

Solothurn / Feldbrunnen-St. Niklaus, Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse sowie Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 11. Dezember 2023, RRB Nr. 2023/2053

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
2. Zielsetzung.....	5
3. Projektbeschreibung	6
3.1 Übersicht.....	6
3.2 Infrastruktur	6
3.3 Verkehrsbetrieb	7
3.4 Erneuerung und Ausbau ÖV-Infrastruktur.....	7
4. Umsetzung.....	7
4.1 Planung und Mitwirkung	7
4.2 Bewilligungsverfahren.....	8
4.3 Ausführung.....	8
5. Kosten und Finanzierung	8
5.1 Gesamtkosten	8
5.2 Bisherige Kredite	9
5.3 Kreditvorlage	10
5.4 Exkurs Bundesbeitrag Agglomerationsprojekte.....	10
5.4.1 Weshalb erhält der Kanton Subventionen des Bundes?	10
5.4.2 Höhe und Stand der Sicherung.....	10
6. Wirtschaftlichkeit.....	11
7. Nachhaltigkeit	11
8. Rechtliches	12
9. Antrag.....	12
10. Beschlussesentwurf.....	13

Beilagen

- 1) Abschnittsweiser Projektbeschreibung
- 2) Übersichtsplan detailliert
- 3) Projekthistorie

Kurzfassung

Die Baselstrasse ist eine wichtige Verkehrsachse in Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus. Täglich verkehren rund 12'000 Fahrzeuge auf der Strasse und rund 2'300 Passagiere reisen mit der Bahn, dem sogenannten «Bipperlisi». Im Abschnitt zwischen dem Kreisel Baseltor und St. Katharinen hat die Baselstrasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss umfassend saniert werden. Gleichzeitig weist die Strassen- und Bahnanlage grosse verkehrliche Defizite auf. Dies bezeugen auch die häufigen Unfälle, rund ein Drittel davon mit Bahnbeteiligung. Das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und die Haltestellenanlagen sind noch nicht durchgehend hindernisfrei. Diese Defizite sollen mit dem Projekt 1 (P1) behoben werden.

Ergänzend erfolgt mit dem Projekt 2 (P2) im Abschnitt St. Katharinen bis Weissensteinweg der Ausbau der Kreuzungsstelle in St. Katharinen, die Realisierung eines Bahntechnikgebäudes und der Ausbau der Rad- und Fusswege.

Die Projekte P1 und P2 werden durch den Kanton Solothurn und die Aare Seeland Mobil AG (asm) gemeinsam realisiert. Die Gemeinden und Werke sind ebenfalls beteiligt, da auch Werkleuchtungsanlagen und die öffentliche Beleuchtung erneuert werden.

Die Gesamtkosten der beiden Projekte belaufen sich auf 85.2 Mio. Franken inkl. MWST. (Genauigkeit +/- 10 %, Preisbasis April 2023). Der Kanton Solothurn trägt brutto einen Kostenanteil von 34.5 Mio. Franken inkl. MWST. Der Kostenanteil der asm von 41.5 Mio. Franken wird über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert. Die Standortgemeinden Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus und die Werke übernehmen gesamthaft einen Anteil von 9.2 Mio. Franken. Des Weiteren finanziert der Bund über das Agglomerationsprogramm (AP) 10.1 Mio. Franken, welche vom Kostenanteil des Kantons in Abzug gebracht werden können.

Für die Realisierung der Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wird dem Kantonsrat mit dieser Vorlage ein Verpflichtungskredit von brutto 31.3 Mio. Franken inkl. MWST. unterbreitet.

Die Realisierung des Projekts wird frühestens ab 2026 starten und dauert knapp 3 Jahre.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» in Solothurn und Feldbrunnen-St. Niklaus.

1. Ausgangslage

Der rund ein Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor in Solothurn und der Haltestelle St. Katharinen (Projektperimeter P1) weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen ersetzt werden. Gleichzeitig bestehen erhebliche verkehrliche Defizite. Vor allem das Angebot für den Velo- und Fussverkehr ist ungenügend und es bestehen erhebliche Sicherheitsmängel. Deswegen wird die Strecke insbesondere von Velofahrerinnen und Velofahrern häufig gemieden. Des Weiteren sind die Haltestellen Baseltor, Sternen und St. Katharinen heute nicht hindernisfrei (Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle) und sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz anzupassen.

