

BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

Stadtteilverbindung Hammer, Erarbeitung Vorprojekt/Kreditgenehmigung

Mit der Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee–Olten SüdWest soll das Entwicklungsgebiet direkt mit dem Bahnhof Hammer und der Innenstadt verbunden werden. Das Vorhaben ist von grossem Nutzen für die Quartierbevölkerung und wichtig für die nachhaltige Quartier- und Stadtentwicklung und das Gewerbe; zum Bau dieser Stadtteilverbindung besteht keine Alternative. In Erfüllung eines im Januar 2016 überwiesenen Postulats für eine „rasche und kostengünstige Erschliessung OSW“ wurden jedoch in Zusammenarbeit mit den SBB mögliche kostenoptimierte Varianten untersucht. Als Fazit beantragt der Stadtrat dem Parlament einen Planungskredit über 650'000 CHF für den Ausbau der Verbindung auf der gesamten Länge, aber mit reduzierten Kosten; geprüft werden sollen zudem zwei (noch) kostengünstigere, in der Länge und somit auch in der Wirkung jedoch reduzierte Varianten. Der Ausführungskredit soll dem Souverän im Jahr 2018 unterbreitet werden, die Ausführung kann 2020-2021 erfolgen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen nachfolgenden Bericht und Antrag:

Inhalt

1. Ausgangslage	2
Grundlagen	2
Weiterentwicklung Olten SüdWest.....	4
Zugang zur Bahn (Anschluss Perron) / Bewilligungsfähigkeit SBB	4
2. Variantenstudium	6
Vorgehen	6
Variantenfächer.....	6
Variante 1: Überführung anstelle Unterführung	7
Variante 2: Etappierung der Unterführung in der Breite.....	8
Variante 3: Etappierung in der Länge	9
Variante 4: Verzicht auf den Anschluss Hammerallee	11
Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten	12
Variante 6: Andere Lage der PU.....	13
3. Variante 7: Verzicht auf die Stadtteilverbindung	15
Personenaufkommen.....	15
Fuss- und Velowegnetz	15
Treppenanlage oder Rampe Gheidweg.....	17
Ausbau Rötzmattunterführung	17
Bedeutung für die Stadtentwicklung	20
4. Grundlage für ein neues kostenoptimiertes Projekt	22
Schlussfolgerungen aus den Variantenstudien gemäss Kap. 2 und 3.....	22
Empfehlung Bestvariante 5, Rückfallebenen Varianten 3 und 4.....	23
Kostenoptimierung der Variante 5 Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten	23
5. Finanzierung	24
Erstellungskosten.....	24
Kosten für das Vorprojekt	25
6. Weiteres Vorgehen	25
Projektorganisation	25
Zeitplan	25

Das im Erschliessungsplan verankerte Projekt „PU Hammer“ umfasst eine Brücke über die ERO, das Unterführungsbauwerk durch den Bahndamm (die eigentliche PU unter dem Gleisfeld und Bahnhofvorplatz mit direktem Perronanschluss), eine neue Dünnernbrücke und den Anschluss an die westliche Hammerallee. Der Entréeplatz im Entwicklungsgebiet ist nicht Projektbestandteil.

Die Personenverbindung verläuft im Längsschnitt horizontal und praktisch niveaufrei sowie geradlinig ohne „Ecken und Kanten“ von der Hammerallee direkt auf den Entréeplatz Olten SüdWest. Die übrigen Infrastrukturen wie Gewässer, Gleisfeld und Strasse verlaufen sozusagen „drunter und drüber“ – die „PU“ verläuft gerade durch.

Das Projekt ist darum nicht mit einer typischen Unterführung zu verwechseln. Es ermöglicht eine schnelle, niveaufreie, intuitive und attraktive Verbindung mit direktem Sichtbezug zwischen Innenstadt und Entwicklungsgebiet.

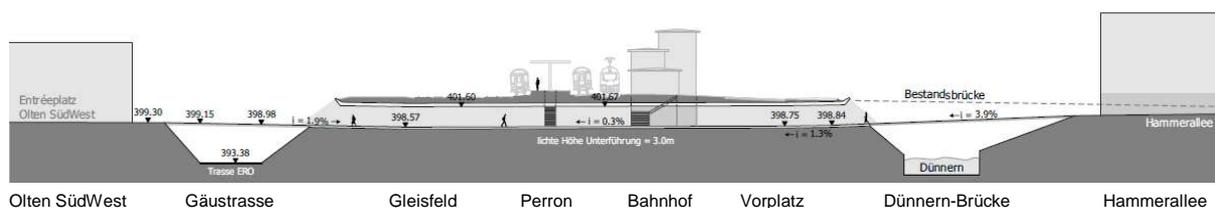


Abb: Längsschnitt PU Hammer

Nach Genehmigung des Gestaltungsplans OSW und Beginn der Vorbereitungen für die Bau-feldentwicklung mit der neuen Eigentümerschaft wurde in den Jahren 2011-2012 ein Ingenieurwettbewerb für die PU Hammer durchgeführt. Aus dem Wettbewerb war das Projekt „Ich bin auch ein...“ der Planergemeinschaft Schmidt + Partner Bauingenieure AG, Lenzburg und Plagaro Cowee Architektur, Herrliberg als Sieger hervorgegangen. Das Projekt sah eine grosszügig dimensionierte Unterführung, aufwendige Brücken über die ERO und Dünnern und eine aufwändige Materialisierung und Innenausstattung vor. Die Anlagekosten für dieses Projekt wurden auf rund 20 bis 30 Mio. CHF grobgeschätzt.

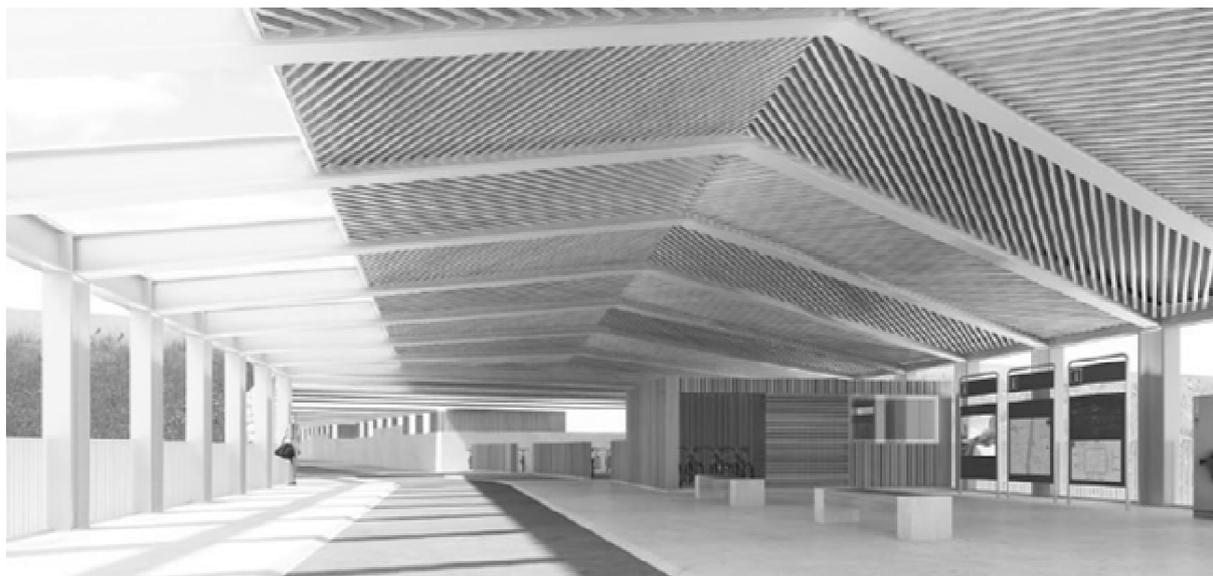


Abb: Überdachte, holzverkleidete Brücke über die ERO mit Velostation, Siegerprojekt „Ich bin auch ein...“ der Planergemeinschaft Schmidt + Partner Bauingenieure AG und Plagaro Cowee Architektur aus dem in den Jahren 2011-2012 durchgeführten Wettbewerb

Im Jahr 2013 wurde die Projektierung aus finanziellen Gründen sistiert. Anlässlich der Budgetberatung vom 26. November 2015 entschied das Gemeindeparlament, den Kredit für die Vorprojekt-Phase aus dem Budget 2016 zu streichen.

Zur Beantwortung des am 28. Januar 2016 überwiesenen Postulats für eine „rasche und kostengünstige Erschliessung OSW“ wurden die Handlungsalternativen und Einsparmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit den SBB evaluiert. Gestützt darauf soll nun das Vorprojekt für ein neues, kostenoptimiertes Projekt erarbeitet werden.

Weiterentwicklung Olten SüdWest

Die 420 Wohnungen des ersten Baufelds wurden vom Markt gut abgenommen (Stand der Vermietung zirka 90 %). Für die Entwicklung der weiteren Baufelder werden eine grössere Vielfalt der Wohnsegmente und Angebote und eine wohnungsnahere, stärker durchgrünte Aussenraumgestaltung angestrebt. Die soziale Durchmischung, Lebendigkeit und Attraktivität des Quartiers sollen gesteigert werden.

Die Stadt Olten und die Grundeigentümerschaft haben sich darauf geeinigt, eine Überarbeitung des gültigen Gestaltungsplans bei gleichen quantitativen Vorgaben, was die vorgesehene Nutzung betrifft (Raum für 4'000-5'000 Bewohnerinnen und Bewohner und 1'000-1'500 Arbeitsplätze), vorzusehen. Bis Mitte 2017 wird nun ein Masterplan für eine qualitätsvolle Entwicklung erarbeitet, auf dessen Basis der Grundeigentümer anschliessend die Revision des Gestaltungsplans erarbeiten lässt. Die Erarbeitung des Masterplans erfolgt mit Beteiligung von lokal und regional verankerten Büros.

Zugang zur Bahn (Anschluss Perron) / Bewilligungsfähigkeit SBB

Die bestehende Perronanlage am Bahnhof Hammer wird den aktuellen Vorschriften des BAV an die Personensicherheit im Bahnverkehr nicht vollständig gerecht. Ein unmittelbarer Sanierungsbedarf besteht aber nicht. Die SBB planen mittelfristig keinen Ausbau des Bahnhofs Hammer. Der Bau der Fuss- und Veloverbindung liegt im überwiegenden Interesse der Stadt und nicht der Bahn (kein Bahnprojekt). Es handelt sich aus Sicht SBB um ein Bauvorhaben Dritter. Das Verfahren erfolgt damit im kommunalen Baugesuchsverfahren, wobei die Zustimmung der SBB nach Art. 18m Eisenbahngesetz einzuholen ist. Das Plangenehmigungsverfahren des Bundes kommt nicht zur Anwendung.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde bei der Erarbeitung der Varianten gemäss Kap. 2 davon ausgegangen, dass keine umfassenden Eingriffe auf der Perronebene erfolgen können. Die baulichen Eingriffe werden auf ein Minimum beschränkt. Als Alternative zu einem (nicht bewilligungsfähigen oder nicht finanzierbaren) Eingriff in die Perronanlage oder gar in das Gleisfeld wurde in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der SBB eine Lösung mit einer Verlängerung der bestehenden Treppe und dem Ersatz der bestehenden Rampe durch einen Lift und eine zweite Treppe erarbeitet (gilt für Varianten 2, 4 und 5).

Der Anschluss des Projekts an den bestehenden Perron setzt voraus, dass das Personenaufkommen in den Spitzenzeiten ohne Unfallgefahren bewältigbar ist. Im Rahmen einer aktuellen SBB-Studie wurde die Personenhydraulik für Variante 5 im Detail untersucht. Diese Lösung hat sich als bewilligungsfähig erwiesen.

Die Aufwärtskompatibilität der Stadtteilverbindung mit möglichen späteren Ausbauten des Bahnhofs, der Gleisanlagen und/oder Perrons am Bahnhof kann gewährleistet werden (gilt für Varianten 4, 5 und 6).

