

Luterbach / Zuchwil, Zuchwilstrasse - Luterbachstrasse, Ersatz Emmebrücken, Objekte Nrn. 4/2 und 4/4; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 12. September 2017, RRB Nr. 2017/1554

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Statischer und materialtechnischer Zustand	5
1.2 Hochwassersicherheit	5
1.3 Projektstand	5
2. Zielsetzung	6
3. Projektbeschreibung	6
3.1 Bestvariante Brückenersatz und Werkleitungssteg	6
3.2 Bauliche Massnahmen und Bauablauf	7
3.2.1 Rückbau Werkleitungen	7
3.2.2 Rückbau bestehende Brücken	7
3.2.3 Brückenneubau	7
3.2.4 Verkehrsführung während der Bauarbeiten	7
3.2.5 Vorgezogene Wasserbaumassnahmen	7
3.2.6 Langsamverkehrsmassnahmen	8
3.2.7 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen	8
3.3 Drittprojekte	8
3.3.1 Neubau Werkleitungssteg und Leitungsumlegungen	8
3.3.2 Hochwasserschutz und Revitalisierung Emme, Los 6, 2018 bis 2019	8
3.3.3 Neubau KEBAG Enova, 2020 bis 2025	9
3.3.4 Instandsetzung SBB-Brücke über die Emme, 2019	9
4. Nachhaltigkeit	9
4.1 Substanzerhalt und Hochwasserschutz	9
4.2 Entflechtung Brücke und Werkleitungen	9
5. Kosten und Finanzierung	9
6. Wirtschaftlichkeit	10
7. Rechtliches	10
8. Antrag	11
9. Beschlussesentwurf	13

Kurzfassung

Die Emmebrücken verbinden die beiden Ortschaften Luterbach und Zuchwil. Das 80 Meter lange Bauwerk besteht aus zwei Brückenobjekten unterschiedlichen Alters. Die Emmebrücken dienen gleichzeitig als Tragkonstruktion für verschiedenste grosskalibrige Werkleitungen. Aufgrund der Tragsicherheits- und Hochwasserdefizite muss das Brückenobjekt Nr. 4/2 aus dem Jahr 1924 ersetzt werden. Infolge des ungenügenden baulichen Zustands müsste das Objekt Nr. 4/4 aus dem Jahr 1973 instand gesetzt werden.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden verschiedene Instandsetzungs- und Ersatzvarianten untersucht. Als wirtschaftlichste und nachhaltigste Variante hat sich ein gleichzeitiger Totalersatz beider Brückenobjekte durch einen Brückenneubau mit einem Pfeiler in der Flussmitte herausgestellt.

Für die Ver- und Entsorgung der Produktionsanlagen Biogen auf dem Areal Attisholz Süd muss bis 2019 ohnehin eine neue Werkleitungsquerung über die Emme erstellt werden. Deshalb haben die Werkeigentümer entschieden, zusammen mit der Biogen, auf eigene Kosten einen separaten Werkleitungssteg zu erstellen und die Werkleitungen auf diesen umzulegen. Dies führt bei zukünftigen Unterhalts- und Instandsetzungsarbeiten zu wesentlichen Kosten- und Zeiterparnissen sowohl für den Strasseneigentümer als auch für die Werke.

Der Brückenersatz erfolgt in zwei Etappen. In den Jahren 2018 - 2019 wird die südliche Brückenhälfte ersetzt. Der Verkehr läuft in dieser Zeit einspurig mit Lichtsignalanlage auf der bestehenden nördlichen Brückenhälfte. In den Jahren 2019 - 2020 wird die nördliche Brücke ersetzt. Der Verkehr läuft dann einspurig mit Lichtsignalanlage auf der neu erstellten südlichen Brückenhälfte. Die Geschwindigkeit wird auf 50 km/h reduziert. Es kommt in den Spitzenstunden zu Zeitverlusten von ca. 6 Minuten.

Die Kosten für den Brückenersatz belaufen sich auf insgesamt rund 8,87 Mio. Franken. Die Projektierungskosten waren in den Sammelverpflichtungskrediten für Kleinprojekte Beginn 2010 (RRB Nr. 2009/2415 vom 15. Dezember 2009) und Beginn 2016 (RRB Nr. 2015/2164 vom 22. Dezember 2015) eingestellt.