Auch ist die Voraussetzung nicht vorhanden, dass der heutige Halbstundentakt des «Bipperlisi» der asm auf einen Viertelstundentakt erhöht werden kann. Die aktuelle Nachfrageprognose zeigt, dass ein solcher spätestens ab 2035 nötig wird. Dazu werden ebenfalls Infrastrukturanpassungen (Projektperimeter P2) benötigt. Konkret wird eine Kreuzungsmöglichkeit im Bereich zwischen der Haltestelle St. Katharinen und der Sandmattstrasse in Feldbrunnen-St. Niklaus erforderlich. Der Doppelspurbereich wird so auf einem Abschnitt von rund 300 m nach Osten verlängert.

2. Zielsetzung

Mit den Projekten «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Bauliche Sanierung der Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Bahnanlage)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Beseitigung der Unfallhäufungsstellen
- Durchgängiges und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellung des Verkehrsflusses auf der gesamten Strecke und Integration in das regionale Verkehrsmanagement Solothurn
- Niveaufreie Haltestellenanlagen des öffentlichen Verkehrs, barrierefreier Zugang und Ausbau der Haltekanten
- Ausbau der Kreuzungsstelle St. Katharinen als Voraussetzung für den Viertelstundentakt
- Umwelttechnische Sanierung der Anlage, unter anderem durch Einbau von lärm-minderndem Belag
- Bauliche Sanierung von Werkleitungenanlagen
- Integration in die historische und teilweise denkmalgeschützte städtische Struktur.

3. Projektbeschreibung

3.1 Übersicht

Eine grobe Übersicht über den Projektperimeter ist in Abbildung 1 dargestellt. Eine abschnittsweise Beschreibung mit Visualisierung befindet sich in der Beilage 1), ein detaillierter Übersichtsplan in der Beilage 2).