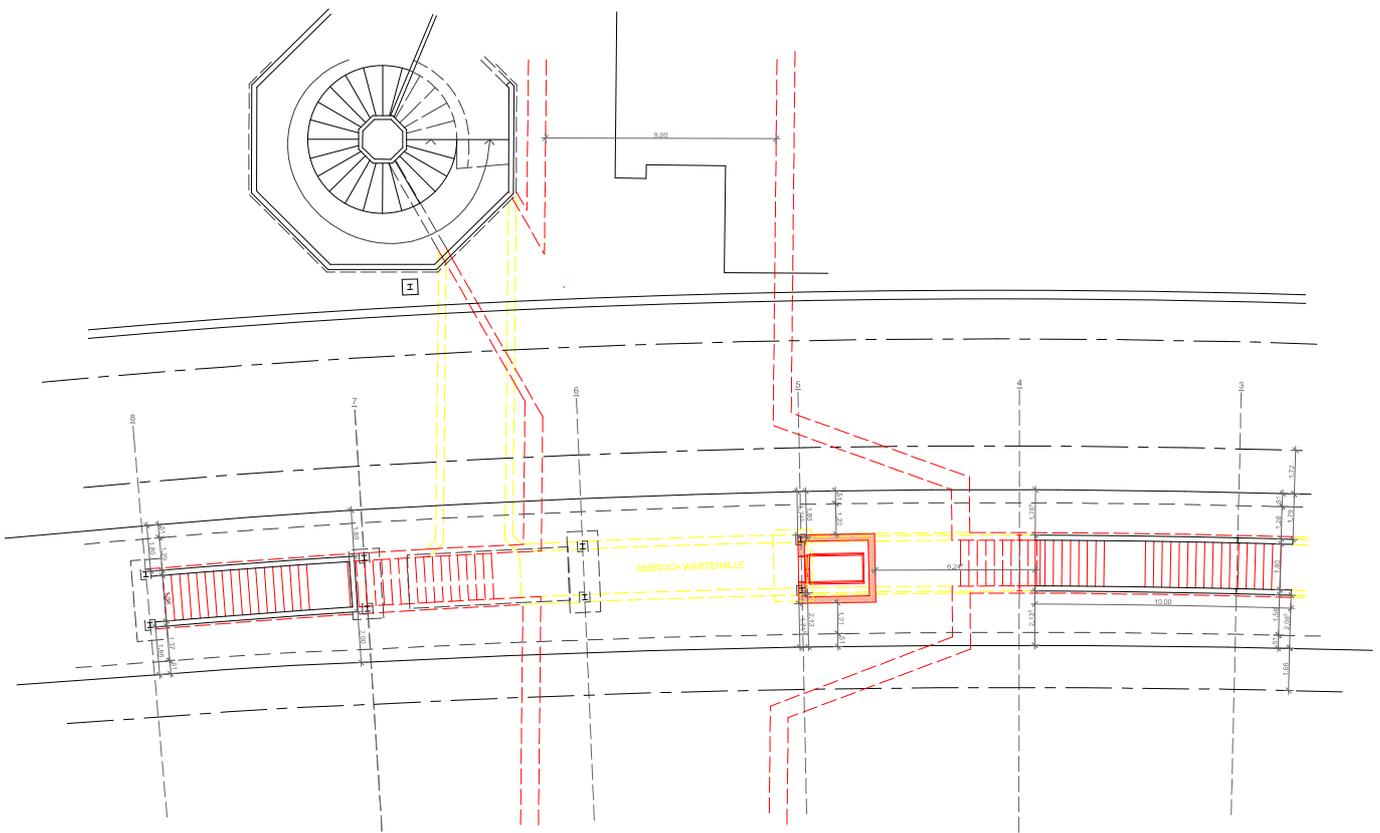


Abb: Anschlüsse an bestehenden Perron, Grundriss Perron

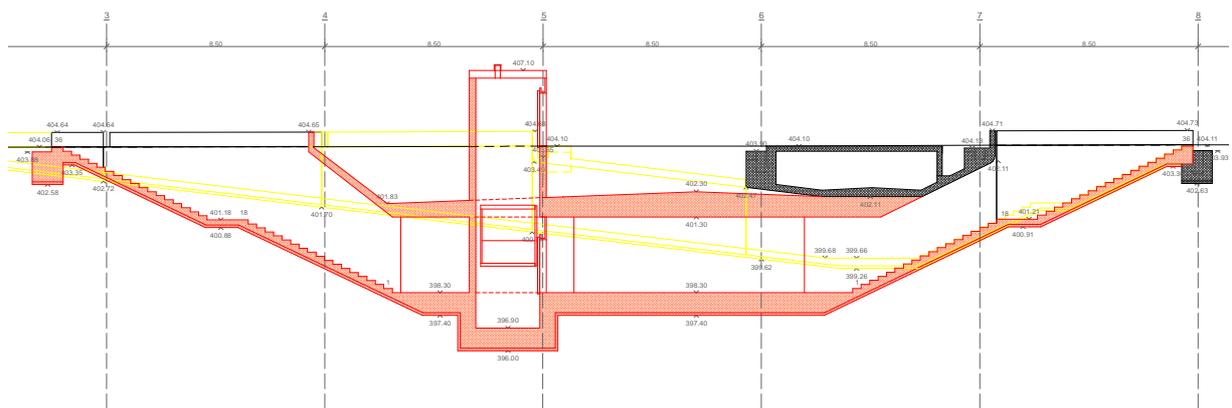


Abb: Anschlüsse an bestehenden Perron, Längsschnitt durch Perron/ Querschnitt durch PU

2. Variantenstudium

Vorgehen

Die vorliegende Variantenstudie wurde aus Anlass des vom Gemeindeparlament an der Sitzung vom 28. Januar 2016 überwiesenen Postulats der Fraktion SP/Junge SP betr. „rasche und kostengünstige Erschliessung OSW“ erstellt.

Ebenfalls mit der Vorlage verbunden sind die am 19. Mai 2016 überwiesene Motion Wolfgang von Arx (Fraktion CVP/EVP/glp) und Mitunterzeichnende betr. Treppenanlage Gheidweg und das am 29. September 2016 eingereichte Postulat betr. PU Olten Süd-West durch Ausbau Rötzmatt-Tunnel. Auf diese Vorstösse wird in Kapitel 3 eingegangen.

Die Variantenstudie entstand mit Unterstützung von Fachspezialisten (Ingenieur und Architekt) in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der SBB.

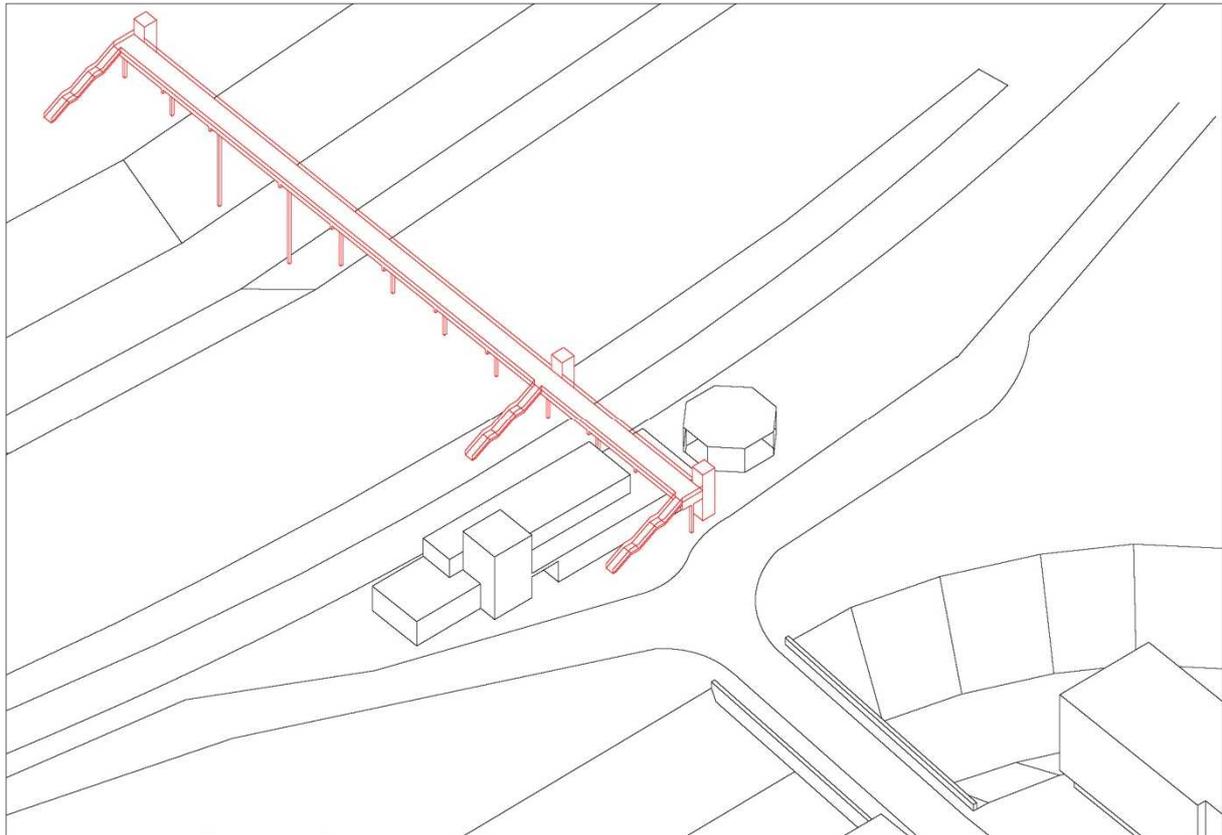
Variantenfächer

Die untersuchten Varianten umfassen nebst der Basisvariante (Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten auf Basis des rechtsgültigen Erschliessungsplans) ebenso Entwürfe mit Etappierungen (in Bauteilen, Längs-, Queretappierung, etc.) und Vorschläge in alternativen Lagen (Überführungen, Unterführungen an anderen Standorten).

Die Beurteilungskriterien sind in drei Themen gegliedert. In erster Linie interessieren die Funktionalität der Verbindung und ihre städtebaulichen und architektonischen Beziehungen zum Umfeld. Weiter wurden aufgrund der Erfahrung mit vergleichbaren Projekten Aspekte im Zusammenhang mit der SBB untersucht. Dabei sind nebst bautechnischen Fragen mannigfaltige bahnbetriebliche und bewilligungsrelevante Ansprüche zu beachten.

Als drittes Kriterium wurden Vergleiche wirtschaftlicher Art (Kosten) gezogen. Dabei ist zu beachten, dass Aussagen zu Kosten nur qualitativer Natur sind und sich jeweils auf die Grundvariante (Variante 5: als Basis beziehen).

Variante 1: Überführung anstelle Unterführung



Anstelle der Unterführung wird die Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz und Olten Süd-West mittels einer Überführung (in etwa ähnlicher Lage) hergestellt. Die Niveaudifferenz beträgt etwa 8 m, die Länge der Überführung 90-100 m, die lichte Breite min. 4,5 m. Die Anbindung an die Stadt erfolgt über die bestehende Dünnernbrücke.

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Lange Treppenbauwerke → schwierige Ästhetik, hoher Platzbedarf.
- Keine direkte, intuitive Verbindung zwischen Olten SüdWest und der Innenstadt.
- Platzverhältnisse vor Bahnhof gering; Rampe aus Platzgründen nicht möglich.
- Behindertengerechte Zugänge via Lifte, dennoch ist Stadtteilverbindung und Perronzugang auch für Fussgänger umständlich.
- Nutzbarkeit für Velo fraglich (Komfort), Akzeptanz gering.