Die Gemeinden Luterbach und Zuchwil beteiligen sich an dem Brückenersatz mit dem ordentlichen Gemeindebeitrag nach Kantonsstrassen-Beitragsverordnung (BGS 725.112) mit 13.45 % respektive 12.87 %.

Nach Abzug der Projektierungskosten zu Lasten der Sammelverpflichtungskredite und der ordentlichen Gemeindebeiträge verbleiben Nettokosten von 6,95 Mio. Franken zu Lasten des Strassenbaufonds.

Der Kredit für die Ausführung beträgt brutto 8 Mio. Franken. Der Kredit wird mit der vorliegenden Vorlage dem Kantonsrat zum Beschluss unterbreitet.

Sehr geehrte Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf für einen Verpflichtungskredit für das Projekt „Luterbach / Zuchwil, Zuchwilstrasse - Luterbachstrasse, Ersatz Emmebrücken, Objekte Nrn. 4/2 und 4/4“.

1. Ausgangslage

Die Strasse zwischen Luterbach und Zuchwil ist Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge beträgt rund 7'200 Fahrzeuge, der Schwerverkehranteil beträgt rund 8 %. Die Strasse ist als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert. Die Strasse überquert die Emme etwa 500 Meter vor deren Einmündung in die Aare. Das 80 Meter lange Brückenbauwerk besteht aus zwei nebeneinanderliegenden Brückenobjekten (Objekte Nrn. 4/2 und 4/4). Beide Brücken sind als dreifeldrige Betonbrücken mit zwei Pfeilern im Bereich der Emmeufer ausgebildet.

1.1 Statischer und materialtechnischer Zustand

- Brücke Objekt Nr. 4/2: Die Emmebrücke Objekt Nr. 4/2 wurde im Jahre 1924 erstellt. Aufgrund der statischen Überprüfung wird die Tragsicherheit der Brücke als ungenügend beurteilt. Unter Berücksichtigung des Alters der Brücke werden Verstärkungsmassnahmen als zu aufwändig und damit als unwirtschaftlich beurteilt. Die Brücke muss somit ersetzt werden.
- Brücke Objekt Nr. 4/4: Im Jahre 1973 wurde nördlich der alten Emmebrücke Objekt Nr. 4/2 zwecks Fahrbahnverbreiterung die Emmebrücke Objekt Nr. 4/4 mit identischen Spannweiten erstellt. An der Untersicht der Brücke verlaufen grosskalibrige Werkleitungen (Wasser-, Gas- und Steuerleitungen der Regio Energie Solothurn, Fernwärmeleitungen der AEK Energie AG, Dampf- und Kondensatorleitungen des Energieverbundes Solothurn [ENSO]). Die statische Überprüfung ergab, dass die Brücke keine Tragsicherheitsdefizite aufweist. Die materialtechnologischen Zustandsuntersuchungen zeigten jedoch, dass die Brücke zwecks Substanzerhalts zeitnah instand zu setzen ist.

1.2 Hochwassersicherheit

Die Hochwassersicherheit der beiden Brücken ist ungenügend. Einerseits besteht bei einem hundertjährigen Hochwasser ein zu geringes Freibord andererseits sind die beiden Pfeiler strömungstechnisch ungünstig (Form, Platzierung im Uferbereich). Zudem kann es aufgrund der Ausgestaltung der Brückenuntersichten zu Verklausungen kommen. Die unter der Brücke montierten Werkleitungen sind bei Hochwasser stark gefährdet. Der Querschnitt der Emme wird im Bereich der Brücken gegenüber dem Ober- und Unterlauf aufgrund der Lage der Brückenpfeiler eingengt. Durch diese Hochwasserdefizite drängt sich somit ein Ersatz beider Emmebrücken auf.

1.3 Projektstand

Folgende Projektphasen sind abgeschlossen:

- statische Überprüfung: Juli 2010
- materialtechnologische Untersuchungen: November 2014

- Vorprojekt: Januar 2016
- Bauprojekt: März 2017.

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 27. März 2017 bis 25. April 2017 und wurde mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2017/1240 vom 4. Juli 2017 genehmigt.