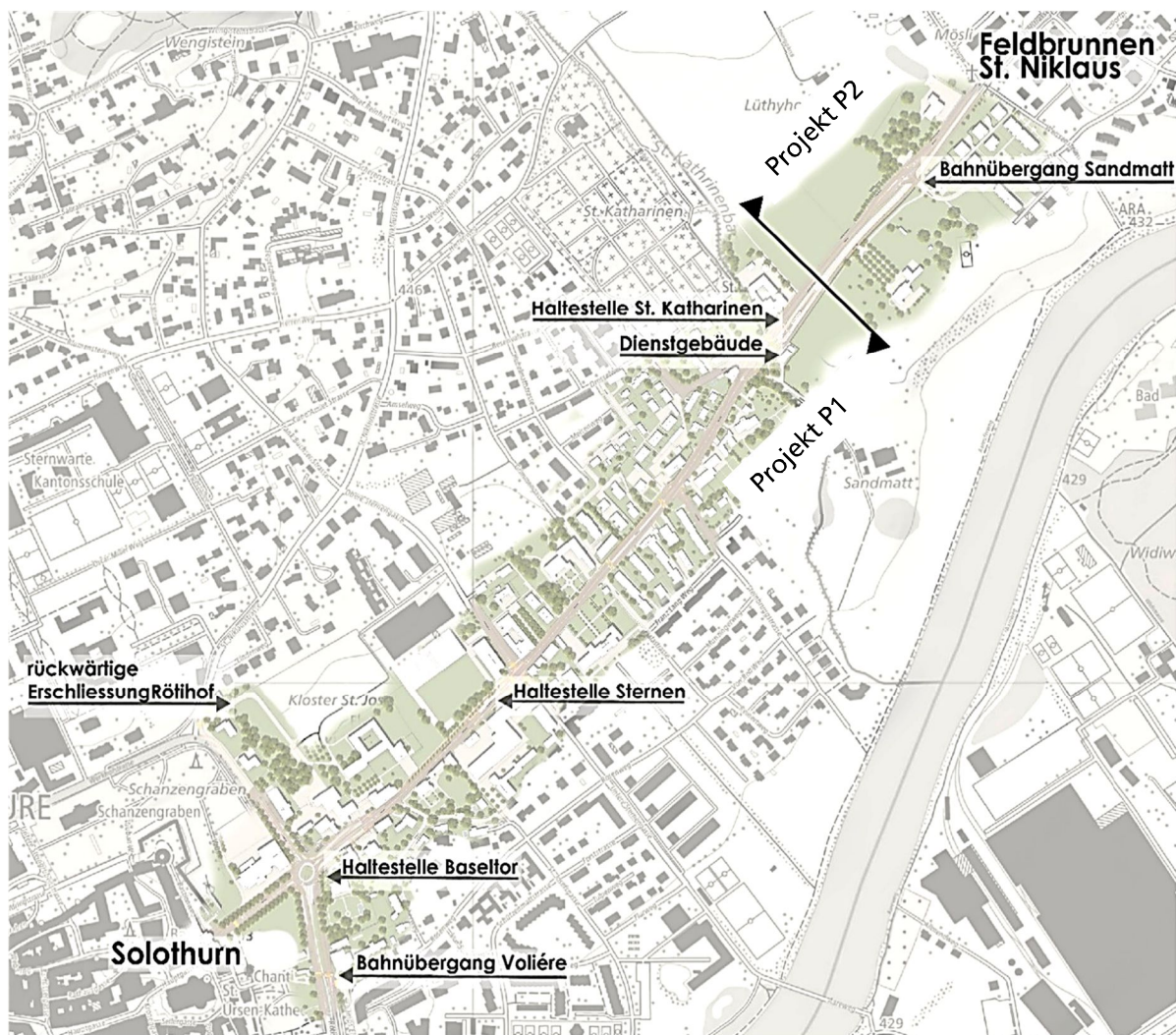


Abbildung: Übersichtsplan

3.2 Infrastruktur

Die Baselstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse im Kantonsstrassennetz des Kantons Solothurn mit einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 12'000 Fahrzeugen. Auf dem Strassenabschnitt verkehrt auch die Meterspurbahn Solothurn-Niederbipp-Oensingen der asm (Linie 413), im Volksmund "Bipperlisi" genannt.

Der 1.5 Kilometer lange Abschnitt der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und dem Weisensteinweg, Feldbrunnen - St. Niklaus, weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. Sowohl der Strassenbelag wie auch die Bahngleise müssen inklusive der Foundation ersetzt werden. Die letzte Sanierung von Schienen und Strasse liegt über 50 Jahre zurück.

Die Sanierung ist dringend, zumal die Infrastrukturen von Bahn und Strasse ihre Lebensdauer erreicht haben und in naher Zukunft überschreiten werden. Somit steigen die jährlichen Kosten

für den Betrieb und Unterhalt. Mit der umfassenden Sanierung sollen auch die bisherigen verkehrlichen Defizite behoben werden.

Auch die Werkleitungsanlagen im Untergrund müssen teilweise umgelegt und saniert werden.

3.3 Verkehrsbetrieb

Die heutige Führung der Bahn in Seitenlage ist sehr konfliktträchtig und das Unfallgeschehen auf der Baselstrasse hoch. Die Sanierung wird als Gelegenheit wahrgenommen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies gelingt, indem der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt wird. Bahn- und Autofahrspuren werden zusammengelegt. Neu gibt es zwei Spuren mit gemischtem Verkehr statt wie bisher zwei Spuren für Autos und eine Spur für die Bahn. So entsteht Platz für separate Velostreifen und Trottoirs, was nicht nur die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, sondern auch den Autofahrenden zugutekommt. Das gewählte Konzept wird auch als «Mischverkehr» bezeichnet. Solche Mischverkehrslösungen haben sich anderswo in der Schweiz mehrfach bewährt. Durch das verbesserte Angebot für den Velo- und Fussverkehr kann die Verkehrssicherheit für alle verbessert werden. Auch die Sicherheit für in die Baselstrasse einbiegende Fahrzeuge wird durch die einheitliche Verkehrsführung von Bahn und Strasse nachhaltig erhöht. Anders als bisher kommt beim Einbiegen die Bahn immer von links - genauso wie der Strassenverkehr.