Aspekte SBB:

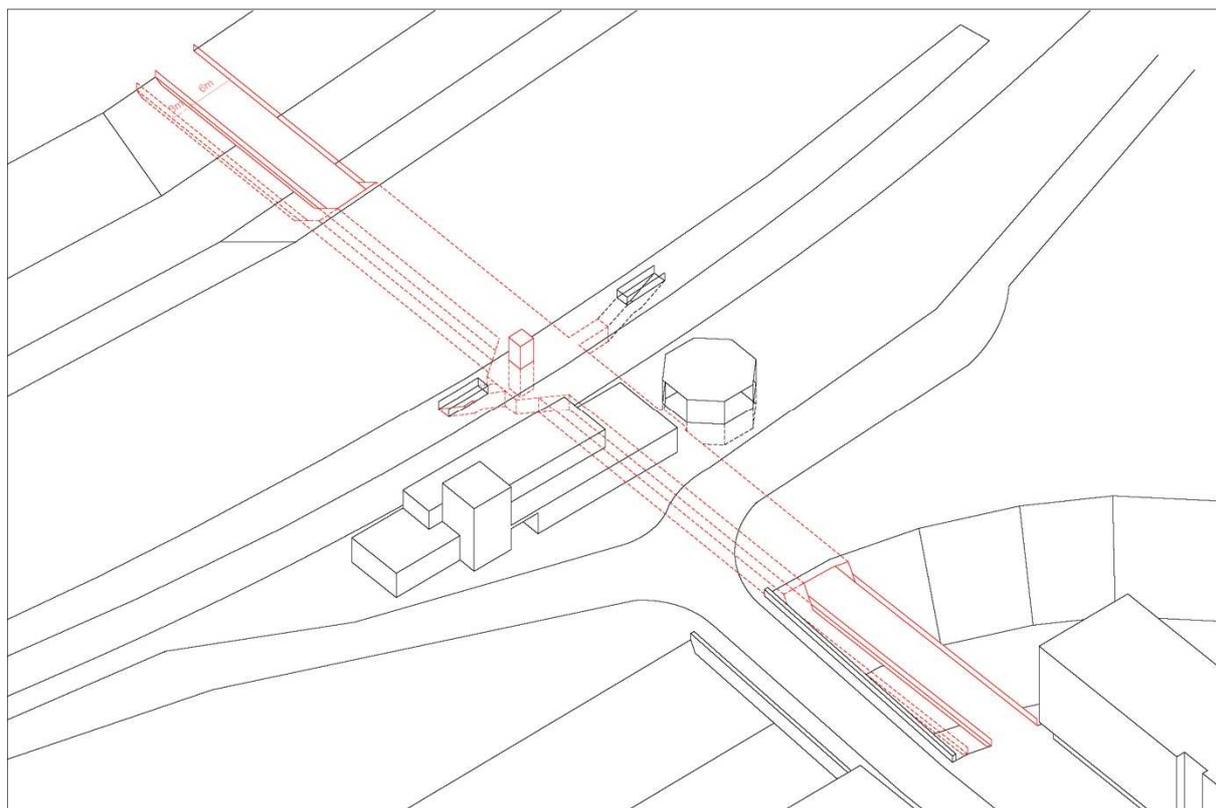
- Standorte für Zwischenabstützung stehen im Gleisbereich, evtl. kein Platz im Gleisfeld vorhanden (Machbarkeit offen), Anprallschutz nötig (Kostenfolge).
- Dadurch Entwicklung Gleisfeld eingeschränkt, Zustimmung SBB fraglich.
- Starker Eingriff ins Bahnhofensemble mit Rückbau des bestehenden Perron-Zugangs (Rampe, unterirdischer Zugang, Rampe und Treppe auf Perron) und Anpassung der Perron-Überdachung (Kostenfolgen).
- Vertikale Abstände zur Fahrleitung müssen eingehalten werden (Schutzdächer, 1.80 m hohe Wände).
- Ggf. Anpassung Strommasten nötig (Kostenfolge).
- Unterhaltskosten Lifte; Winterunterhalt SBB. Darum Eigentum und Unterhalt bei SBB unerwünscht.
- Durch die Platzverhältnisse auf dem Perron ist neben dem Lift nur ein Abgang möglich. Das verschlechtert die Zugänglichkeit, die Verteilung der Fahrgäste auf dem Perron und die Abflusssituation der aussteigenden Fahrgäste.

- Minimale lichte Höhe über der Bahn von 6.75 m führt zu langen Treppen mit min. 2 Zwischenpodesten.

Kosten:

- Gesamthaft leicht tiefer als bei Basisvariante 5, aber mit grösseren Unsicherheiten verbunden (insb. Aufwendungen im Bahnbereich).
- Beiträge des Bundes und der Grundeigentümerschaft müssen neu verhandelt werden.

Variante 2: Etappierung der Unterführung in der Breite



Die Basisvariante gemäss Erschliessungsplan wird mit sämtlichen Bauteilen (Brücke über ERO, Unterführung unter Gleisbereich / Bahnhofsgebäude / Vorplatz, Dünnernbrücke) realisiert. Die Nutzbreite wird jedoch in einer ersten Phase auf das gesetzlich notwendige Minimum reduziert (6 m im Bereich der Unterführung, 4,5 m breite Brücken über ERO und Dünnern), mit der Option einer späteren Aufweitung auf die nach Erschliessungsplan mögliche Breite von max. 9 m.

Eine Etappierung in der Breite verursacht unverhältnismässige Gesamtkosten. Dasselbe gilt für die Brücke ERO: Eine spätere Verbreiterung hätte höhere Endkosten zur Folge.

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Funktionalität als behindertengerechte Stadtteilverbindung für Fuss- und Veloverkehr mit Anschluss an Perron erfüllt.
- Intuitive, aber keine grosszügige Stadtverbindung; je nach gestaffelter Etappierung der Brücken und Unterführung können unbefriedigende Geometrien als Zwischenlösung entstehen.
- Differenz zwischen minimaler Breite der Unterführung (6 m für Mischverkehr nach VSS) und Endausbau (max. 9 m gemäss Erschliessungsplan) gering → Etappierung lohnt sich kaum.

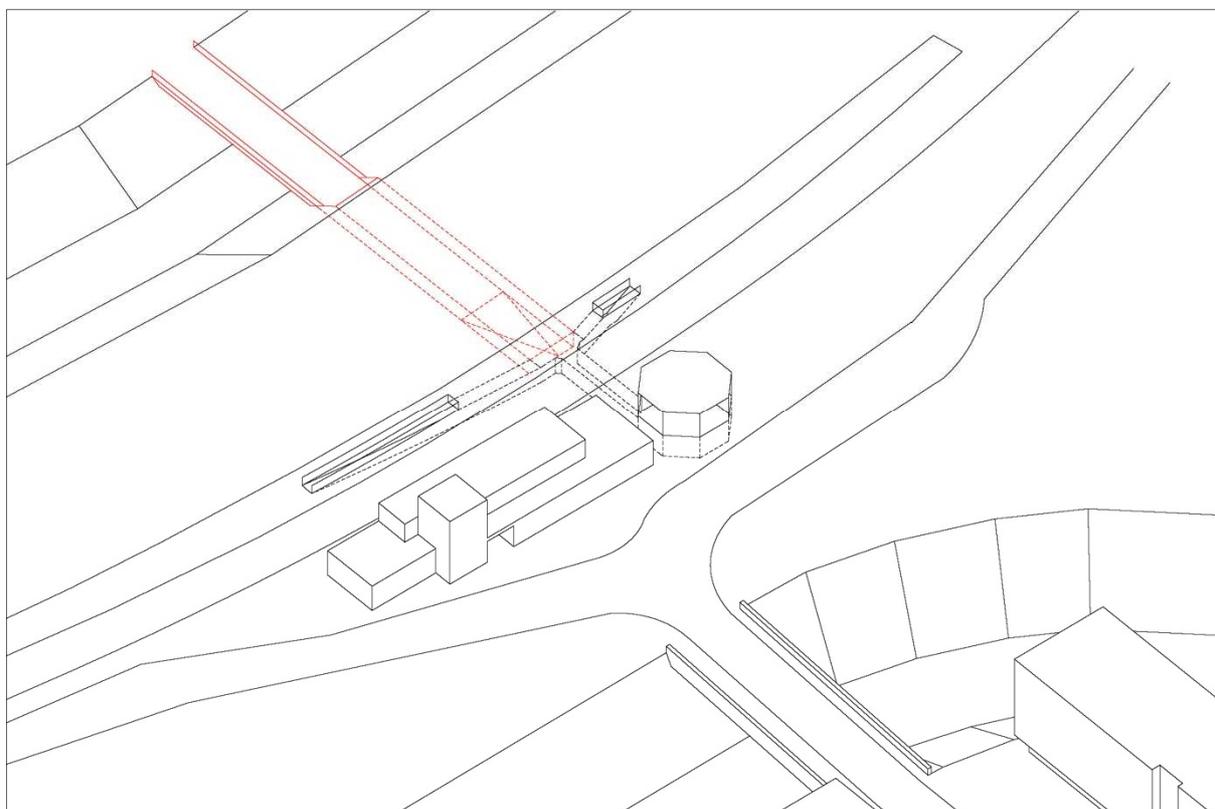
Aspekte SBB:

- Aufwärtskompatibilität zu Ausbau auf der gesamten Länge ist nur mit grossem Aufwand möglich, bzw. sämtliche baulichen Massnahmen und Betriebsstörungen treten nochmals auf.
- Den VSS-Normen nicht genügende Personenhydraulik zwischen längs verlaufendem Mischverkehr und von und zu den Perrons quer zirkulierenden Bahnkunden.
- Weitere Aspekte vergleiche Basisvariante 5.

Kosten:

- Spätere Verbreiterung statisch / konstruktiv machbar aber sehr aufwendig.
- Eingriffe für spätere Verbreiterung in annähernd gleichem Umfang wie Neubau: Baugrubenabschlüsse, Aufwendungen SBB (Massnahmen an Gleis- und Fahrleitungsanlagen).
- Kosten in erster Etappe tiefer als Ausbau auf der gesamten Länge, im Endausbau jedoch bedeutend höhere Gesamtkosten.

Variante 3: Etappierung in der Länge



Die bestehende Personenunterführung (Breite 2,5 m) wird ab dem Bahnhofplatz bis zum Zugang zu den Perrons weiter genutzt, erst die weitere Verlängerung unter dem Gleisfeld und über die ERO wird Breite neu erstellt.

Die Variante folgt den im Postulat Ruedi Moor (SP/Junge SP-Fraktion) und Mitunterzeichnende betr. „rasche und kostengünstige Erschliessung OSW“ enthaltenen Vorschlägen für eine einfache Verlängerung der bestehenden Unterführung zum Entwicklungsgebiet Olten SüdWest.

Mit dieser Variante wird ein direkter Bahnzugang vom Entréeplatz OSW zum Perron im Bahnhof Hammer geschaffen. Die bestehende Unterführung (2,5 m) und die Rondelle auf dem Bahnhofplatz bilden den Anschluss zur Innenstadt. Die Rondelle ist nicht behinderten-

konform (ca. 13 % Steigung). Für Velos gilt mindestens im Abschnitt der bestehenden PU bis Bahnhofplatz ein Fahrverbot.

In den Abbildungen ist erkennbar, dass die Kosten treibende Unterbauung der Gleise 3-6 mittels Hilfsbrücken nicht vermieden wird. Die Kosteneinsparung wird dennoch auf total 40 – 50 % gegenüber Basisvariante 5 geschätzt. Allerdings sinken auch die Beiträge des Bundes und der Grundeigentümerschaft.

Die Aufwärtskompatibilität kann nicht sichergestellt werden. Ein späterer Ausbau der Unterführung wird von den SBB dannzumal neu beurteilt. Im Falle eines SBB-seitigen Bahnhofsbaus käme das strengere Plangenehmigungsverfahren des BAV zur Anwendung. Zu beachten ist, dass Velos mit der bahneigenen Personennutzung prinzipiell in Konflikt stehen.

Die SBB planen mittelfristig keinen Um- oder Ausbau des Bahnhofs. Aber auch dann könnte nicht erwartet werden, dass die SBB die Kosten für eine spätere Erweiterung der Stadtteilverbindung übernehmen werden, insbesondere nicht für eine Veloverbindung.

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Anschluss OSW an Bahnhof und Perron für Fussgänger erfüllt.
- Minimale Verbindung OSW – Innenstadt vorhanden.
- Fahrverbot im Abschnitt Perronzugänge bis Bahnhofplatz → Zielvorgabe nicht erfüllt.
- Bestehende Unterführung SBB hat eine Breite von 2.5 m; gesetzlich minimale Breite für Neubau 6 m (VSS, für Mischverkehr) → Bewilligungsfähigkeit in Frage gestellt.
- Rondelle nicht behindertenkonform (13 % Steigung).
- Querschnitt entspricht nicht dem erwarteten Personenfluss zwischen den Quartieren; keine angemessene Dimensionierung.