2. Zielsetzung

Für den anstehenden Brückenersatz wurden folgende Ziele formuliert:

- normkonformes Brückenbauwerk entsprechend den aktuell gültigen Brückenbau-Normen
- Berücksichtigung der wasserbaulichen Anforderungen, insbesondere des Abflussregimes und des Schutzes gegen Hochwasser
- Nutzungsdauer von 100 Jahren
- zeitliche und sachliche Abstimmung des Projektes mit den Drittprojekten für die Ver- und Entsorgung Biogen, den Hochwasserschutz, den Neubau der KEBAG und der Veloroute Luterbach - Zuchwil.

3. Projektbeschreibung

Im Rahmen des Vorprojektes wurden verschiedene Instandsetzungs- und Ersatzvarianten untersucht. Die Varianten unterschieden sich betreffend die Brückenquerschnitte und die Spannweiten des Ersatzbauwerkes. Dabei wurden die Aspekte Kosten, technische Qualität, Umwelt sowie Risiken berücksichtigt. Zudem waren die unterschiedlichen Interessen betreffend die Drittprojekte sowie der Gemeinden und der Umwelt differenziert zu berücksichtigen.

3.1 Bestvariante Brückenersatz und Werkleitungsteg

Als wirtschaftlichste und nachhaltigste Variante erwies sich der Totalersatz beider Brückenobjekte Nrn. 4/2 und 4/4 durch eine zweifeldrige Brückenplatte mit Pfeiler in der Flussmitte. Die neue 75 Meter lange Brücke überspannt die Emme mit zwei Feldern und wird durch einen mittleren Pfeiler in der Emme abgestützt.

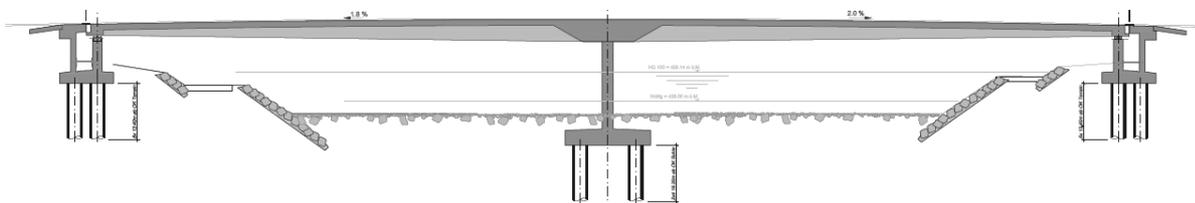


Abbildung: Ansicht Längsschnitt

Im Zuge des Vorprojekts wurden in Abstimmung mit den Werkleitungseigentümern verschiedene Varianten für die provisorische Werkleitungsführung während dem Brückenersatz wie auch für die definitive Leitungsführung untersucht. Es wurden die Varianten „mehrmaliges Umliegen“, „provisorischer Werkleitungsteg“ und „definitiver Werkleitungsteg“ geprüft.

Als Bestlösung erwies sich ein neuer permanenter Werkleitungssteg nördlich der Strassenbrücke (siehe Ziff. 3.3 Drittprojekte).

3.2 Bauliche Massnahmen und Bauablauf

Im Folgenden werden die relevanten Arbeiten und deren Abhängigkeiten beschrieben.

3.2.1 Rückbau Werkleitungen

Im Vorfeld des Brückenersatzes müssen sämtliche unter der Brücke montierten Werkleitungen ausser Betrieb genommen und umgelegt werden (siehe Ziff. 3.3 Drittprojekte).

3.2.2 Rückbau bestehende Brücken

Die Brücken Nrn. 4/2 und 4/4 werden in zwei Etappen rückgebaut. Dazu ist ein obenliegendes Hub- und Verschieberüst vorgesehen. Die einzelnen Brückenelemente werden aus dem Flussbereich geschoben, abseits der Emme zerlegt und abtransportiert.

3.2.3 Brückenneubau

Nach dem Abbruch der Brücke Nr. 4/2 wird die südliche Hälfte der neuen Brücke erstellt. Der Verkehr wird auf der Brücke Nr. 4/4 geführt. Nach dem Abbruch der Brücke Nr. 4/4 wird die nördliche Hälfte der neuen Brücke erstellt und mit der südlichen Hälfte verbunden. Somit ist jeweils eine einspurige Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden respektive der neu erstellten Brückenhälfte gewährleistet. Die Fundationsarbeiten im Flussbett müssen in der wasserarmen Jahreszeit, d.h. in den Wintermonaten erfolgen.