3.4 Erneuerung und Ausbau ÖV-Infrastruktur

Die Bus- und Bahnhaltestellen Baseltor, Sternen und St. Katharinen werden gemäss den heutigen Anforderungen hindernisfrei umgebaut.

Ab der Haltestelle St. Katharinen bis zur Einmündung Weissensteinweg in Feldbrunnen wird die Kreuzungsstelle ausgebaut. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Takt der Bahn erhöht werden kann. Eine solche Takterhöhung ist aus heutiger Sicht spätestens per 2035 nötig. Dies ergibt sich aus Nachfrageprognosen, welche per Ende 2021 nochmals aktualisiert wurden. Die Kreuzungsstelle ist damit ein «Nadelöhr» im Regionalverkehr. So ist der Ausbau auch im strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) enthalten.

Die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wurden im Verlaufe der Projektierung zu einem Projekt. Hintergrund ist die damit geschaffene finanzielle Synergie. Gleichzeitig kann damit vermieden werden, zwei Baustellen in enger Folge zu generieren. Ausserdem kann aus Kantonssicht die wichtige Fuss- und Velowegverbindung zwischen Feldbrunnen - St. Niklaus und Solothurn ebenfalls zeitnah und in einem Schritt realisiert werden.

4. Umsetzung

4.1 Planung und Mitwirkung

Die Planungsphase inkl. einer Mitwirkung hat in den Jahren 2011 - 2023 stattgefunden. Eine Zusammenfassung der Projekthistorie ist in Beilage 3) ersichtlich.

Auf der Grundlage des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) wurde eine Mitwirkung durchgeführt. Diese ist in einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nicht zwingend, diente jedoch als freiwillige Partizipationsmassnahme. Im Rahmen der weiteren Projektarbeit zum Vor- und Bauprojekt wurden ausserdem diverse Fachverbände konsultiert sowie Lösungen an Einzelstellen mit Eigentümerschaften besprochen.

Per 2023 wurde die Projektierung auf Stufe Bauprojekt abgeschlossen. Auf diesem Projektierungsstand finden nun das Bewilligungsverfahren und die Beschaffung der Realisierungskredite statt.

4.2 Bewilligungsverfahren

Das Projekt wird aufgrund des hohen finanziellen Anteils der Bahn im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens bewilligt. Das Dossier wurde dem Bundesamt für Verkehr (BAV) per Juni 2023 abgegeben. Das BAV führt eine Vorprüfung durch und eröffnet danach das Verfahren. Im Anschluss erfolgen die öffentliche Auflage sowie die Ämterkonsultation.

4.3 Ausführung

Die Realisierung erfolgt - je nach Dauer des Bewilligungsverfahrens - frühestens ab 2026. Es wird mit einer Realisierungsdauer von 3 Jahren gerechnet.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Gesamtkosten

Nachfolgender Kostenvoranschlag zeigt die Gesamtkosten des Projekts inklusive aller Studien und Projektierungsleistungen seit 2011 (Genauigkeit +/- 10 %, Preisbasis Juni 2022) auf:

	Kosten exkl. MWST. [Mio CHF]	Kosten inkl. MWST. [Mio CHF]
A Allgemeine Kosten	24.0	25.9
B Bauwerkskosten	46.9	50.5
C Risikokosten	5.8	6.2
Gesamtkosten (Preisbasis Juni 2022)	76.7	82.6

Für die Kreditvorlage wurde die Teuerung bis April 2023 aufgerechnet:

Gesamtkosten (Preisbasis April 2023 gemäss BPI) ¹	79.1	85.2
--	------	------

¹ Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kostenzuweisung der verschiedenen Beteiligten (Preisbasis Juni 2022). Der Kanton Solothurn finanziert dabei primär die Kosten für den Strassenbau (Fahrbahn, Rad- und Gehwege). Im Abschnitt Baseltorkreisel bis St. Katharinen wird das zweite Gleis dem Strassenbau angerechnet, da dieses der Gesamtverkehrslösung geschuldet ist und deshalb über das Agglomerationsprogramm durch den Bund mitfinanziert wird. Die Aare Seeland mobil AG trägt die Kosten für die übrige Bahninfrastruktur. Anteilsmässig werden auch die Kosten für Werkleitungsumlegungen, welche durch die neue Strassengeometrie und Gleislagen bedingt sind, dem Strassenbau und dem Bahnbau angelastet. Die Werke tragen beim Ausbau der Werkleitungsanlagen den Mehrwert der Umlegungen und Erweiterungen. Die Standortgemeinden sind primär mit Kosten für die Sanierung ihrer eigenen Werkleitungsanlagen sowie der Beleuchtung beteiligt.