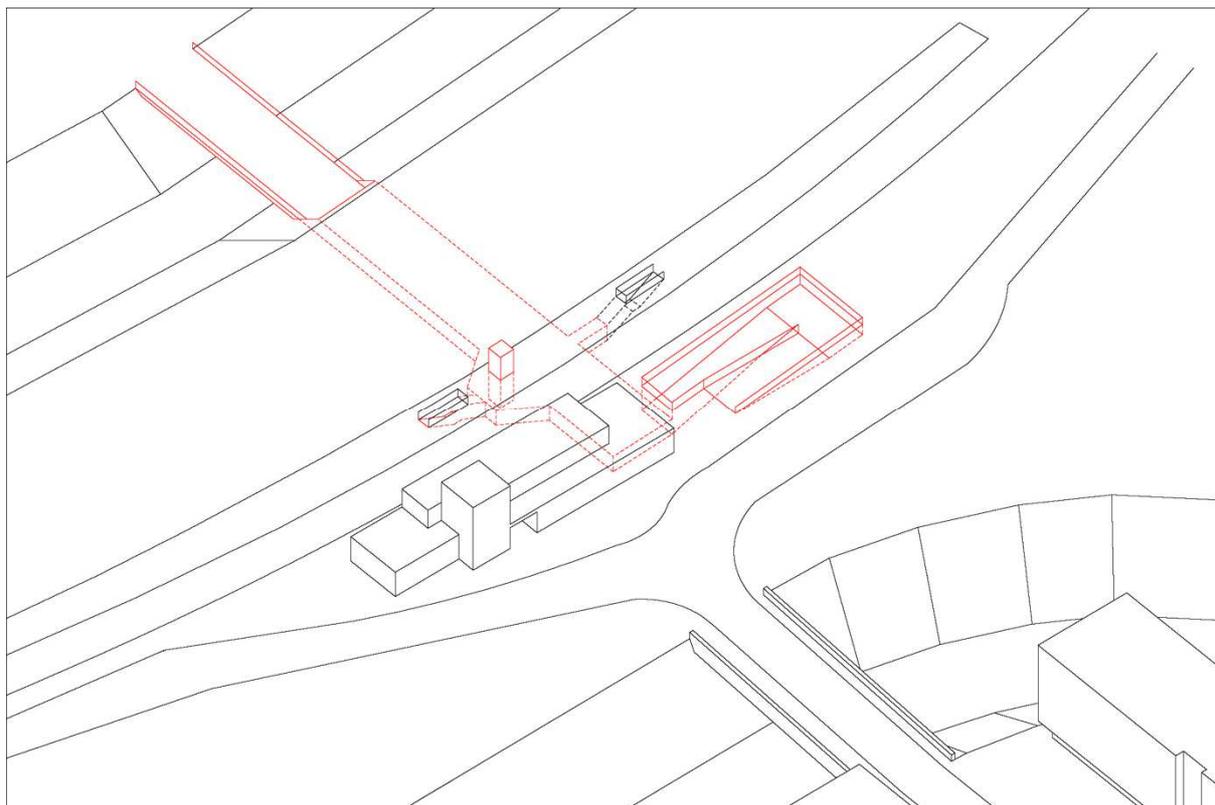
Aspekte SBB:

- Keine Eingriffe ins Perron nötig.
- Knoten Personenverbindung / Bahnzugang ausgerechnet am engsten Querschnitt.
- Aufwärtskompatibilität zu Varianten 4 und 5 fraglich!

Kosten:

- Grösste Kosteneinsparung, zirka 40 – 50 % gegenüber Basisvariante 5.
- Bundesbeitrag aus Aggloprogramm 2. Generation über 2 Mio. CHF für bessere Anbindung an Innenstadt verfällt, Grundeigentümerbeitrag muss neu verhandelt werden (Einbussen total 50 – 60 %).
- Mögliche Fehlinvestitionen in Zusammenhang mit unsicherer Aufwärtskompatibilität.
- Spätere Ausbauten führen zu wesentlich höheren Endkosten.

Variante 4: Verzicht auf den Anschluss Hammerallee



Gegenüber der Basisvariante 5 wird auf die Unterquerung des Bahnhofvorplatzes und auf die Dünnernbrücke verzichtet und die Unterführung mittels einer Rampen- und Treppenanlage auf dem Bahnhofplatz an die Innenstadt angebunden.

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Funktionalitäten prinzipiell erfüllt.
- Weniger direkte, intuitive Verbindung zwischen Olten-SW und Olten Innenstadt.
- Keine grosszügige Stadtverbindung / Engstelle auf Seite Olten Innenstadt.
- Unschöne Sackgasse anstelle Durchschuss und Sicht aufs benachbarte Quartier.
- Nutzen für Velos und Gehbehinderte eingeschränkt, wesentlich geringere Attraktivität und Akzeptanz.
- Rampe Bahnhofplatz nicht normgerecht (10-12% anstelle der rollstuhlgängigen 6% Steigung).
- Anschlussgeometrie Perronzugänge analog Variante 5, Lift notwendig.

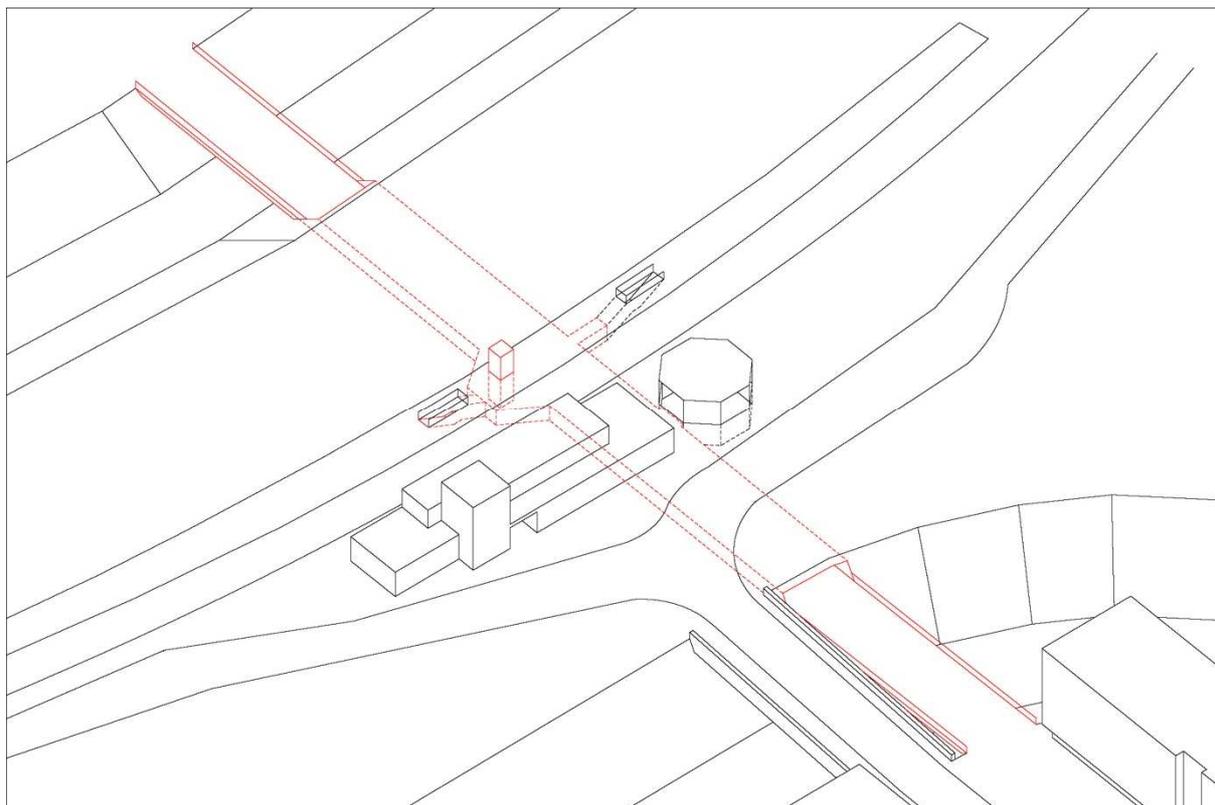
Aspekte SBB:

- Zugangsbaute beansprucht viel Platz auf dem Bahnhofvorplatz; Grundstück der SBB wird zurzeit als P+R-Parkfläche genutzt.
- Im Weiteren analog Variante 5.

Kosten:

- Minderkosten durch den Wegfall der Unterbauung Bahnhofvorplatz und Kunstbaute über Dünnern, im Gegenzug Mehrkosten durch Rampenbauwerk Bahnhofplatz.
- Kosteneinsparung gegenüber Basisvariante 5 total rund 25 %.
- Beiträge sinken infolge reduzierter Zielerreichung etwa im selben Mass.
- Im Fall einer späteren Ergänzung des Anschlusses an die Hammerallee höhere Endkosten (Zugang Bahnhofplatz wäre nicht nötig gewesen, höhere Baukosten infolge Etappierung). Entgangene Beiträge können nicht reaktiviert werden.

Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten



Die Personenunterführung und beide Brücken werden wie im Erschliessungsplan vorgesehen realisiert. Die Aufgänge zum Perron werden insofern provisorisch ausgeführt, als anstelle der bestehenden Rampe eine zweite Treppe realisiert wird. Zur Aufrechterhaltung der Behindertengerechtigkeit wird zusätzlich eine Liftanlage zwischen PU und Perron erstellt.

Der bestehende Abgang auf dem Bahnhofplatz (die Rondelle) wird übernommen. Bei einem späteren Ausbau / Umbau der Perronanlage (durch die SBB) können die Aufgänge zum Perron angepasst werden (Ersatz 2. Treppe durch Rampe, evtl. Rückbau Liftanlage).

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Direkte, intuitive, benutzerfreundliche und behindertengerechte Verbindung zwischen Olten SüdWest, Bahnhof und Innenstadt.
- Nutzbarkeit für Velos optimal.
- Chancen für die Stadtentwicklung (vgl. Ausführungen S. 20 f.).

Aspekte SBB:

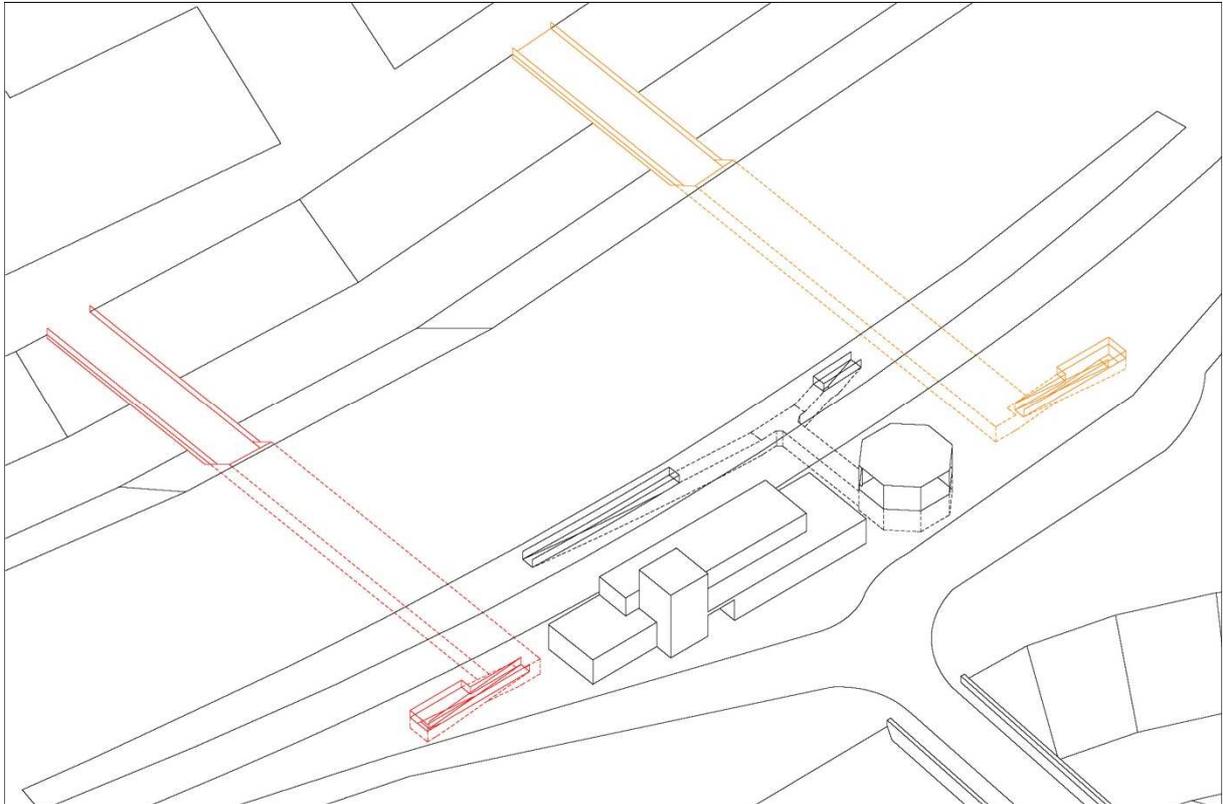
- Provisorische Anschlüsse an Perron mit 2 Treppenanlagen und Lift → mehr Platz auf Perron, dadurch positive Beeinflussung der Personenhydraulik. Prinzipiell bewilligungsfähig.
- Aufwärtskompatibel infolge Ausbildung neue PU so, dass späterer Anschluss der Perronabgänge (Rampe und Treppe) an neuer Position möglich bleibt.
- Minimaler Eingriff in das Bahnhofensemble und die Perronüberdachung.
- Aufwärtskompatibel: bei Ausbau Perronanlagen 2030+ kann Rampenaufgang angepasst werden, Rückbau Liftanlage möglich (sofern gewünscht).