3.2.4 Verkehrsführung während der Bauarbeiten

Während der Bauarbeiten wird der Verkehr auf einer Strecke von ca. 300 Metern einspurig mit Lichtsignalanlage (LSA) geführt. Die alternative Führung des Verkehrs mit zwei Fahrspuren wäre nur mit grossem baulichem Mehraufwand (Hilfsbrücke) möglich. Diese Lösung wurde aus Kostengründen und wegen des grossen Platzbedarfs verworfen. Zudem hätte diese den Bauablauf behindert und somit zu einer längeren Bauzeit geführt.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (DTV 7'200) ist auch in den Morgen- und Abendspitzenstunden mit keinem nennenswerten Rückstau zu rechnen. In den Spitzenzeiten muss mit Wartezeiten von ca. 6 Minuten gerechnet werden.

Es bestehen zwei grossräumige Umfahrungsmöglichkeiten. Entweder über Derendingen (Emmebrücke) oder über Flumenthal - Riedholz (Wilihofbrücke). Der damit verbundene Zeitverlust beträgt bei fliessendem Verkehr rund ca. 4 resp. 8 Minuten.

3.2.5 Vorgezogene Wasserbaumassnahmen

Die Emmebrücken befinden sich innerhalb des Perimeters der Hochwasserschutzmassnahmen Emme. Im Bereich des Brückenersatzes wird die Realisierung der Hochwasserschutzmassnahmen vorgezogen. Damit werden die Hochwasserrisiken während der Realisierungsphase des Brückenersatzes reduziert.

Die Massnahmen des Hochwasserschutzprojektes werden aufgrund der Hochwassergefährdung während des Bauzustandes vorgezogen. Zeitweise befinden sich die beiden bestehenden und der neue Pfeiler gleichzeitig in der Emme, was zu einer Querschnittsreduktion führt. Zur Steigerung der Durchflusskapazität muss deshalb das rechte Ufer der Emme vor dem Neubau des mitigen Brückenpfeilers abgesenkt werden.

3.2.6 Langsamverkehrsmassnahmen

Die Verlegung der Langsamverkehrsverbindung (Freizeitroute SchweizMobil) bedingt folgende Massnahmen im Perimeter der Emmebrücken:

- Nordseite der neuen Brücke: 4 Meter breiter kombinierter Rad-/Gehweg
- Südseite der neuen Brücke: 2,5 Meter breiter Gehweg
- Verbindungsrampe von der Luterbachstrasse zur Rad-/Gehweg-Route entlang der Emme auf der Nordwestseite der neuen Brücke.

3.2.7 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde seitens der Pro Natura Solothurn gefordert, geeignete und angemessene ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zu realisieren.

Pro Natura schlägt hierzu eine Aufwertung des mittlerweile trockengelegten Überlaufkanals des Kleinwasserkraftwerks vor. Dazu seien bestehende Sedimentablagerungen soweit zu entfernen, dass der Graben auch bei Niedrigwasser der Emme mit Wasser geflutet ist. Durch diese Massnahme würde das Auengebiet qualitativ deutlich aufgewertet, ohne dass zusätzliche Flächen beansprucht würden.

Die von Pro Natura vorgeschlagenen Massnahmen werden realisiert.

3.3 Drittprojekte

3.3.1 Neubau Werkleitungssteg und Leitungsumlegungen

Für die Ver- und Entsorgung der Produktionsanlagen Biogen International GmbH mit Standort auf dem Attisholz Areal ist eine Prozessabwasser- und eine Gasleitung zu realisieren. Diese Leitungen queren die Emme im Bereich des Brückenersatzes. Die Leitungen sind aus betrieblichen Gründen der Biogen bis spätestens anfangs 2019 zu realisieren.