	Kanton Solothurn inkl. Bei- träge AP [Mio CHF]	Aare See- land mobil AG [Mio CHF]	Stadt Solothurn [Mio CHF]	Gemeinde Feldbrunnen St. Niklaus [Mio CHF]	Werke [Mio CHF]	Total [Mio CHF]
Kostenanteil exkl. MWST. Preisbasis Juni 2022	31.1	37.4	3.3	0.7	4.3	76.7
Kostenanteil inkl. MWST.	33.5	40.3	3.5	0.7	4.7	82.6
Kostenanteil	40%	49%	4%	1%	6%	

Aus den oben genannten Finanzierungsgrundlagen ergibt sich die nachfolgende Gesamtdarstellung. Das Projekt wird zu 61% der Gesamtkosten durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (Leistungsvereinbarung mit der asm) und über das Agglomerationsprogramm finanziert. Der Kanton trägt 28% der Kosten. Die Werke und Standortgemeinden beteiligen sich zusammen mit rund 11% der Gesamtkosten.

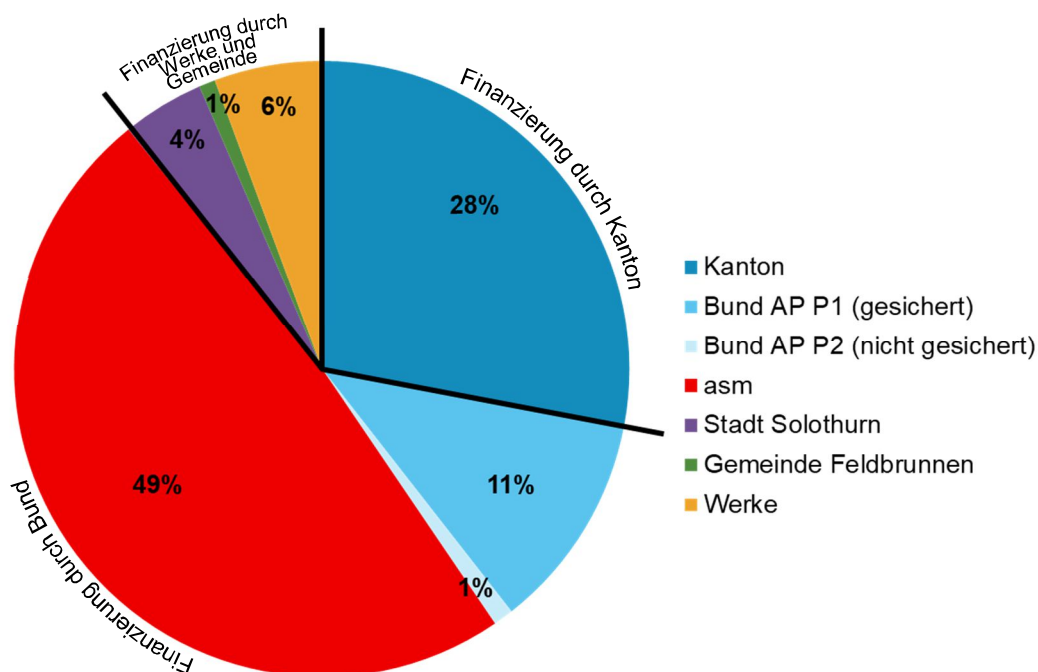


Abbildung 1: Kostenanteile je Partner und Finanzierung

5.2 Bisherige Kredite

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2010/2226 vom 30. November 2010 wurde der Sammelverpflichtungskredit 2011 für Kleinprojekte freigegeben. In diesem waren für den Strassenbauanteil für das Projekt Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse 4.7 Mio. Franken inkl. MWST. enthalten.