Kosten:

- Basisvariante.
- Kosteneinsparung gegenüber ursprünglichem Projekt durch wesentlich einfacheres Projekt (s. Kap. 4).

- Deutlich geringere Gesamtkosten bei einmaliger Erstellung als im Falle einer Etappierung in der Länge.
- Beiträge werden ausgeschöpft.
- Kompensation durch Steuererträge und Vermeidung Folgekosten aus sozialräumlicher Fehlentwicklung (vgl. S. 20 f.).

Variante 6: Andere Lage der PU



Anstelle einer Kombination der neuen Unterführung aus Quartierverbindung und Bahnzugang sind auch alternative Lagen einer Unterführung und ERO-Brücke östlich oder westlich des Bahnhofs Hammer vorstellbar. Dabei erfolgt der Zugang zur Personenunterführung jeweils über die bestehende Dünnernbrücke und den Bahnhofplatz.

Der Niveauverlauf der ERO ist auf die im Erschliessungsplan festgelegte Lage ausgelegt. Das nötige Höhenprofil ist bei anderer Lage der Brücke nicht gegeben. Die Variante ist darum nicht machbar, wird aber der Vollständigkeit halber dargestellt.

Nutzung, Stadtbau und Architektur:

- Falsche Schwerpunkte der Stadtanschlüsse; keine direkte, intuitive Verbindung zwischen OSW und Innenstadt.
- Engstelle auf Seite Innenstadt; neuer Anschluss auf Seite OSW könnte im Rahmen GP-Überarbeitung aufgefangen werden.
- Umweg zum Bahnhof für Pendler, schwächerer Anreiz zur ÖV- und Velonutzung.

Aspekte SBB:

- Die Grundproblematiken aus Ingenieurs-Sicht bleiben gleich, einzig die Anschlüsse zu den Perrons fallen weg.
- Das bestehende Perron ist "bananenförmig" ausgebildet; das heisst, dass eine neue Lage der PU einen Anschluss an die Bahnanlage schwierig oder nicht umsetzbar bzw. nicht bewilligungsfähig ist.

- Die Personenhydraulik lässt nur eine mittige Erschliessung an den Perron zu (Nadel-
öhrproblem).

Kosten:

- Die mit dem Bau einer Unterführung verbundenen ingenieursseitigen Grundproblematiken und Kosten (Bau von Hilfsbrücken, bahnbetriebliche Anforderungen und Einschränkungen) bleiben teils dieselben, die Einsparungen sind verhältnismässig gering. Insofern ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm 1+2. Generation und des Grundeigentümers müssen neu verhandelt werden.

3. Variante 7: Verzicht auf die Stadtteilverbindung

Personenaufkommen

Für den Endausbau wird für Olten SüdWest ein Potential von 4'800 Bewegungen am Tag prognostiziert, die zu Fuss oder mit dem Velo durchgeführt werden. Mit der Annahme, dass 50 % der Bewegungen durch die Personenverbindung führen, ergeben sich geschätzte 2'400 Bewegungen durch die PU von Bewohnern und Arbeitenden im Entwicklungsgebiet. Hinzu kommen die Frequenzen aus anderen Stadtteilen (namentlich Bornfeld und Kleinholz), aus der Innenstadt sowie Bahnkunden, im Ganzen also gut 3'000 Bewegungen am Tag. Mit einem geschätzten Spitzenstundenanteil von 12 % werden in der Spitzenstunde zirka 360 Personen zu Fuss oder mit dem Velo die Personenverbindung durchqueren.

Die SBB rechnen damit, dass der Bahnhof Hammer langfristig ein Bahnhof der Kategorie 4 bleiben wird. Das Wachstum ohne Olten SüdWest wird wie folgt abgeschätzt: 2012: 391, 2025: 500, 2040: 600 Zu- oder Aussteiger am Tag. Im Vollausbau SüdWest rechnen die SBB mit 240 zusätzlichen Kunden von und zum Entwicklungsgebiet.

Fuss- und Velowegnetz

Die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze ist im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) verankert. Für die Velowegnetze besteht keine analoge Gesetzesgrundlage. Wichtigstes Kriterium für das Fusswegnetz ebenso wie für das Velonetz ist die Direktheit. Zumindest für den Alltagsverkehr gilt: Die Wege müssen möglichst der Luftlinie entsprechen und sollten keine topografischen oder andere Hindernisse und Gefahrenpunkte aufweisen.

Für die Planung der Fusswegnetze im städtischen Raum wird als Richtwert eine Maschenweite des Wegnetzes von max. 100 m, ergänzt um zusätzliche (diagonale) Verbindungen und Abkürzungen empfohlen.¹ Das Wegenetz im gültigen Gestaltungsplan OSW entspricht gerade der empfohlenen Maschenweite von 100 m (Baufelder rund 100*200 m mit je einer Durchwegung). Die Strassenraster in der Innenstadt, im Schöngrund und in Olten Ost sind ähnlich gross.

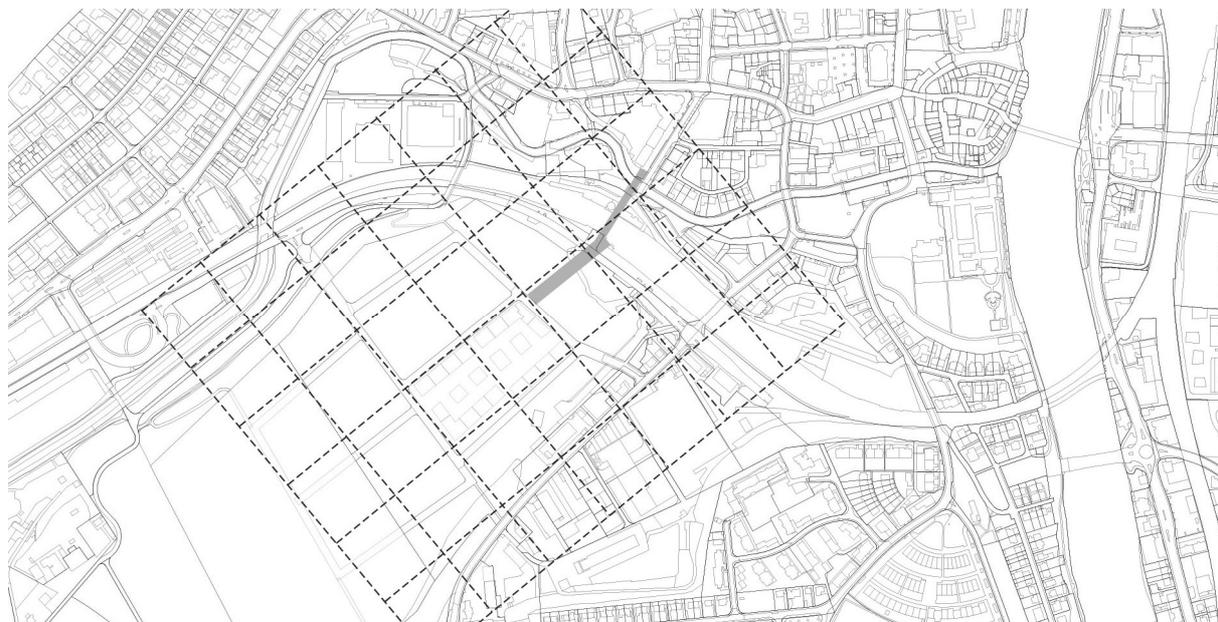


Abb: 100 m-Raster über Olten SüdWest

¹ VSS-Norm SN 640 070 Fussverkehr S. 18, ASTRA und Fussverkehr Schweiz (2015): Handbuch Fusswegnetzplanung S. 25, VCÖ-Fachgrundlage „Vorrang für Fussgänger“ S. 43-44, Forschungsbericht „Grundlagen Fussverkehr“ VSS S. 43

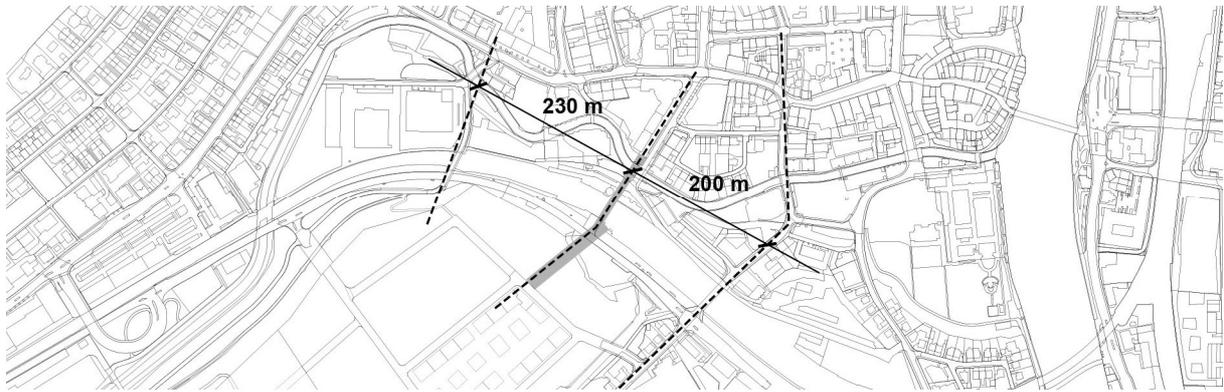


Abb: Maschenweite zwischen den Verbindungen Gheidweg, PU Hammer und Rötzmattweg

Die Maschenweite der geplanten Verbindungen zur Innenstadt übersteigt die empfohlenen maximal 100 m.

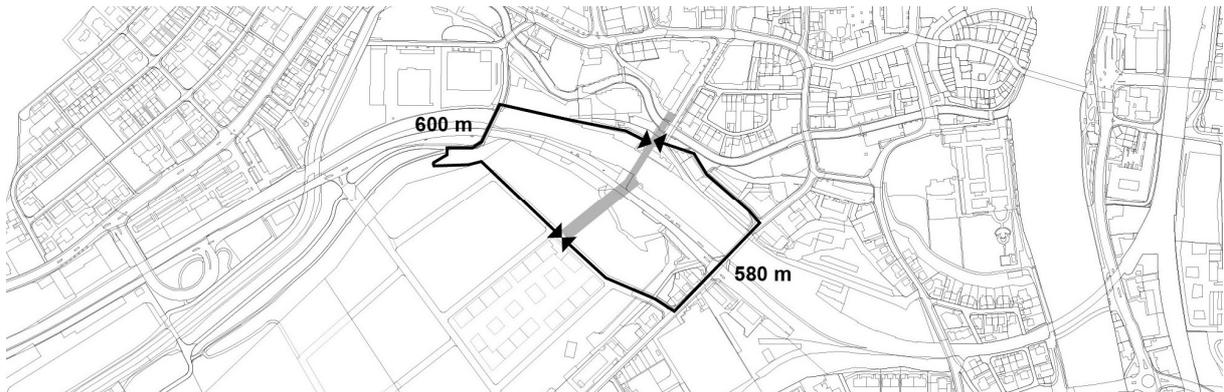


Abb: Fussdistanzen vom Entréeplatz OSW zum Bahnhofplatz Hammer ohne Projekt

Die Weglängen vom Entréeplatz zum Bahnhof Hammer betragen ohne Projekt rund 600 m. Die Verbindung über den Rötzmattweg führt über die neue, mit dem Bau des Kleinkraftwerks erstellte Treppe. Für Gehbehinderte ist dieser Weg keine Option.