Die bestehenden Emmebrücken dienen heute als Tragkonstruktion für mehrere Werkleitungsquerungen (Wasser-, Gas- und Steuerleitungen der Regio Energie Solothurn, Fernwärmeleitungen der AEK Energie AG, Dampf- und Kondensatorleitung der ENSO). Diese Leitungen sind für die Instandsetzung der Brücken resp. den Brückenersatz temporär oder definitiv umzulegen. Diese Leitungsumlegungen müssen abgeschlossen sein, bevor die Strassenbrücken rückgebaut werden können. Aufgrund des ohnehin anstehenden Baus der Biogen-Leitungsquerung hat sich der Bau eines kombinierten Leitungssteges Biogen/Werke als die zweckmässigste Variante erwiesen. Für den Neubau des Werkleitungssteges haben sich die Werke sowie die Biogen somit zu einer Miteigentümergeinschaft (MEG) zusammengeschlossen. Die MEG hat mit dem Bau des Werkleitungssteges sowie der Leitungsumlegung im Vorlandbereich im Jahr 2017 begonnen. Das Amt für Verkehr und Tiefbau stellt die technische und terminliche Koordination zwischen dem Brückenersatz und dem Bau des Werkleitungssteges sicher.

3.3.2 Hochwasserschutz und Revitalisierung Emme, Los 6, 2018 bis 2019

Der unterste Emmeabschnitt zwischen dem Wehr Biberist und der Aare in Luterbach / Zuchwil weist erhebliche Hochwasserschutzdefizite auf. Bei einem hundertjährigen Hochwasser fehlen an mehreren Stellen die notwendigen Freibord-Reserven. Hinzu kommt, dass das Gerinne auf weiten Strecken kanalisiert verläuft, was mit grossen ökologischen Defiziten einhergeht. Mit dem kantonalen Projekt „Hochwasserschutz und Revitalisierung Emme, Wehr Biberist bis Aare“

sind Massnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes, der ökologischen Verhältnisse sowie des Gewässerraumes als Naherholungsgebiet vorgesehen.

Im Bereich der Emmebrücke werden, wie beschrieben, vorgezogene Wasserbaumassnahmen umgesetzt. Nebst der Aufweitung werden die neuen Ufer im Brückenbereich mit einem Blocksatz geschützt. Ebenso wird beim neuen Mittelpfeiler ein Blockteppich zwecks Kolksschutzes erstellt.

3.3.3 Neubau KEBAG Enova, 2020 bis 2025

Die KEBAG plant in den Jahren 2020 bis 2025 den Neubau ihrer Kehrichtverbrennungsanlage und die Neugestaltung des Kieslagerplatzes. Diverse Vorarbeiten werden bereits im Rahmen der Bauarbeiten für den Brückenersatz resp. den Werkleitungssteg geleistet. So zum Beispiel erfolgen die Rodungen für das Neubauprojekt im gleichen Zeitraum wie die Rodungen für den Werkleitungssteg. Ebenso erfolgen diverse Betonarbeiten im Uferbereich in Koordination mit dem Bau des Werkleitungssteiges.

3.3.4 Instandsetzung SBB-Brücke über die Emme, 2019

Die SBB AG planen ab 2019 ihre Emmebrücke auf der Jurasüdfusslinie (oberwasserseitig zum gegenständlichen Projekt) gegen Hochwasser zu schützen. Die Überschneidung der Realisierungszeiträume mit dem kantonalen Brückenersatz bedingt eine enge Koordination.

4. Nachhaltigkeit

Der bewilligte Erschliessungsplan ist das Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung und einer sorgfältig vorgenommenen Kosten-/Nutzen-Analyse.

Insbesondere ist diesbezüglich auf folgende zwei Aspekte hinzuweisen:

4.1 Substanzerhalt und Hochwasserschutz

Durch den Entscheid, beide Brücken gleichzeitig zu ersetzen, werden zukünftige Probleme im Zusammenhang mit den heute unterschiedlich alten Bausubstanzen vermieden. Damit wird die zukünftige Bauwerkserhaltung wesentlich einfacher. Zudem wird mit dem gleichzeitigen Brückenersatz ermöglicht, die Situation bezüglich des Wasserbaus und somit des Hochwasserschutzes wesentlich zu verbessern.