Die asm und der Kanton schlossen 2019 eine Planungsvereinbarung (Regierungsratsbeschlüsse Nr. 2019/971 von 18. Juni 2019 und Nr. 2021/1155 vom 17. August 2021) ab, in welcher vereinbart wurde, dass die Planungskosten (SIA Phasen 31-33) zu je 50% durch beide Partner getragen werden. Das Planungsbudget beträgt 4.96 Mio. Franken exkl. MWST. für die Projektierungsphasen. Der Kanton Solothurn trägt einen Anteil von 50% bzw. 2.5 Mio. Franken exkl. MWST.

Für vorangehende Planungen (SIA Phasen 21-22) hat der Kanton zusätzlich Aufwendungen von Fr. 500'000.00 vom Sammelverpflichtungskredit 2011 für Kleinprojekte beansprucht. Der beanspruchte Anteil des Kredites beläuft sich damit auf rund 3.0 Mio. Franken exkl. MWST. beziehungsweise 3.2 Mio. Franken inkl. MWST. Dieser ist in der nachfolgenden Kreditherleitung abgebildet.

5.3 Kreditvorlage

Die Herleitung der Netto-Investitionskosten des Kantons Solothurn (gerundet) ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Realisierung des Vorhabens steht unter dem Vorbehalt, dass die asm ihre Anteile ebenfalls sichert.

	Kosten exkl. MWST. [Mio. CHF]	Kosten inkl. MWST. [Mio. CHF]
Brutto-Investitionskosten (Preisbasis Juni 2022)	31.1	33.5
Brutto-Investitionskosten (Preisbasis April 2023 gem. BPI)¹	32.0	34.5
Davon zu Lasten Projektierungskredite	-3.0	-3.2
Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit	29.0	31.3
Bundesbeitrag Agglomerationsprojekt (V-ÖV 4.1)	-9.4	-10.1
Netto-Investitionskosten Kanton Solothurn	19.7	21.2

¹ Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

5.4 Exkurs Bundesbeitrag Agglomerationsprojekte

5.4.1 Weshalb erhält der Kanton Subventionen des Bundes?

Die Agglomerationsprogramme «Siedlung und Verkehr» sind ein Instrument der nationalen Raumplanung. Das Ziel ist die koordinierte Planung von Siedlungen, der Landschaft und dem Verkehr in urbanen Räumen. Besonderes Gewicht hat dabei die Abstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Nachweis einer koordinierten Planung können sich die Agglomerationen für Bundesfinanzierungen bewerben.

5.4.2 Höhe und Stand der Sicherung

Der Bund hat die Wirkung der Sanierung und Umgestaltung bereits anerkannt und Subventionen in Aussicht gestellt. Konkret werden Beiträge für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in Aussicht gestellt.

Die Massnahme «V-ÖV 4.1 Solothurn, Baselstrasse» (ARE-Code 2601.2.041) wird aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation mitfinanziert. Diese beinhaltet im Wesentlichen das Fuss- und Velowegangebot zwischen Baseltor und St. Katharinen. Die Mitfinanzierung durch den Bund wurde mit Beschluss der eidgenössischen Räte genehmigt.

Die Massnahme «V-LV 403.3 Solothurn, Feldbrunnen: Neue Veloführung entlang Kantonsstrasse» wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation zur Mitfinanzierung beantragt. Sie umfasst die Weiterführung des Velo- und Fusswegs ab St. Katharinen bis zum Dorfeingang Feldbrunnen - St. Niklaus. Die Mitfinanzierung durch den Bund wird in den eidgenössischen Räten besprochen, der Beschluss wird gegen Ende 2023 erwartet. Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung (ARP) empfiehlt die Massnahme zur Mitfinanzierung im A-Horizont. Da der Beschluss noch aussteht, können diese Beiträge nicht in der Vorlage berücksichtigt werden.

