Tunnels auf einer Länge von ca. 800 m umfassend zu sanieren.

Die verwitterte Maueroberfläche wurde abgetragen, der verbleibende Teil rückverankert und vorbetoniert. Die alte Mauerkrone wurde ebenfalls abgetragen, um ca. 40 cm erhöht und zwecks Befestigung einer Schutzvorrichtung gegen herabstürzendes Geröll verstärkt.

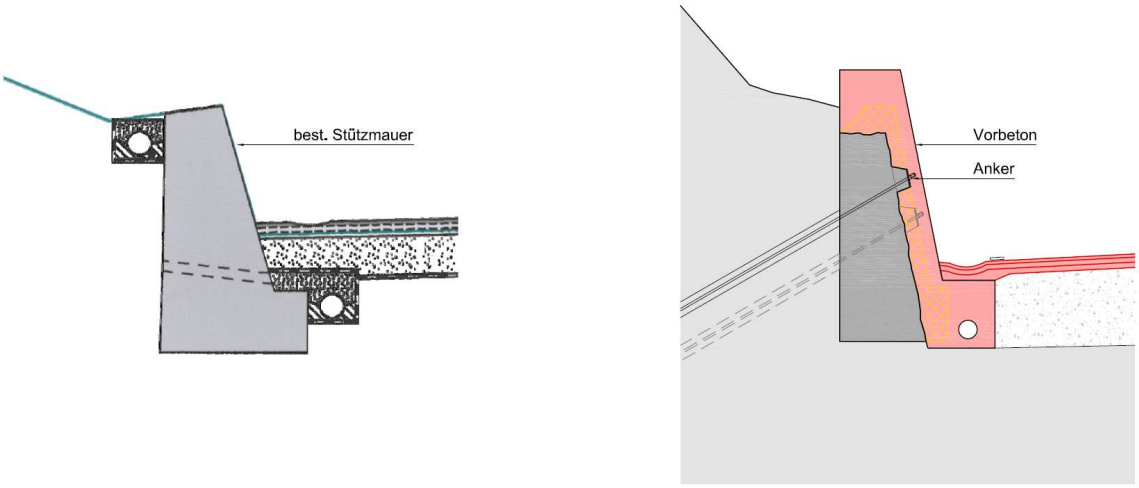

Abbildung 2: Bergseitige Stützmauer nördlich Tunnel (v.l.n.r. Bauprojekt 2013, überarbeitetes Projekt)

Ersatz Strassenkoffer: Das Bauprojekt 2013 sah keinen Ersatz des Strassenkoffers vor. Aufgrund der oben beschriebenen Projektanpassungen musste der alte Strassenkoffer auf dem gesamten Sanierungsabschnitt ausgebaut werden. Es wurde somit entschieden, den Strassenkoffer vollständig durch neuwertiges, frostsicheres Material zu ersetzen. Damit konnte auch auf eine aufwändige Zwischenlagerung des alten Strassenkoffers und die damit verbundenen Zwischentransporte in schwierigem Gelände verzichtet werden.

Felssicherungen (Steinschlagschutz): Der Umfang der Felssicherung musste gegenüber dem Bauprojekt 2013 erweitert werden.

1.3 Anpassung Strassenentwässerung

Im Bauprojekt 2013 war kein Ersatz der Strassenentwässerung vorgesehen. Aufgrund des schlechten Zustandes der bergseitigen Stützmauer und der damit notwendigen Mauerverstärkung musste die Strassenentwässerung entlang der bergseitigen Stützmauer jedoch ersetzt werden (vgl. Abbildung 2).

Der Erschliessungsplan für die Sanierung der Passwangstrasse wurde im August 2013 genehmigt. Aufgrund der Ergebnisse der Einspracheverhandlungen wird das Strassenabwasser gegenüber dem Bauprojekt 2013 in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Sammelleitung sowie über mehrere Wirbelschächte in den Vorfluter abgeleitet.