Die Fussverbindung über den Gheidweg führt über eine Treppe ohne Zwischenpodest.



Abb: Fussweg von der Stationsstrasse zum Gheidweg

Die behindertengängige Alternative und die Veloroute führen vom Gheidweg über die Werkhofstrasse in die Stationsstrasse. Die Distanz zwischen Entréeplatz und Bahnhof Hammer beträgt hier 950 m. Mit der Abkürzung über das Gelände der Riggerbach AG misst der Weg 760 m. Dafür müsste ggf. ein Geh- und Fahrwegrecht erworben werden.

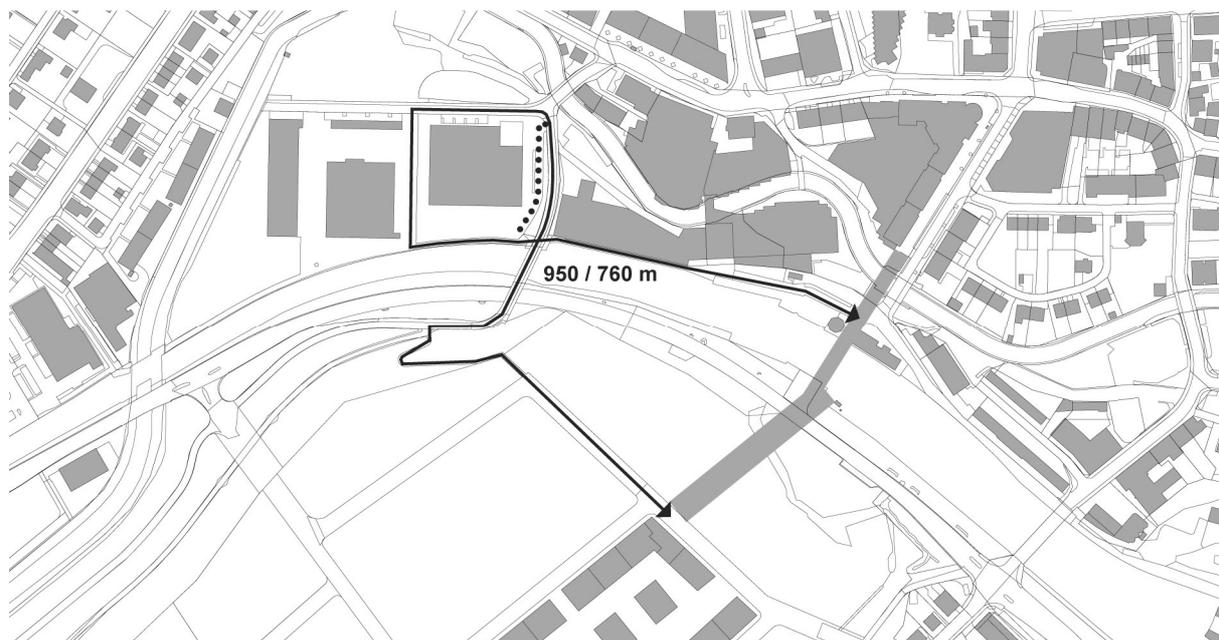


Abb: Die kürzeste behindertentaugliche Verbindung und die Veloroute führen via Damm – Gheidweg – Werkhofstrasse – Stationsstrasse zum Bahnhof Hammer

Der kürzeste behindertentaugliche Weg zwischen OSW und Bahnhof Hammer resp. zur Innenstadt misst 760 m und hat ein topografisches Hindernis. Das ist für Gehbehinderte nicht zumutbar.

Treppenanlage oder Rampe Gheidweg

Am 19. Mai 2016 überwies das Gemeindeparlament das Postulat Wolfgang von Arx (Fraktion CVP/EVP/glp) und Mitunterzeichnende betr. Treppenanlage Gheidweg:

„Der Stadtrat wird beauftragt die Fussgängeranbindung Olten SüdWest mit einer kostengünstigen Treppenanlage zu optimieren.“

Wie in der Beantwortung von Stadtrat Thomas Marbet am 19. Mai 2016 festgehalten wurde, ist die Fusswegverbindung zum Gheidweg vorbereitet und zur Ausführung vorgesehen. Der Ausbau der Rampe im Damm mit Mergelbelag und 10-12 % Steigung soll im Zuge einer nächsten Hochbau- und Strassenbauetappe ausgeführt werden. Die Verbindung wird fussgänger- und velotauglich ausgestaltet.

Die Verbindung Hammer bildet das Kernstück für die Anbindung des Entwicklungsgebietes für den Langsamverkehr. Der Gheidweg und die Rötzmattunterführung sind wichtige Ergänzungen. Beide können die Verbindung Hammer funktional, qualitativ, mit Blick auf die Maschenweite und Qualitätsanforderungen des Fuss- und Velowegnetzes sowie unter Berücksichtigung der Bedürfnisse gehbehinderter Menschen nicht ersetzen.

Ausbau Rötzmattunterführung

Am 29. September 2016 reichten Ernst Eggmann (SVP) und Mitunterzeichnende das Postulat betr. PU Olten Süd-West durch Ausbau Rötzmatt-Tunnel mit folgendem Wortlaut ein:

„Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob und wie der bestehende Rötzmatttunnel durch sanften Umbau in einen einspurig befahrbaren Tunnel mit beidseitigem Seitenstreifen für Fuss-

gänger und Velofahrer, dem Bedürfnis nach einer sicheren Fuss- und Veloverbindung, für viele Jahre gerecht werden kann.

Begründung:

Die erste Etappe im neuen Quartier Olten Süd-West ist gebaut. Von 420 Wohnungen sind heute zirka 300 belegt, bei Vollvermietung rund 630 Bewohner. 4000 Bewohner könnten es innert 20 Jahren werden! Diese lange Bauzeit basiert darauf: Der Bauherr baut erst weiter, wenn das bereits vorher Gebaute voll belegt ist. Der Zeitrahmen von 20 Jahren ist darum fraglich, wenn man die Tatsache mit einbezieht, dass der Kt. SO heute den 2. höchsten Leerwohnungsbestand der Schweiz verzeichnet. Kommt dazu, dass die SBB gar keine Pläne hat, ihr Leistungsangebote „Bahnhof Hammer“ auszubauen. Nicht mal die direkt profitierenden Läden sind geneigt, sich finanziell zu beteiligen!

Hoffnungslos enthusiastische Gruppierungen, allen voraus der Stadtplaner, fordert unbeirrt und lauthals die „PU-Hammer!“. Einst 25 Mio., heute 15 Mio, mag sie nicht zu überzeugen! Es liegen auch heute noch Abschätzungen der Benutzerfrequenz vor, welche Investitionen von 15 Mio. rechtfertigen würden. Doch zeigt ein Blick auf den Bauungsplan, dass kaum 200 Meter nord-östlich der fabulierten PU-Hammer der Rötzmatttunnel steht: Gross und geräumig, fast überdimensioniert. Dieser könnte mit minimalstem Aufwand und ein bisschen gutem Willen, wie auch schon im Parlament gefordert, zu einer glücklichen und kostengünstigen Lösung beitragen.

Unser konkreter Vorschlag lautet darum: Der Rötzmatttunnel ist in einen einspurigen befahrbaren Tunnel mit beidseitigen Gehweg und integrierten Fahrradspuren umzubauen! Für den stadtauswärts fahrenden Mobilisten macht es keinen Unterschied, wenn er vor dem Tunnel auf, Grün warten muss. Zudem ist der Rötzmatttunnel so gross und belebt, dass kaum Gefahr besteht, ihn nachts nicht zu benutzen, im Gegensatz zu einer PU-Hammer!

Der Fussgänger käme, anstatt bei Bahnhof Hammer, zukünftig beim Parkplatz Rötzmatt auf die Nordseite des SBB-Bahndammes, der nähere Weg zur Innenstadt. Ebenfalls ergäbe so die neu gebauten Treppen an der Dünnern Sinn.“



Abb: Rötzmatt-Unterführung

Im Zuge der Planung ERO wurde ein Projekt zum Ausbau der Rötzmatt-Unterführung verfolgt, womit die gewünschte Verlagerung des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs von der alten Kantonsstrasse auf die Umfahrungsstrasse unterstützt werden sollte. Das Projekt

sah eine Erweiterung des Querschnitts der Unterführung von heute 9.00 m auf 17.70 m vor. Damit sollten eine separate Rechtsabbiegespur stadtauswärts sowie beidseitige Radstreifen und Trottoirs realisiert werden. Im Kostenvoranschlag aus dem Jahr 2007 wurden die Erstellungskosten auf total 17,9 Mio. CHF veranschlagt. Trotz dahingehenden Bemühungen der Stadt konnte das Projekt nicht ins ERO-Projekt aufgenommen werden, da die Rötzmatt-Unterführung eine kommunale Strasse überquert. Für die Finanzierung wäre die Gemeinde allein zuständig gewesen. Das Vorhaben wurde darum verworfen. Übrigens war das Projekt nie als Alternative zur Fuss- und Veloverbindung Hammerallee/OSW, sondern als Anschluss-Projekt zur ERO gedacht.

Im Jahr 2013 konnte die Rötzmatt-Unterführung mit Geldern aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation betrieblich optimiert und aufgefrischt werden. Der enge Querschnitt wird nun für einen Velostreifen in Fahrtrichtung Gäustrasse sowie 2 m Gehweg stadteinwärts genutzt. Auf dieser Seite fahren die Velos im Mischverkehr. Die Funktionalitäten und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sind damit erfüllt, der Komfort und die Attraktivität bleiben bescheiden.

Die Entlastungsstrasse (Gäustrasse) soll die Ortsdurchfahrten von Wangen b.O. und Olten entlasten; eines der primären Ziele des ERO-Projekts. Während in Wangen b.O. die Entlastungswirkung im prognostizierten Mass eingetreten ist (rund 50 % weniger Verkehr), ist diese Wirkung in Olten weniger hoch (rund 30 % weniger Verkehr). Die Modelle prognostizierten eine Abnahme von rund 45 %. Grund für die Abweichung ist unter anderem, dass die Anbindungen in Olten nicht vollständig nach Plan umgesetzt wurden. Einerseits sollte die Ausfahrt der Ringstrasse beim Café Ring unterbunden, andererseits die Unterführung Rötzmatt ausgebaut werden.

Obschon die Verkehrsumlagerungen von der Innenstadt zur ERO geringer ausfallen als im ERO-Projekt prognostiziert, ist der Knoten Rötzmatt während der Abendspitze schon heute stark ausgelastet. Durch die weitere Entwicklung von Olten SüdWest wird der Knoten noch deutlich mehr Verkehr bewältigen müssen. Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen für Olten SüdWest ist für den Zustand 2030 bereits mit der heutigen Verkehrsführung (2 Spuren in der Rötzmatt-Unterführung) während der Abendspitzenstunde mit Überlastungen auf allen Zufahrten zu rechnen.

Für die im Postulat vorgeschlagene einstreifige Verkehrsführung müsste eine sogenannte „Engpassregelung“ etabliert werden (s. Abbildung unten). Dabei würde vor und nach der Unterführung eine zusätzliche Signalgruppe (I29 und I30) eingefügt, die den „Engpass“ der Unterführung steuert. Indem der „Engpass“ ca. 70 m Länge misst, müsste nach der Freigabezeit jeweils eine Zwischenzeit von ca. 13 s ablaufen, bevor der Gegenrichtungsverkehr freigeschaltet wird (vgl. Lichtsignalregelung bei Baustellen). Die Knotenauslastung würde dadurch während der Abendspitzenstunde um ca. 40 % verschlechtert. Spätestens mit der für den Endausbau OSW erwarteten zusätzlichen Verkehrsbelastung ist ein solches Regime/Szenario nicht realisierbar. Ein Rückbau des Knotens auf eine einstreifige Anbindung der Innenstadt würde zudem die Entlastungswirkung der ERO schwächen und zu Rücklagerungen auf die alte Kantonsstrasse führen.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, das Postulat abzulehnen.

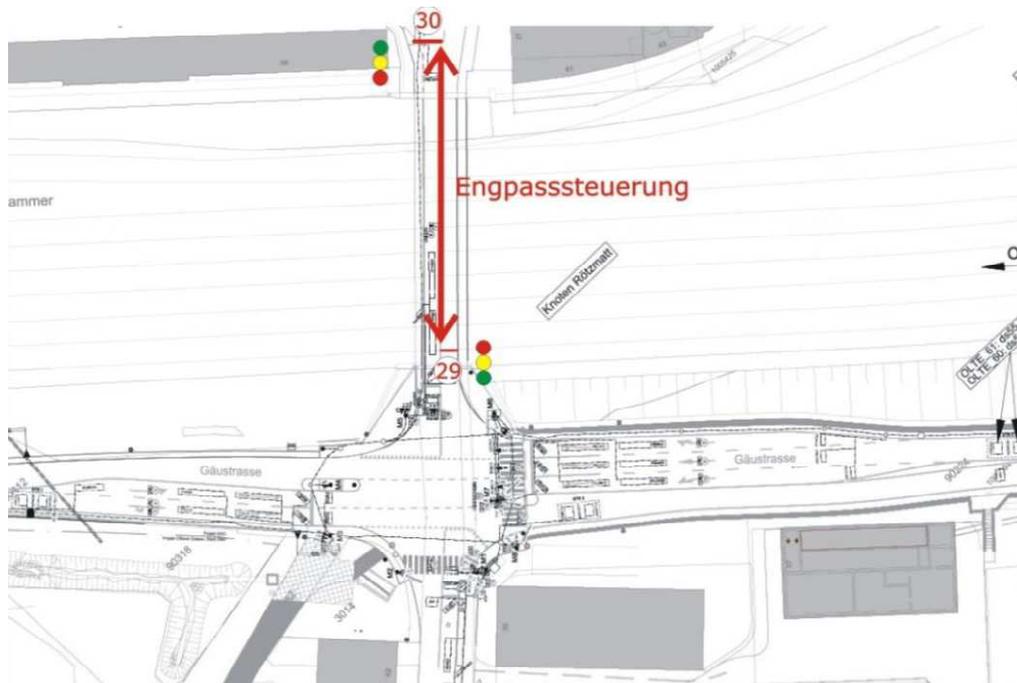


Abb: Engpasssteuerung für einstreifige Verkehrsführung

Bedeutung für die Stadtentwicklung

Das Entwicklungsgebiet bietet Raum für 4'000-5'000 Bewohnerinnen und Bewohner und 1'000-1'500 Arbeitsplätze. Die Einwohnerzahl entspricht etwa einem Fünftel der künftigen Oltnen Bevölkerung. Für die Bevölkerung in Olten SüdWest wie auch für die neuen Quartiere Bornfeld und Kleinholz bildet die Personenverbindung Hammer ein Schlüsselement im Fuss- und Velowegnetz.

Im Endausbau OSW werden täglich gut 3'000 Fussgänger- und Velobewegungen in der Personenverbindung erwartet. Die Netzabstände zwischen Rötzmattweg, PU Hammer und Gheidweg betragen 200 m resp. 230 m; empfohlen wird eine Maschenweite von max. 100 m für das Fusswegnetz im städtischen Raum. Wichtigstes Kriterium für die Qualität der Fuss- und Velowegnetze ist die Direktheit. Besonders für den Alltagsverkehr sollen die Wege möglichst der Luftlinie entsprechen, keine topografischen Widerstände aufweisen und objektive sowie subjektive Sicherheit bieten. Der Gheidweg und die Rötzmatt-Unterführung können diese Kriterien nicht erfüllen. Es sind wichtige Zusatzangebote im Fuss- und Velowegnetz. Die Verbindung Hammer (Varianten 4 und 5) ist den beiden funktional und qualitativ weit überlegen. Nur diese bietet einen direkten, verständlichen, attraktiven, hindernisfreien und angstfreien Weg zum Bahnhof und zur Innenstadt. Nur die Verbindung Hammer bietet auch einen machbaren Weg für ängstliche (Kinder) und gehbehinderte Bevölkerungsteile. Der Gheidweg und die Rötzmattunterführung allein können die Verbindung Hammer in der Gesamtbetrachtung nicht ersetzen. Als alleinige Verbindungen für den Langsamverkehr genügen sie nicht.

Olten SüdWest ist durch die Korridore der Bahn und Gäustrasse von der Innenstadt getrennt. Ohne die PU wird sich das Gebiet zu einer „Satelliten-“ oder „Trabantenstadt“ entwickeln. Die Bebauungs- und Freiraumstruktur des Entwicklungsgebietes ist auf den Anschluss an die Hammerallee ausgelegt. Daran kann auch die geplante Überarbeitung des Gestaltungsplans prinzipiell nichts ändern. Ein Verzicht auf das Projekt hätte viele negative Folgen für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung des neuen Quartiers und damit der ganzen Stadt Olten.

Der neue Stadtteil und seine Bewohner sollen gesellschaftlich und kulturell ein Teil von Olten werden.

Die Personenverbindung begünstigt die soziale Vielfalt, Identifikation und Sesshaftigkeit der zuziehenden Bewohner. Sie ist ein Standortfaktor für weniger motorisierte Bevölkerungsteile. Ohne die Verbindung wird das Quartier wenig attraktiv für Familien und zu einem Problem für ältere Menschen, die auf fussläufige Services für den täglichen Bedarf (Innenstadt) angewiesen wären.

Physische Verbindungen sind die Grundlage für wirtschaftliche Austauschbeziehungen. Im Entwicklungsgebiet entsteht Kaufkraft für das innerstädtische Gewerbe. Die Personenverbindung bringt Frequenzen aus SüdWest und aus den angrenzenden in die Innenstadt, andererseits auch Besucher und städtisches Leben via Innenstadt ins Entwicklungsgebiet.

Ohne das Projekt sinken auch die Chancen für den Betrieb von Service- und Gewerbebetrieben im Entwicklungsgebiet, weil diese auf die Kaufkraft Dritter angewiesen sind. Das Projekt ist auch wichtig für die Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen in den zur ERO und zum Bahnhof Hammer gerichteten Baufeldern. Ohne den direkten Anschluss zum Bahnhof Hammer ist damit zu rechnen, dass diese Baufelder mit autoaffineren Nutzungen gefüllt werden.

Das Projekt kann die Qualität der Zwischenzustände und das Tempo der Gebietsentwicklung positiv beeinflussen. Ein Verzicht erhöht die Gefahr von ungewollten oder stagnierenden Entwicklungen.

Von den Haushalten in Baufeld 4 werden verhältnismässig gute Steuererträge erzielt. Hochgerechnet auf den Endausbau OSW dürfen Gemeindesteuererträge der natürlichen Personen von jährlich 5 Mio. CHF erwartet werden; juristische Personen nicht mitgerechnet.

Das Projekt fördert die Benützung des Fuss- und Veloverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel im Entwicklungsgebiet. Ein Verzicht hätte eine stärkere Motorisierung und ein höheres Fahrtenaufkommen im Entwicklungsgebiet zur Folge. Der Rötzmatt-Knoten ist in den Spitzenstunden bereits heute stark ausgelastet. Das Fahrtenaufkommen aus dem Entwicklungsgebiet tangiert unmittelbar auch die Belastung des Hausmatttunnels, Sälikreisels und Postplatzes.

Die zu erwartenden Steuererträge und die sozialräumlichen Folgekosten aus einem Verzicht auf das Projekt werden die Anlagekosten mittel- bis längerfristig bei Weitem übersteigen.

Die Beiträge der Grundeigentümerschaft und des Bundes sind an die zeitnahe Realisation gebunden. Bei einer späteren Wiederaufnahme wären geänderte Rahmenbedingungen seitens der Bahn und eine Neuurteilung der SBB zum Bau der Veloverbindung und Perronanschlüsse nicht auszuschliessen.

4. Grundlage für ein neues kostenoptimiertes Projekt

Schlussfolgerungen aus den Variantenstudien gemäss Kap. 2 und 3

Aus städtebaulicher Sicht ist die in den Gestaltungs- und Erschliessungsplänen für Olten SüdWest und die PU Hammer verankerte Lage der Fussgänger- und Veloverbindung schlüssig, nicht zuletzt in Kombination mit dem Zugang zur Bahn. Durch eine Verlagerung der Quartierverbindung östlich oder westlich des Bahnhofes (Variante 6) geht die so wichtige direkte, intuitive Verbindung zwischen Olten SüdWest und der Innenstadt verloren. Unter ähnlich nachteiligen Aspekten ist die Realisierung einer Überführung (Variante 1) zu sehen.

Eine Etappierung der Unterführung in der Breite (Variante 2) ist als Untervariante zu den Varianten 3 (Anschluss OSW an die bestehende Unterführung), 4 (Anschluss bis zum Bahnhofplatz oder 5 (Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten) vorstellbar. Die Bewilligungsfähigkeit einer auf 6 m reduzierten Breite ist aber fraglich (Personenhydraulik, VSS-Normen, Zustimmung SBB). Die Grosszügigkeit fehlt, in Relation dazu wären die Kosteneinsparungen gering. Im Fall einer späteren Verbreiterung entstehen massiv höhere Endkosten.

Eine Etappierung in der Länge (Variante 3) ist mittel- bis langfristig wirtschaftlich nicht nachhaltig. Es besteht die Gefahr, dass das Bauwerk nutzerseitig auf den Zugang des Entwicklungsgebietes zur Bahn reduziert und die angestrebte Verbindung zwischen Olten SüdWest und der Innenstadt in den Hintergrund rückt. Im Bahnbereich müsste ein Veloverbot signalisiert und ggf. baulich sichergestellt werden. Die Verbindung als Ganzes ist für Velos nicht attraktiv. Die Machbarkeit und Bewilligungsfähigkeit einer späteren Weiterführung (Variante 4 oder 5) kann nicht sichergestellt werden. Es ist anzunehmen, dass eine Weiterführung auf lange Zeit nicht realisiert würde. Gegenüber Variante 5 Ausbau auf der gesamten Länge wird mit zirka 40 – 50 % Kosteneinsparung gerechnet, die Beiträge sinken mindestens im selben Mass. Aufgrund der offenen Weiterentwicklung sind Fehlinvestitionen nicht auszuschliessen.

Mit Variante 4 (Anschluss am Bahnhofplatz) wird die Befahrbarkeit für Velos gewährleistet, allerdings mit topografischem Widerstand. Gegenüber Variante 5 ist diese Lösung wenig intuitiv und benutzerfreundlich. Für die geometrische Ausbildung und Lage der Rampen- und Treppenanlage auf dem Bahnhofplatz und den Umgang mit der P+R-Anlage wären Lösungen mit der SBB zu suchen. Es wird mit zirka 25 % Kosteneinsparung gerechnet; die Beiträge dürften im selben Mass sinken.

Einzig Variante 5 stellt eine vollwertige Quartierverbindung zwischen Olten SüdWest und der Innenstadt dar. Für den Fuss- und Veloverkehr wird eine umweg- und niveaufreie, schnelle und attraktive Verbindung geschaffen. Die damit verbundenen vitalen Chancen für die Stadtentwicklung sind im entsprechenden Kapitel Seite 20 dargelegt. Gegenüber einer Realisierung in Etappen (Variante 3 → Variante 4 → Variante 5) fallen wesentlich tiefere Endkosten an, die Beiträge können ausgeschöpft werden.

Ein Verzicht auf das Vorhaben ist aus den in Kapitel 3 dargelegten Gründen keine Option.