Nr. AP	Massnahme	Bundesbeitrag exkl. MWST. [Mio CHF]	Bundesbeitrag teuerungs- bereinigt exkl. MWST. [Mio CHF]	Bundesbeitrag teuerungs- bereinigt inkl. MWST. [Mio CHF]	Mitfinanzie- rung
V-ÖV 4.1	Solothurn, Basel- strasse	7.21 Preisstand Oktober 2005	9.39 ¹ Preisstand April 2023	10.11 ¹ Preisstand April 2023	gesichert
V-LV 403.3	Solothurn, Feldbrun- nen: Neue Velofüh- rung entlang Kan- tonstrasse	0.76 Preisstand Oktober 2022	0.83 ¹ Preisstand April 2023	0.90 ¹ Preisstand April 2023	nicht gesi- chert

¹ Teuerung gem. Baupreisindex (BPI) Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2023

6. Wirtschaftlichkeit

Bei Ersatzinvestitionen im Baubereich, die hinsichtlich Investitionskosten und den daraus resultierenden Folgekosten keinen Handlungsspielraum aufweisen, kann grundsätzlich auf eine weitere Wirtschaftlichkeitsrechnung verzichtet werden (Weisung des Regierungsrates über die Erstellung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei wesentlichen Ausgaben vom 23. August 2016, RRB Nr. 2006/705 vom 4. April 2006).

Im Rahmen der Vorstudien und des BGK wurden insbesondere für die Querschnittsgestaltung verschiedene Varianten untersucht. Es zeigte sich, dass diesbezüglich mit den gegebenen Rahmenbedingungen (keine Verbreiterung, Erhaltung denkmalgeschützter Objekte) nur die Varianten Mischverkehr in Frage kommt.

Die Strasse wurde auf die prognostizierten Verkehrsmengen dimensioniert und die bekannten Siedlungsentwicklungen in den beiden Gemeinden wurden in die Überlegungen einbezogen. Dadurch entsteht eine Strasse, die auch in Zukunft ihren Dienst nachhaltig erfüllt.

Durch die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsteht nicht zuletzt auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

7. Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung kann aufgrund den umfassend durchgeführten Variantenstudien nachgewiesen werden. Zudem wurden auch die Umweltaspekte mittels Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) untersucht. Die gewählte Variante respektiert die Vorgaben von Denkmal- und Ortsbildschutz.

8. Rechtliches

Seit der Aufhebung des Strassenbaufonds (KRB Nr. RG 0033/2020 vom 23. Juni 2020) erfolgt die kreditrechtliche Behandlung von Strassenbauvorhaben gemäss den Bestimmungen über das allgemeine Ausgabenrecht des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1) und der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1). Das spezialgesetzliche Finanzreferendum über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 25 Mio. Franken ist im Strassengesetz (§ 8^{ter} Abs. 4; BGS 725.11) geregelt.

Für die Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 31.3 Mio. Franken inkl. MWST. bewilligt werden.

Der nachfolgende Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum, da der Kantonsrat - gestützt auf § 8^{ter} Absatz 4 Strassengesetz - Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten unter 25 Mio. Franken abschliessend bewilligt.

9. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Brigit Wyss
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

10. **Beschlussesentwurf**

Solothurn / Feldbrunnen-St. Niklaus, Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse sowie Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8^{ter} Absatz 4 des Strassengesetzes¹⁾ sowie § 56 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G)²⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 11. Dezember 2023 (RRB Nr. 2023/2053), beschliesst:

1. Für die Realisierung der Projekte «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse» und «Verlängerung Kreuzungsstelle St. Katharinen» wird ein Verpflichtungskredit von brutto Fr. 31'300'000.00 inkl. MWST. bewilligt (Basis Baupreisindex Espace Mittelland, Teilindex Tiefbau, Teuerungsindex April 2023). Davon in Abzug kommt der Bundesbeitrag Agglomerationsprojekt 2. Generation von Fr. 10'100'000.00 inkl. MWST. Der resultierende Netto-Verpflichtungskredit beträgt somit Fr. 21'200'000.00 inkl. MWST.
2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
 Bau- und Justizdepartement, Departementscontroller
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentscontroller
 Parlamentsdienste

¹⁾ BGS 725.11.

²⁾ BGS 115.1.