4.2 Entflechtung Brücke und Werkleitungen

Durch den Entscheid der Werkleitungseigentümer, die Werkleitungen auf einen separaten Werkleitungssteg zu verlegen, wird eine Trennung der Systeme Brücke und Werkleitungen möglich. Dies führt bei zukünftigen Instandsetzungsarbeiten zu wesentlichen Kosten- und Zeitersparnissen sowohl für den Strasseneigentümer als auch die Werke.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für das Bauvorhaben wurden auf Basis des Bauprojektes ermittelt. Für alle Bauelemente wurden die zugehörigen Mengen berechnet und mit den entsprechenden Einheitspreisen (Richtofferten oder Erfahrungswerten) multipliziert.

Die Projektierungskosten waren in den Sammelverpflichtungskrediten für Kleinprojekte Beginn 2010 (RRB Nr. 2009/2415 vom 15. Dezember 2009) und Beginn 2016 (RRB Nr. 2015/2164 vom 22. Dezember 2015) eingestellt.

Gemäss detaillierter Kostenschätzung ist mit folgenden Anlagekosten zu rechnen (inkl. MwSt., Genauigkeit +/- 10 %, Stand März 2017).

Basis: Schweizer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2016):

Pos.		Franken	Franken
1	Grundlagen Statische, materialtechnologische Untersuchungen	220'000	
2	Honorare	1'330'000	
3	Baumeisterarbeiten	6'700'000	
4	Reserven für Unvorhergesehenes und Risiken	620'000	
Summe 1–4	Brutto-Investitionskosten		8'870'000
	davon zu Lasten Kredit für die Zustandsuntersuchung (2TK.000525)		220'000
	davon zu Lasten Projektierungskredit (3TK.01174.P)		650'000
<hr/>			
	Brutto Investitionskosten Ausführungskredit (Verpflichtungskredit)		8'000'000
<hr/>			
	davon kommen in Abzug		
	./i. Gemeindebeitrag Luterbach (13.45 % von 4'000'000)		- 538'000
	./i. Gemeindebeitrag Zuchwil (12.87 % von 4'000'000)		- 515'000
<hr/>			
	Netto-Investitionskosten (gerundet)		6'950'000
<hr/>			

6. Wirtschaftlichkeit

Die verschiedenen Instandsetzungs- resp. Ersatzvarianten wurden basierend auf einer Nutzwertanalyse und dem Ansatz der „Life Cycle Cost Betrachtung“ einer Wirtschaftlichkeitsbeurteilung unterzogen.

7. Rechtliches

Für das Projekt „Luterbach / Zuchwil, Zuchwilstrasse - Luterbachstrasse, Ersatz Emmebrücken, Objekte Nrn. 4/2 und 4/4“ soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 8 Mio. Franken bewilligt werden.

Der nachfolgende Beschluss unterliegt nicht dem Referendum, da die für die Projektrealisierung erforderlichen Mittel dem Strassenbaufonds entnommen werden und der Kantonsrat gestützt auf § 8 Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11) abschliessend zuständig ist, den notwendigen Kredit zu bewilligen. Der Beschluss unterliegt auch nicht § 40^{bis} Kantonsratsgesetz vom 24. September 1989 (KRG; BGS 121.1), weil vorliegend keine Ausgabe im Sinne der §§ 51ff. Gesetz über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1) vorliegt.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates

Dr. Remo Ankli
Landammann

Andreas Eng
Staatschreiber

9. **Beschlussesentwurf**

Luterbach / Zuchwil, Zuchwilstrasse - Luterbachstrasse, Ersatz Emmebrücken, Objekte Nrn. 4/2 und 4/4; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 12. September 2017 (RRB Nr. 2017/1554), beschliesst:

1. Für das Projekt „Luterbach / Zuchwil, Zuchwilstrasse - Luterbachstrasse, Ersatz Emmebrücken, Objekte Nrn. 4/2 und 4/4“ wird ein Verpflichtungskredit von brutto 8'000'000 Franken (inkl. MwSt.) bewilligt (Basis Schweizerischer Baupreisindex, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2016). Davon in Abzug kommt der ordentliche Gemeindebeitrag nach Kantonsstrassen-Beitragsverordnung vom 13. August 2002²⁾.
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

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

¹⁾ BGS 725.11.
²⁾ BGS 725.112.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
Departementscontroller
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Raumplanung
Amt für Umwelt
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Landwirtschaft
Amt für Wald, Jagd und Fischerei
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste