

# ***Mümliswil-Ramiswil, Scheltenstrasse, Strassen- verlegung mit Lawinen- und Steinschlagschutz; Bewilligung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 12. September 2017, RRB Nr. 2017/1555

## **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

## **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage .....	5
1.1 Scheltenstrasse .....	5
1.2 Guldental .....	5
1.2.1 Kantonales Vorranggebiet Natur und Landschaft .....	6
1.2.2 Juraschutzzone .....	6
1.2.3 Naturpark Thal .....	6
1.2.4 Schutzwald .....	6
1.2.5 Naturinventar Guldental .....	6
2. Zielsetzung .....	6
3. Projektbeschrieb .....	7
3.1 Variantenstudium .....	7
3.1.1 Variante Schutz .....	7
3.1.2 Variante Verlegung .....	8
3.1.3 Variante Kombi .....	9
3.2 Variantenentscheid .....	9
3.3 Bauliche Massnahmen .....	10
3.3.1 Abschnitt Strassenverlegung .....	10
3.3.2 Abschnitt Lawinen- und Steinschlagschutz .....	10
3.3.3 Substanzerhalt .....	11
3.4 Drittprojekte .....	11
3.4.1 Neue Hoferschliessungen .....	11
4. Nachhaltigkeit .....	11
5. Kosten und Finanzierung .....	12
6. Wirtschaftlichkeit .....	13
7. Rechtliches .....	13
8. Antrag .....	14
9. Beschlussesentwurf .....	15

## Kurzfassung

Die Scheltenstrasse verbindet den Kanton Solothurn via Guldental (Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil) mit dem Kanton Jura. Sie erschliesst die landwirtschaftlichen Betriebe und Berggasthöfe, dient aber auch dem Pendler- wie auch dem Freizeitverkehr. Auf gewissen Abschnitten herrscht akute Steinschlaggefahr und im Winter kommt auch die Lawinengefahr hinzu. Zudem ist der Zustand der Strasse schlecht, weshalb diese demnächst saniert werden muss.

Aus diesen Gründen wurden verschiedene Varianten geprüft, welche diese Mängel beseitigen. Als Bestvariante hat sich unter Abwägung verschiedenster Aspekte eine Kombinationsvariante aus Steinschlagschutzmassnahmen und einer partiellen Strassenverlegung aus dem Steinschlaggebiet hinaus erwiesen. Das Projekt wurde eingehend auf das Kosten- und Nutzenverhältnis optimiert. Das Resultat kann insbesondere im Quervergleich mit den anderen Projektvarianten als die wirtschaftlichste Lösung bezeichnet werden.

Die Kosten für die Massnahmen belaufen sich auf insgesamt rund 6,2 Mio. Franken. Der Bund beteiligt sich basierend auf dem eidgenössischen Waldgesetz für die Beseitigung der Naturgefahren an den Schutzbauten mit ca. 35 %. An den Restkosten beteiligt sich die Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil mit dem ordentlichen Gemeindebeitrag von 5 % nach Kantonsstrassen-Beitragsverordnung.

Nach Abzug der voraussichtlichen Bundesbeiträge, dem ordentlichen Gemeindebeitrag und der Kosten zu Lasten des Projektierungskredites verbleiben Nettokosten von ca. 3,765 Mio. Franken zu Lasten des Strassenbaufonds.

Die Projektierungskosten wurden über den Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2009 (Kantonsratsbeschluss [KRB] Nr. SGB 148/2008 vom 2. Dezember 2008 und Regierungsratsbeschluss [RRB] Nr. 2008/2288 vom 16. Dezember 2008) finanziert. Der Kredit für die Ausführung beträgt brutto 5,4 Mio. Franken und wird dem Kantonsrat mit der vorliegenden Vorlage zum Beschluss unterbreitet.



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf für einen Verpflichtungskredit für das Projekt „Mümliswil-Ramiswil, Scheltenstrasse, Strassenverlegung mit Lawinen- und Steinschlagschutz“.

## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Scheltenstrasse**

Die Scheltenstrasse im Guldental verbindet die Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil via Scheltenpass (1'051 m.ü.M.) mit den Gemeinden La Scheulte (BE) und Mervelier (JU). Die Strasse wird von Pendlern als Arbeitsweg genutzt. Gleichzeitig erschliesst sie die Landwirtschaftsbetriebe des Guldentals sowie verschiedene Berggasthöfe. Vor allem im Sommerhalbjahr ist die Scheltenstrasse eine beliebte Route für den Freizeitverkehr, nicht zuletzt auch für Motorrad- und Velofahrer. Unter der Woche führt der Schulbus die Kinder des Guldentals mehrmals täglich zur Schule. Laut Strassenverkehrserhebung aus dem Jahr 2015 verkehren täglich rund drei- bis vierhundert Fahrzeuge.

Die Scheltenstrasse ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verzeichnet. Sie wurde zu Beginn des Ersten Weltkrieges 1914/15 als Militärstrasse erbaut und hat als solche eine militärhistorische Bedeutung. Der Charakter und der einfache Ausbaustandard der Strasse entsprechen einer Berg-/Jurapasstrasse.

Die Strasse befindet sich auf dem Abschnitt „Vorder Guldental bis Glashütte“ in einem schlechten baulichen Zustand und muss zwecks Substanzerhaltung in nächster Zeit saniert werden. Die Strasse verläuft in der Talsohle des Guldentals entlang dem Guldentalbach, direkt am Fuss des steilen Südhangs, dem Sonnenberg. Der Hang ist grösstenteils bewaldet und mit verschiedenen Felsbändern durchzogen. Durch die unwegsame Topografie kann das Gelände betreffend Steinschlagschutz nur schwierig bzw. gar nicht unterhalten werden. In der Folge besteht auf dem ca. 1,7 km langen Abschnitt zwischen „Mittler Guldental“ und Glashütte Steinschlaggefahr. Im Winter besteht in Abhängigkeit der Schneeverhältnisse zusätzlich akute Lawinengefahr. Eine weitere Gefährdung geht aus Steinen hervor, welche auf der Fahrbahn zu liegen kommen. Diese bilden auf der unübersichtlichen Bergstrasse insbesondere für Zweiradfahrer eine zusätzliche Unfallgefahr. Das Kreisbauamt II in Olten betreibt deshalb auf dem betroffenen Strassenabschnitt einen sehr grossen Unterhaltsaufwand. Mehrmals wöchentlich muss die Strasse von auf der Fahrbahn liegenden Steinen unterschiedlicher Grösse geräumt werden.

Gestützt auf diese Ausgangslage wurde die Strasse einer Risikoanalyse unterzogen. Die Untersuchungen zeigen, dass auf dem betrachteten Strassenstück abschnittsweise ein mittleres bis hohes Schutzdefizit besteht.

Die Scheltenstrasse ist somit einerseits baulich zu sanieren andererseits sind die Schutzdefizite zu beheben.

### **1.2 Guldental**

Das Guldental ist betreffend Natur und Landschaft ein äusserst sensibles Gebiet. Der Projektperimeter umfasst sowohl Wald- als auch Landwirtschaftszonen. Die betroffenen Landeigentümer, welche das Gebiet unterhalten, sind auf einen schonenden Umgang mit den knappen landwirtschaftlichen Nutzflächen und auf optimierte Hofzufahrten angewiesen.

### 1.2.1 Kantonales Vorranggebiet Natur und Landschaft

Das Projekt tangiert ein kantonales Vorranggebiet Natur und Landschaft. Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Aufwertung von Landschaften und Lebensräumen schützenswerter Tiere und Pflanzen. Die entsprechenden Ziele sind zu berücksichtigen.

### 1.2.2 Juraschutzzone

Das Vorhaben liegt in der Juraschutzzone. Bauten in der Juraschutzzone haben laut Verordnung über den Natur- und Heimatschutz in besonderer Weise auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht zu nehmen. Bauten sind so zu gestalten, dass sie sich gut in die Umgebung einfügen und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen.

### 1.2.3 Naturpark Thal

Das Vorhaben liegt vollständig im Perimeter des regionalen Naturparks von nationaler Bedeutung. Im Naturpark Thal wird eine nachhaltige Entwicklung der Region - umfassend das Gebiet des solothurnischen Bezirks Thal - ermöglicht. Dabei steht das Gleichgewicht von Mensch, Natur, Landschaft und Wirtschaft im Vordergrund.

### 1.2.4 Schutzwald

Der Südhang des Sunnebergs liegt in einem Schutzwaldperimeter. Das Amt für Wald, Jagd und Fischerei ist gegenwärtig mit der Neuorganisation des Schutzwaldperimeters und dessen Unterhalts beschäftigt. Diese Massnahmen erfolgen in Koordination mit dem vorliegenden Vorhaben.

### 1.2.5 Naturinventar Guldental

Im Gebiet der geplanten Strassenverlegung befinden sich angrenzend einzelne Objekte aus dem Naturinventar Guldental. Die Planung berücksichtigt diese Gebiete und wertet sie im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sogar auf.

## 2. Zielsetzung

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden für das vorliegende Projekt folgende Ziele formuliert:

- Substanzerneuerung der Strasse
- grösstmöglicher Schutz vor Steinschlag und Lawinen
- Sicherstellung der Hofzufahrten
- weitestmögliche Rücksichtnahme auf die betroffenen Naturwerte (Erhalten von störungsfreien Rückzugsgebieten für Tiere, Erhalten der Reptilienstandorte, Erhalten der artenreichen Weiden und der Hangsumpfgebiete als Lebensraum für Tiere und Pflanzen)
- sorgfältiger Umgang mit der angrenzenden Kulturlandschaft, insbesondere Erhalten der bestehenden Strukturvielfalt im Weidegebiet
- Zulassen einer natürlichen Waldentwicklung.

### 3. Projektbeschreibung

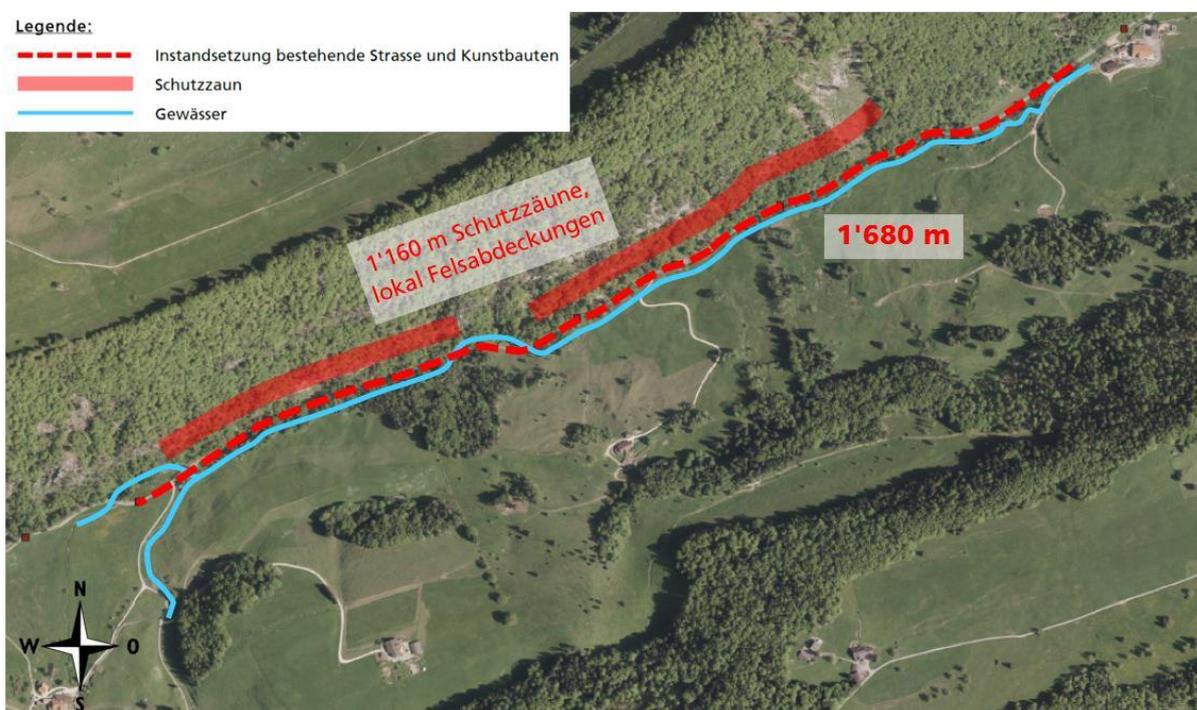
Das Projekt basiert auf einem umfassenden Variantenstudium. Die öffentliche Planaufgabe für die Bestvariante erfolgte vom 14. November 2016 bis zum 13. Dezember 2016. Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2017/287 vom 21. Februar 2017 wurde das Projekt genehmigt.

#### 3.1 Variantenstudium

Zur Behebung des Sicherheitsdefizits durch Steinschlag und Lawinen wurden drei grundsätzliche Varianten untersucht. Dabei wurden sowohl Schutzmassnahmen am Hang wie auch verschiedene Strassenverlegungsvarianten (ganz aus dem Steinschlaggebiet hinaus auf die gegenüberliegende Talseite) geprüft.

##### 3.1.1 Variante Schutz

Bei der *Variante Schutz* verbleibt die Strasse auf dem ganzen Abschnitt an unveränderter Lage, begleitet von Steinschlag- und Lawinenschutzmassnahmen. Die Strasse muss saniert werden.



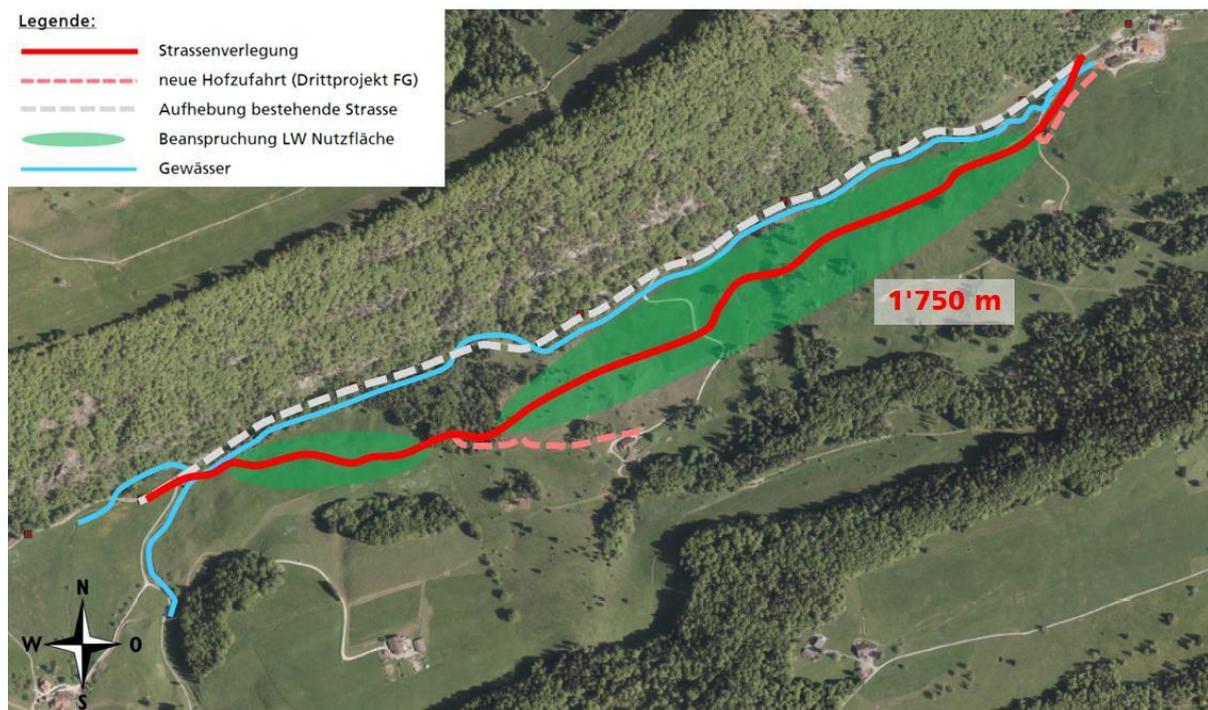
Die Stärke dieser Variante liegt darin, dass der heute weitgehend unberührte Nordhang von den baulichen Massnahmen verschont bleibt.

Negativ schlägt der aufwändige Unterhalt der Schutznetze zu Buche. Bei grösseren Sturzereignissen, insbesondere im westlichen Abschnitt, verbleibt zudem ein Restrisiko für die Strassenbenützer. Im Weiteren ist die Hoferschliessung des „Mittler Guldentals“ nicht gelöst.

### 3.1.2 Variante Verlegung

Die *Variante Verlegung* sieht eine komplette Strassenverlegung aus dem Problemgebiet hinaus auf die gegenüberliegende Talseite vor. Sie kommt ohne Schutznetze aus.

Die endgültige Linienführung der *Variante Verlegung* wurde aus Untervarianten optimiert. Dabei wurde auf vorhandene Naturwerte, landwirtschaftliche Nutzflächen und kleinräumig stark variierende Baugrundverhältnisse Rücksicht genommen.

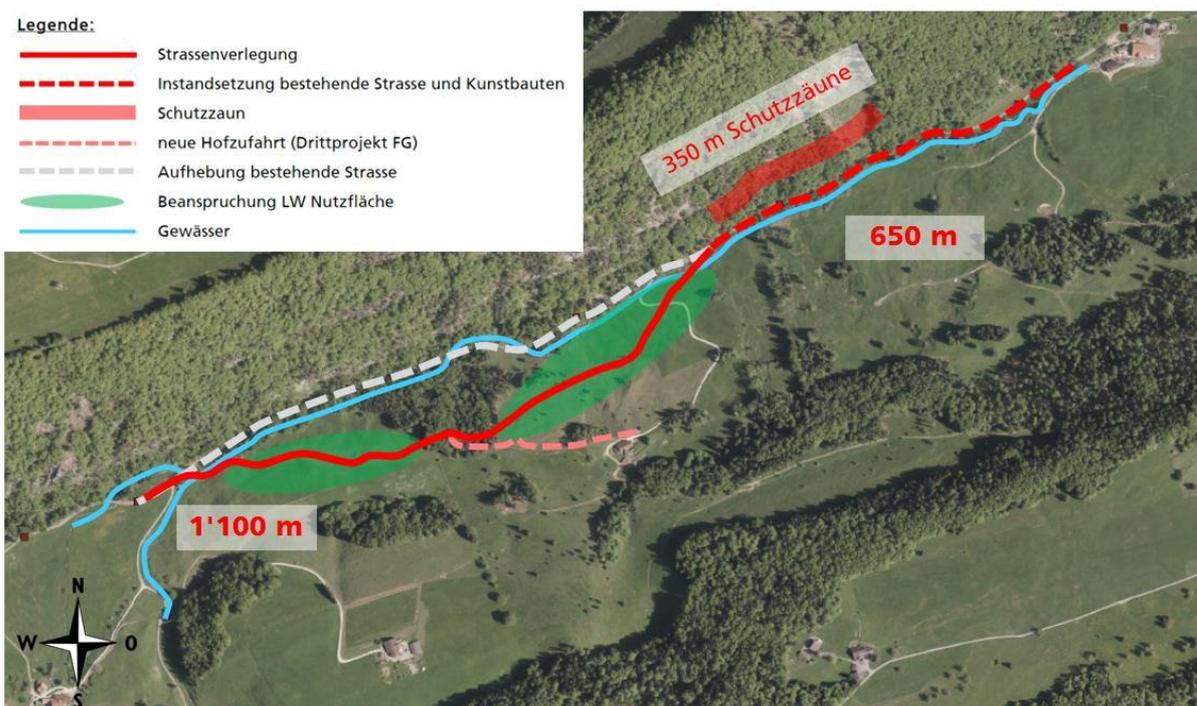


Diese Variante hat den Vorteil, dass die Strasse komplett aus dem Steinschlaggebiet hinaus verlegt wird. So kann auch das Restrisiko eines grösseren Steinschlagereignisses ausgeschlossen werden. Ein weiterer Vorteil ergibt sich durch die optimale Erschliessung des Hofes „Mittler Guldental“. Unter Beachtung dieser Aspekte hätte sich eine Strassenverlegung auf dem gesamten Abschnitt aus dem Steinschlagperimeter hinaus als Bestvariante erwiesen.

Dem gegenüber stehen die hohen Erstellungskosten und der grosse Eingriff in die unberührte Landschaft des Nordhangs.

### 3.1.3 Variante Kombi

Die *Variante Kombi* sieht vor, die Strasse aus dem westlichen Teilbereich zwischen Glashütte und „Mittler Guldental“ (wo sich Sturzereignisse von hoher Intensität ereignen) hinaus an den Gehenghang zu verlegen. Im östlichen Abschnitt bis zum „Vorder Guldental“, wo geringere Sturzgefahren vorhanden sind, sind ein Schutzprojekt mit Netzen und Felsabdeckungen und die Instandstellung der bestehenden Strasse vorgesehen.



Das Projekt überzeugt durch seine ausgewogene Lösung bezüglich Landschaft und Natur mit entsprechend hoher Akzeptanz. Es vereint die Stärken der beiden *Varianten Schutz* und *Verlegung*. Die Eingriffe am Nordhang werden minimiert und die Hoferschliessung "Mittler Guldental" kann dennoch optimal an die Scheltenstrasse angebunden werden. Durch die verkürzte Trasseelänge fallen die Kosten dieser Variante im Vergleich zur *Variante Verlegung* um rund 10 % tiefer aus.

### 3.2 Variantenentscheid

Für die Beurteilung der Varianten wurden die Aspekte wie Schutz/Komfort, Betroffene/Berghöfe, Landwirtschaft, Umwelt (Bauphase), Umwelt (Betriebsphase) und Wirtschaftlichkeit bewertet. Ein Gremium mit Vertretern aus den direkt betroffenen Amtsstellen, der Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil und der Flurgenosenschaft Limmern-Hauberg kam unter Abwägung der Aspekte einstimmig zur Empfehlung, die *Variante Kombi* weiter zu bearbeiten. Das Koordinationsgremium der Ämter Bau, Umwelt und Wirtschaft (KABUW) hat am 24. Juni 2016 dieser Empfehlung zugestimmt und das Projekt zur Weiterbearbeitung freigegeben.

### 3.3 Bauliche Massnahmen

#### 3.3.1 Abschnitt Strassenverlegung

Die geplante Strasse weist den Charakter einer Bergstrasse auf und orientiert sich am einfachen Standard der übrigen Abschnitte der Scheltenstrasse:

- Fahrbahnbreite (Asphaltbelag) von 4,50 m, mit Ausweichstellen zum Kreuzen landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Lastwagen
- keine Randabschlüsse
- keine Kurvenverbreiterungen
- Bankette 0,50 m, beidseitig
- Strassenentwässerung über die „Schulter“ (talseitige Böschung)
- Quergefälle 3 %
- Längsgefälle max. 12 % (nötig zur Überwindung der Höhendifferenz)
- entlang der Mähwiesen möglichst ebene, sanfte Böschung.

Die Linienführung ist unter Berücksichtigung der Geologie, der unterschiedlichen Geländeverhältnisse, landschaftspflegerischer Aspekte und der Bedürfnisse der Grundeigentümer mehrfach optimiert worden. Dabei ist besonders darauf geachtet worden, dass sich das Trasse optimal ins Gelände einfügt. Das Resultat ist eine Strasse, die weitgehend ohne Kunstbauten und Stützmauern auskommt. Nur bei den beiden Anschlusspunkten an die heutige Strasse sind zur Querung des Brochetengrabens bzw. des Guldentalbachs zwei Durchlässe sowie im westlichen Teil ein Viehdurchlass nötig.

Zur Schonung der knappen landwirtschaftlichen Nutzflächen wurden bei der Wahl der Linienführung die bestehenden Kulturgrenzen zwischen Mähwiese und Weideland berücksichtigt. Auch die optimale Anbindung des Hofes „Mittler Guldental“, ohne nennenswerte Steigungen, bringt eine wesentliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation.

Geologische Abklärungen haben gezeigt, dass sich der Baugrund sehr kleinräumig verändert. Auf gewissen Abschnitten trifft man tragfähigen Untergrund an, in anderen Bereichen kann nur mittels Materialersatz eine ausreichende Fundation erreicht werden. Aufgrund von vertieften Untersuchungen wurde entschieden, einen ressourcenschonenden Umgang zu wählen und das anstehende schlechte Material mit Kalk und Zement zu verbessern. So wird ein für den Strassenbau geeigneter Untergrund erreicht und zahlreiche Lastwagenfahrten werden vermieden.

#### 3.3.2 Abschnitt Lawinen- und Steinschlagschutz

Auf diesem Abschnitt schützen Schutznetze die bestehende Strasse vor Steinschlag. Diese Netze wurden bezüglich Abmessung, Lage und Stärke abschnittsweise auf die zu erwartenden Steinschlagereignisse dimensioniert. Wo zusätzlich mit Lawinenabgängen zu rechnen ist, sind verstärkte Netze vorgesehen. Auf einem kurzen Abschnitt, bei welchem der Platz für Schutznetze fehlt, sind Felsabdeckungen vorgesehen. Damit wird verhindert, dass sich Steine und Blöcke aus dem Felsgefüge herauslösen und auf die Strasse fallen.

### 3.3.3 Substanzerhalt

Der bauliche Zustand der heutigen Scheltenstrasse wie auch der Kunstbauten (Brücken, Bachmauern, Fahrzeugrückhaltesysteme usw.) ist schlecht. Deshalb müsste die Strasse gelegentlich ohnehin einer umfangreichen Sanierung unterzogen werden. Die Strasse wird im Bereich der Lawinen- und Steinschlagschutzmassnahmen mit einem neuen Belag und lokalen Sanierungen an Bachmauern instand gestellt. Die Leitplanken werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dem neuesten Stand der Technik angepasst.

Im Abschnitt des westlichen Teils erübrigt sich infolge der Strassenverlegung eine Sanierung. Der Belag der alten Strasse wird auf diesem Abschnitt entfernt. Die Strasse bleibt für den Unterhalt des Waldes als Maschinenweg bestehen.

## 3.4 Drittprojekte

### 3.4.1 Neue Hoferschliessungen

Die Flurgenossenschaft Limmern-Hauberg beabsichtigt, die Hofzufahrten im Guldental zu erneuern. Die heutige Zufahrt zum Hof „Mittler Guldental“ erfolgt über ein sehr steiles und schwierig zu unterhaltendes Wegstück. Im Hinblick auf die geplante Verlegung der Scheltenstrasse wurde die Anpassung dieser Zufahrt zurückgestellt. Mit der Verlegung der Scheltenstrasse erfolgt die Hofanbindung mit einer entsprechend optimalen Linienführung mit moderaten Steigungen neu von Westen her.

## 4. Nachhaltigkeit

Der genehmigte Erschliessungsplan ist das Ergebnis von Interessenabwägungen und einer Kosten/Nutzen-Analyse. Das Projekt vereint die Stärken verschiedener Varianten mit dem geringstmöglichen Eingriff in Natur und Landschaft.

Die optimierte Linienführung im Bereich der Strassenverlegung erreicht, dass sich die Strasse bestmöglich dem Gelände anpasst und in die sensible Landschaft des Guldentals einbettet. Die Strasse nimmt Rücksicht auf die vorhandenen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Kulturgrenzen. Sie verläuft entlang der Bewirtschaftungsgrenze zwischen Mähwiesen und Weideflächen.

Die sorgfältig geplante Linienführung optimiert die Materialbilanz zwischen Bodenauftrag und Bodenabtrag und minimiert so die Materialtransporte. Das Projekt sieht zudem vor, den teils schlechten Boden anstelle eines Materialersatzes mit Kalk und Zement zu verbessern. So reduzieren sich die Lastwagenfahrten und somit die Emissionen stark und der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen wird gefördert.

Die kantonalen Fachstellen und die Naturschutzverbände wurden schon vor der Auflage involviert, begleitende Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen wurden definiert und mit der Plangenehmigung verbindlich festgelegt. So sind bauliche Massnahmen zur Aufwertung eines als äusserst wertvoll bewerteten Feuchtstandorts von überregionaler Bedeutung vorgesehen. Als weitere Massnahme wird eine sehr wertvolle artenreiche Heuwiese abgegrenzt und künftig schonend bewirtschaftet.

Das Projekt beansprucht eine beachtliche Fläche an Oberboden temporär wie auch definitiv. Mittels Bodenschutzkonzept und fachlicher Begleitung der Bodenarbeiten wird eine fachgerechte Behandlung gewährleistet. Die anschliessende Ansaat erfolgt mit standortangepasstem lokalem Saatgut. So entsteht innerhalb kurzer Zeit eine artenreiche, lokaltypische Vegetation.

Nach abgeschlossener Verlegung wird der Belag der alten Strasse auf dem ungenutzten Abschnitt zurückgebaut und entsorgt. Ein Maschinenweg zur Bewirtschaftung des Waldes bleibt weiterhin erhalten. Die Strasse nähert sich damit dem Ursprungszustand der Militärstrasse von 1914/15 wieder an, was seiner Bedeutung im Inventar historischer Verkehrswege entgegen kommt. Die heutigen Brücken der alten Linienführung werden teilweise zu Furten umgestaltet. Der Guldentalbach kann sich wieder in seinem natürlichen Bachbett bewegen. Mit der Rückstufung der alten Strasse auf dem Abschnitt der Verlegung kann die Strassenfläche dem Wald zugeweiht werden, eine positive Rodungsbilanz resultiert.

Zur Erstellung der Lawinen- und Steinschlagschutzmassnahmen werden die Bäume im Perimeter gefällt. Dabei handelt es sich nicht um eine Rodung, sondern nur um eine örtliche Räumung. Auch später ist eine Niederhaltung des Waldes nötig. Das bewirkt eine geringe Reduktion der naturräumlichen Werte im unmittelbaren Gebiet. Diese negativen Aspekte werden durch positive Effekte auf die Reptilien (mehr Sonne, bessere Deckung) abgeschwächt.

## **5. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für das Bauvorhaben wurden auf Basis des Bauprojekts ermittelt (Mengen und Kosten pro Mengeneinheit resp. Einheitspreisen). Für die Lawinen- und Steinschlagschutzmassnahmen liegen bereits Unternehmerofferten vor.

Unter dem Titel „Hangsicherung Scheltenstrasse“ ist im Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2009 (KRB Nr. SGB 148/2008 vom 2. Dezember 2008, RRB Nr. 2008/2288 vom 16. Dezember 2008) ein Betrag von 2,45 Mio. Franken eingestellt. Die bisherigen Projektkosten in der Höhe von 800'000 Franken wurden über diesen Kredit finanziert. Der Kredit wird nach Genehmigung des vorliegend beantragten Verpflichtungskredites abgerechnet.

Beim Vorhaben handelt es sich um ein Einzelprojekt im Bereich von Naturgefahren nach eidgenössischem Waldgesetz (WaG; SR 921.0, Art. 36). Gemäss Waldgesetz kann sich der Bund an Massnahmen, die Menschen und erhebliche Sachwerte vor Naturereignissen schützen, namentlich an die Erstellung, die Instandstellung und den Ersatz von Schutzbauten und -anlagen beteiligen. Die Höhe der Abgeltungen richtet sich nach der Gefährdung durch Naturereignisse sowie nach den Kosten und der Wirksamkeit der Massnahmen und beträgt zwischen 35 - 45 %.

Der Bund hat dem Kanton Solothurn die Subventionierung der beitragsberechtigten Kosten in Aussicht gestellt. Dabei sind diejenigen Bauteile subventionsberechtigt, welche dem Schutz gegen die Naturgefahren dienen. Die definitive Subventionszusicherung und die Festlegung des Beitragssatzes seitens des Bundes können erst nach der Kreditbewilligung durch den Kantonsrat erfolgen. In der Kostenberechnung wird von einer Beteiligung von 35 % an die beitragsberechtigten Kosten ausgegangen.

Die Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil beteiligt sich mit einem Beitragssatz von 5 % an den verbleibenden Kosten respektive mit rund 200'000 Franken am Projekt.

Gemäss der detaillierten Kostenermittlung ist mit folgenden Gesamtkosten zu rechnen (Genauigkeit +/- 10 %, inkl. MwSt., Stand Dezember 2016, Schweizer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2016):

	Franken	Franken
1 Grundlagen (Gutachten, Geologie, Laboruntersuchungen, ...)	230'000	
2 Honorare	885'000	
3 Strassenverlegung		
Landerwerb, Entschädigungen	210'000	
Baumeisterarbeiten	2'870'000	
4 Lawinen-/ Steinschlagschutz		
Landerwerb, Entschädigungen	20'000	
Baumeisterarbeiten (Netze und Instandstellung)	1'180'000	
5 Unvorhergesehenes und Risiken	805'000	
1 - 5 Brutto Investitionskosten		6'200'000
./. davon zu Lasten Projektierungskredit (2TK.00475)		-800'000
<b>Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit</b>		<b>5'400'000</b>
./. Bundessubvention für Schutzprojekte gegen Naturgefahren (ca. 35 % an beitragsberechtigte Kosten; Annahme: 35% von 4'100'000)		- 1'435'000
<b>Zwischentotal</b>		<b>3'965'000</b>
./. Gemeindebeitrag (5 %)		- 200'000
<b>Netto-Investitionskosten (gerundet)</b>		<b>3'765'000</b>

## 6. Wirtschaftlichkeit

Die Effektivität des Vorhabens ist aufgrund des durchgeführten Variantenstudiums sichergestellt. Die Beurteilung der Effektivität und der Wirtschaftlichkeit der Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren erfolgte mit dem vom Bund vorgegebenen Instrument „EconoMe“. Das Projekt wurde somit eingehend bezüglich dem Kosten- und Nutzenverhältnis optimiert. Die Bestvariante kann insbesondere im Quervergleich mit den anderen Projektvarianten als die wirtschaftlichste Lösung bezeichnet werden.

## 7. Rechtliches

Für das Projekt „Mümliswil-Ramiswil, Scheltenstrasse, Strassenverlegung mit Lawinen- und Steinschlagschutz" soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 5,4 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<sup>bis</sup> 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  
Staatsschreiber

## 9. **Beschlussesentwurf**

### **Mümliswil-Ramiswil, Scheltenstrasse, Strassenverlegung mit Lawinen- und Steinschlagschutz; Bewilligung eines Verpflichtungskredites**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000<sup>1)</sup>, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 12. September 2017 (RRB Nr. 2017/1555), beschliesst:

1. Für das Projekt „Mümliswil-Ramiswil, Scheltenstrasse, Strassenverlegung mit Lawinen- und Steinschlagschutz" wird ein Verpflichtungskredit von brutto 5'400'000 Franken (inkl. MwSt.) bewilligt (Basis Schweizerischer Baupreisindex, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2016). Davon in Abzug kommen der Beitrag der Bundessubvention für die Subventionierung von Schutzprojekten gegen Naturgefahren und der ordentliche Gemeindebeitrag nach Kantonsstrassen-Beitragsverordnung vom 13. August 2002<sup>2)</sup>.
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 fakultativen Referendum.

---

<sup>1)</sup> BGS 725.11.  
<sup>2)</sup> 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