Ebenso wurde aufgezeigt, dass die Lage der PU aufgrund der im ERO-Projekt getätigten Vorinvestition (Tieferlegung mittels Grundwasserwanne zur Einhaltung des Lichtraumprofils für die ERO-Brücke), aus städtebaulichen Gründen (Anschluss Hammerallee mit Sichtbezug zum neuen Quartier, mittige Lage des Entréeplatzes im Entwicklungsgebiet) und in der Kombination der Stadtteilverbindung mit direktem Perron-Anschluss unverrückbar ist. Die Überarbeitung des Gestaltungsplans OSW ändert daran nichts und muss nicht abgewartet werden. Die PU Hammer wird im Rahmen der Masterplanung nicht infrage gestellt. Im Gegenteil: Ohne diesen Anschluss würde die Masterplanung mit einer grossen Hypothek belastet. Lösungsalternativen wären sehr schwer zu finden.

Empfehlung Bestvariante 5, Rückfallebenen Varianten 3 und 4

Der Stadtrat empfiehlt, die Bestvariante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten weiterzuverfolgen. Mit Rücksicht auf die finanzielle Entwicklung und zur genaueren Bestimmung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse können die Variante 3: Etappierung in der Länge und Variante 4: Verzicht auf den Anschluss Hammerallee auf Vorprojektstufe ebenfalls weiterverfolgt werden. Der Variantenentscheid wird dem Parlament im Rahmen der Vorlage für den Ausführungskredit zirka Ende 2017 unterbreitet.

Die Varianten 3 und 4 sollen hinsichtlich Lage und Dimensionierung aufwärtskompatibel konzipiert werden, das heisst namentlich, dass die Breite der Brücke ERO und die Unterführung auf eine spätere Weiterführung bis zum Bahnhofplatz respektive bis zur Hammerallee vorbereitet werden.

Kostenoptimierung der Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten

Während des Variantenstudiums wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen, welche Optimierungen der Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge gegenüber dem Wettbewerbsprojekt „Ich bin auch ein...“ erlauben. Die nachfolgenden Optimierungen werden unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit (Kostenfolge) und Funktion (Nutzung, Anbindung Quartier) in der Vorprojektphase vertieft untersucht. Die Kriterien gelten analog auch für die Varianten 3 und 4.

- Beschränkung auf ein funktionales ästhetisch ansprechendes Infrastrukturprojekt mit Verzicht auf ausufernde architektonische Gestaltung und zweckfremde Details.
- Einfache, robuste und dauerhafte Konstruktionen mit bewährter und unterhaltsarmer Materialisierung (Sichtbeton, Beläge in Asphalt).
- Einfache funktionale Ausrüstung (Ausstattung, Beleuchtung etc.).
- Materialisierung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeit und Unterhalt (Reinigung / Robustheit / Vandalensicherheit).
- Fokus auf rationelle Bauabläufe (z.B. Prüfung Unterführung: Konstruktion aus Fertigelementen), Berücksichtigung Betriebszustände SBB.
- Prüfen der Möglichkeiten für eine Reduktion der lichten Breite der PU von 9 auf 7-8 Meter (Nachweise Personenhydraulik, Vertiefung im Vorprojekt).
- Reduktion der Breite der Brücke über die ERO, Verzicht auf Überdachung, einfache Konstruktion und Materialisierung.
- Einfachere Veloparkierungsanlage (Verzicht auf Velostation im Bahndamm), Verlegung und Verteilung auf Brücke ERO, Entréeplatz OSW und Bahnhofplatz.
- Verzicht auf Erneuerung des Anschlussbauwerks auf den Bahnhofvorplatz (bestehenden Zugang erhalten).
- Einfacher Anschluss an die Hammerallee, Verzicht auf weitergehende Umgestaltungsmassnahmen.



Abb: Beispiel Bahnhof Wallisellen, zentrale Personenunterführung

5. Finanzierung

Erstellungskosten

Die Kosten für das kostenoptimierte Projekt werden in der Phase Vorprojekt auf +/- 20% Kostengenauigkeit ermittelt. Sie sind wesentlich von bahnbetrieblichen und technischen Rahmenbedingungen sowie den Bauabläufen abhängig, namentlich: Kann der Bahnhof als Haltestelle ausser Betrieb genommen werden (Ersatzbusse); können die Abstellgeleise und die Weiche stillgelegt werden; damit zusammenhängende Zahl der benötigten Hilfsbrücken für den Bau der Unterführung; Möglichkeiten zur Abstützung der Hilfsbrücken; Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes, etc. Die Klärung dieser Rahmenbedingungen bedingt umfangreiche Abklärungen, welche Gegenstand der Phase Vorprojekt sind.

Im Finanz- und Investitionsplan 2017-2023 sind total 14,95 Mio. CHF für die Planung und Ausführung eingestellt. Aus den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation stehen total 3 Mio. CHF Bundesbeiträge zur Verfügung (ca. 1 Mio. für die Anbindung von Olten SüdWest an den Bahnhof Hammer aus der ersten Generation und 2 Mio. CHF für die Reduktion der Trennwirkung zur Innenstadt aus der zweiten Generation).

Die Grundeigentümerschaft hat einen freiwilligen Beitrag über 2,5 Mio. CHF zugesichert. Die Höhe des freiwilligen Beitrags wird als sachgerecht beurteilt. Er steht in Relation zum Nutzen für die Grundeigentümerschaft. Dabei ist zu beachten, dass die Erstellungskosten für die öffentlichen Strassen, Plätze und Grünanlagen im Entwicklungsgebiet über die Grundeigentümerbeitragsverordnung fast vollständig bei der Eigentümerschaft liegen. Der Unterhalt der Grünanlagen, Plätze und Gebäudevorzonen liegt ebenfalls bei den Privaten; der Stadt obliegen die Fahrbahnen und Trottoirs. Für die Ablösung des zweijährigen Versuchsbetriebs für die Buserschliessung mit der Linie 504 wird im Rahmen der laufenden Angebotsplanung eine definitive, für die Stadt kostenneutrale Lösung verfolgt (Linienverbindung mit Sälipark und Übernahme ins Grundangebot des Kantons).

Von Seiten SBB sind prinzipiell keine Beiträge zu erwarten, da das Projekt überwiegend kommunalen Interessen dient und eine Mitfinanzierung der SBB an Agglomerationsprojekten des Bundes ausgeschlossen ist (weil der Bund eine Doppelfinanzierung via Aggloprogramm und SBB Leistungsvereinbarung ausschliesst). Eine Sanierung oder ein Ausbau des Bahnhofs Hammer sind von den SBB mittelfristig nicht geplant. Die Fussgänger- und Veloverbindung gemäss Basisvariante wird aber aufwärtskompatibel für zukünftige Ausbauten der Infrastruktur- oder Personenanlagen oder Verschiebungen der Gleisachsen.

Die Agglomerationsprojekte PU Hammer und der Neue Bahnhofplatz sind die grössten Vorhaben im laufenden Investitionsplan. Die Ausführung der beiden Projekte soll aus budgetären Gründen zeitlich gestaffelt werden. Die Bauzeit für den Neuen Bahnhofplatz ist auf die Jahre 2022-2023 terminiert. Es bestehen Abhängigkeiten aus der Bauherrngemeinschaft mit SBB und Kanton, zu den späteren Ausbaustufen der SBB im Bahnhof Olten sowie zur Einhaltung der Fristen gemäss Agglomerationsprogramm des Bundes. Die PU Hammer soll darum in den Jahren 2020-2021 realisiert werden. Die Erfüllung des Zeitplans bedingt den Start des Vorprojekts Anfang 2017.

Bei einer Verschiebung auf einen Zeitpunkt nach Erstellung des Neuen Bahnhofplatzes würden die Beiträge des Bundes und der Grundeigentümerschaft (total 5,5 Mio. CHF) unter Umständen verfallen.

Kosten für das Vorprojekt

Planerleistungen Bauingenieur	140'000 CHF
Planerleistungen Architektur	135'000 CHF
Planerleistungen SBB	170'000 CHF
Planerleistungen Dritte	60'000 CHF
Kommunikation	15'000 CHF
Reserve	60'000 CHF
<u>Nebenkosten und MwSt.</u>	<u>70'000 CHF</u>
Total	650'000 CHF

Ergebnis der Vorprojektphase wird ein Vorprojekt „plus“ mit +/- 20 % Kostengenauigkeit. Das Vorprojekt „plus“ beinhaltet eine vertiefte Bearbeitung der in dieser Phase üblichen Leistungen, wobei nebst der technischen Machbarkeit auch die Bewilligungsfähigkeit umfassend abgeklärt wird. Das ist nötig, weil die Zustimmung der SBB nach Art. 18m Eisenbahngesetz grundsätzlich erst mit Vorliegen eines Bauprojektes erteilt wird. Das Bauen in Bahnanlagen erfordert darum frühzeitig umfassende Abklärungen hinsichtlich Baumethodik (Ausbildung Baugruben, Platzbedarf / Abmessungen Konstruktion) und Baulogistik (Bauen unter Betrieb, Bauabläufe / Etappierungen, Zu-/ Abtransporte im Gleisbereich etc.). Diese Abklärungen werden im Hinblick auf Optimierungsmöglichkeiten schon grösstenteils in der Phase Vorprojekt in enger Zusammenarbeit mit den Fachdiensten der SBB vorgenommen.

In den Kosten der SBB sind Planungsleistungen der SBB und ihrer Subplaner (z.B. Elektromechanik, Liftplanung, etc.) enthalten, welche notwendig sind, um die Machbarkeit und Optimierung des Bauvorhabens inkl. Bauabläufe und Betriebszustände sicherzustellen und die daraus folgenden Kosten seitens SBB in der geforderten Genauigkeit zu ermitteln. Dabei sind z.B. Abklärungen zu Gleissperrungen / Ausserbetriebnahme von Gleisgruppen / Weichen, Umlagungen / Anpassungen von Fahrleitungsanlagen und Kabeltrassees enthalten. Ebenso sind Planungsleistungen für den Einsatz von Hilfsbrücken und weiteren Provisorien (Zugang zum Perron / Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes) zu tätigen. Weiter fallen SBB-seitige Leistungen im Bereich Architektur / Gestaltung an (Zugang zum Perron mit Lift und Treppen), Umbau / Anpassungen Perron / Perronüberdachung, Beleuchtung).

In den Planerleistungen Dritte sind ergänzende Grundlagen zu Geologie / Hydrologie, Atlanten, Vermessung und Personenhydraulik / Verkehr / Dimensionierung der PU enthalten.

6. Weiteres Vorgehen

Projektorganisation

Die Erarbeitung des Vorprojektes wird an dsp Ingenieure & Planer AG (Federführung) und Dürig AG (Architektur) vergeben. Das Bauen im Bahnbereich setzt spezielle Kenntnisse und Erfahrung voraus. Die beiden Büros sind für die Aufgabe optimal qualifiziert.

Gestützt auf das Vorprojekt soll der Ausführungskredit dem Souverän im Jahr 2018 unterbreitet werden. Anschliessend erfolgt eine GATT/WTO-Ausschreibung für die Beschaffung der Generalplanerleistungen.

Zeitplan

2017	Vorprojekt, Zustimmung SBB nach Art. 18a EBG
2018	Urnenabstimmung (Ausführungskredit), Beschaffung Generalplaner
2018-19	Bauprojekt, Baubewilligung, Objektvertrag SBB
2019	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
2020-21	Ausführungsprojekt, Ausführung, Abnahme, Eröffnung

Beschlussesantrag:

I.

1. Für die Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee / Olten SüdWest wird ein neues kostenoptimiertes Projekt erarbeitet. Die Erarbeitung des Vorprojektes erfolgt auf Basis der Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten. Die Variante 3: Etappierung in der Länge und Variante 4: Verzicht auf den Anschluss Hammerallee werden als kostengünstigere Alternativen ebenfalls weiterverfolgt.
2. Für die Phase Vorprojekt wird ein Planungskredit über 650'000 CHF zugunsten Kto. Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee / Olten Südwest genehmigt.
3. Das Postulat Ernst Eggmann (SVP) und Mitunterzeichnende betr. PU Olten Süd-West durch Ausbau Rötzmatt-Tunnel wird abgelehnt.
4. Das Postulat Fraktion SP und Junge SP betr. „rasche und kostengünstige Erschliessung OSW“ wird abgeschrieben.
5. Das Postulat Wolfgang von Arx (Fraktion CVP/EVP/glp) und Mitunterzeichnende betr. Treppenanlage Gheidweg wird abgeschrieben.
6. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I./2. des Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

Olten, 29. November 2016

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber



Dr. Martin Wey



Markus Dietler