1.4 Projekterweiterung Zingelentunnel

Ein Kreuzen von Lastwagen ist im Zingelentunnel aufgrund des engen Querschnittes nicht möglich. Dies führt immer wieder zu kritischen Situationen. Unabhängig von der Strassensanierung war deshalb vorgesehen, das zukünftige Kreuzen von Lastwagen im Zingelentunnel mittels einer Ampelsteuerung zu vermeiden. Dazu ist für die Ampelsteuerung ein neuer Kabelblock notwendig.

Im Zuge der Projektierung dieses Kabelblocks wurde auch der Zustand der Tunnelentwässerung untersucht. Dabei zeigte sich, dass diese an mehreren Stellen stark beschädigt ist und saniert werden muss. Diese in absehbarer Zeit ohnehin notwendige Sanierung sowie die Erstellung des Kabelblocks erfolgten zweckmässigerweise zusammen mit der Sanierung der Strasse. Damit konnten wesentliche Synergien genutzt werden, insbesondere bezüglich Kosten und Minimierung der Verkehrsbehinderungen.

1.5 Zusatzkredit

Aufgrund der unter Ziffer 1.2. bis 1.4 beschriebenen Projektänderungen stehen dem bewilligten Kredit von 13,7 Mio. Franken prognostizierte Endkosten in der Höhe von 21,5 Mio. Franken gegenüber. Damit wird dem Kantonsrat ein Zusatzkredit von 7,8 Mio. Franken beantragt (Preisbasis 1. April 2016, inkl. MwSt.). Der beantragte Zusatzkredit setzt sich wie folgt zusammen:

Projektanpassungen - zusätzliche Untersuchungen - Fundation der talseitigen Stützmauer - Sanierung der bergseitigen Stützmauer - Ersatz Strassenkoffer - zusätzliche Felssicherungen	Fr.	5'400'000.00
Anpassung Strassenentwässerung	Fr.	800'000.00
Projekterweiterung Zingelentunnel: - Kabelblock und Sanierung Tunnelwässerung	Fr.	1'100'000.00
Reserven bezogen auf die Mehrkosten	Fr.	500'000.00
Zusatzkredit (inkl. MwSt.)	**Fr.**	**7'800'000.00**

1.6 Projektstand

Die Vergabe der Bauarbeiten erfolgte mit RRB Nr. 2015/2132 vom 15. Dezember 2015. Die Bauarbeiten wurden im Frühjahr 2016 gestartet. Die bis Mitte 2017 aufgelaufenen Kosten werden rund 10,5 Mio. Franken betragen. Diese Kosten sind mit dem aktuell bewilligten Kredit abgedeckt. Die Leistungen für die Kosten, welche mit dem aktuell bewilligten Kredit nicht abgedeckt sind, wurden unter Vorbehalt der Genehmigung des Zusatzkredites vergeben.

2. Rechtliches

Sofern sich vor oder während der Ausführung eines Vorhabens zeigt, dass der bewilligte Verpflichtungskredit nicht ausreicht, ist nach § 57 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1) ein Zusatzkredit einzuholen. Der Beschluss des Kantonsrats unterliegt, gestützt auf § 8 Absatz 1 Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11), nicht dem Referendum. Es kommen Mittel aus dem Strassenbaufonds zur Verwendung.

3. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Dr. Remo Ankli	Andreas Eng
Landammann	Staatsschreiber

4. Beschlussesentwurf

Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase; Bewilligung eines Zusatzkredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Buchstabe b der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986[1]), § 57 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G)[2]) und auf § 8 Absatz 1 Strassengesetz vom 24. September 2000[3]), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 10. Januar 2017 (RRB Nr. 2017/55), beschliesst:

1. Für das Projekt "Mümliswil-Ramiswil und Beinwil, Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase" wird ein Zusatzkredit in der Höhe von 7,8 Mio. Franken bewilligt.

2. Die Kosten gehen zu Lasten des Kontos 5010.000/Projekt Nr. 3TK.01076.A (A 60059).

3. Der Zusatzkredit nach Ziffer 1 wird um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten auf Basis des Baupreisindexes Tiefbau, Espace Mittelland mit Stand vom 1. April 2016, angepasst.

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
Amt für Verkehr und Tiefbau (5)
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste

---

[1]) BGS 111.1.
[2]) BGS 115.1.
[3]) BGS 725.11.