

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 24. Oktober 2022

Prot.-Nr. 298

Vorprojekt Stadtteilverbindung Hammer/Dringlicher Zusatzkredit

1. Ausgangslage

Der Bericht und Antrag zur Genehmigung des Projektierungskredites für die Stadtteilverbindung Hammer, SIA-Phasen 31-33 Vorprojekt bis Bau- und Auflageprojekt, war für die Behandlung an der Sitzung des Gemeindeparlaments vom 22. September 2022 vorgesehen gewesen. Wesentliches Element der Vorlage bildete das Finanzierungsmodell mit einem Kostenbeitrag der Grundeigentümerin von CHF 16,2 Mio. aus dem Planungsausgleich für die Nutzungsplanänderung Olten Südwest, ergänzend zu den Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm von CHF 3 Mio. und einer Vorteilsanrechnung der SBB von voraussichtlich CHF 1,2 Mio., womit die Nettokosten der Stadt auf Grössenordnung CHF 3 Mio. beschränkt würden.

Die Stadtteilverbindung ist von zentraler Bedeutung für die qualitätsvolle Areal- und Stadtentwicklung, für die Bewältigung der Erschliessung und Mobilität im Entwicklungsgebiet und mithin für den Erhalt der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes. Im ursprünglich vorgesehenen Bericht und Antrag ans Gemeindeparlament wurde zugleich aufgezeigt, dass die Stadtteilverbindung eine Basiserschliessung ist, deren Erstellung eine städtische Aufgabe ist. Durch die Verbindung mit dem Multisubstanzerhaltungsprojekt der SBB leistet die Stadtteilverbindung zudem einen Impuls und Beitrag an die Entwicklung des Bahnhofs Hammer und der angrenzenden Entwicklungsgebiete.

Mit Urteil des Verwaltungsgerichts vom 30. August 2022 wurde der RRB 2021/589 betreffend die Änderung der Nutzungsplanung OSW aufgehoben; das Verfahren ist aufgrund Weiterzugs ans Bundesgericht noch hängend. Die an die Nutzungsplanung gekoppelte Vereinbarung mit dem Grundeigentümer zur vorgezogenen Mitfinanzierung der Stadtteilverbindung im geplanten Umfang ist somit nicht gesichert.

Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat entschieden, die Vorlage betreffend Projektierungskredit Hammer Phasen 31-33 von der Traktandenliste der vergangenen Parlamentssitzung zu nehmen. Der Stadtrat hat öffentlich kommuniziert, dass das Projekt Stadtteilverbindung unabhängig vom Rechtsmittelverfahren weitergeführt wird. Die Direktion Bau wurde mit der Vorlage eines B+A für die Finanzierung der Vorprojekt-Phase beauftragt.

2. Dringlichkeit der Massnahme

Das Projekt Stadtteilverbindung ist mit dem Multisubstanzerhaltungsprojekt der SBB eng verzahnt. Aufgrund der geometrischen Anforderungen der Stadtteilverbindung mit versetzter und wesentlich tieferer Lage sowie grösserer Breite der Unterführung müssen die neuen Bahnanschlüsse zwingend auf beide Projekte ausgelegt werden. Hinzu kommen grosse Abhängigkeiten bei den Bauvorgängen und Zeitfenstern für das Bauen im Gleisbereich. Im Rahmen der Verhandlungen mit der SBB konnte erreicht werden, dass die Bahnzugänge von der SBB ins Multiprojekt übernommen werden (ausgenommen Zwischenzustände). Im Falle einer späteren Realisierung der Stadtteilverbindung würden diese Kosten bei der Stadt anfallen. Die Planungs- und Baukosten eines späteren Alleingangs wären zudem massiv höher und die das Erlangen der Bewilligung bei einem späteren Einbau unter dem neu erstellten Perron wäre wesentlich komplizierter.

Im Zuge der Neuinitialisierung 2020-2021 wurde das Multiprojekt mit Rücksicht auf den Zeitplan der Stadt erst angestossen. Durch die kooperative Zusammenarbeit konnten die Projektzeitpläne weitgehend synchronisiert werden, woraus erhebliche Synergien zu erwarten sind. Mittlerweile misst die SBB dem Multiprojekt, aufgrund der ausgewiesenen Sanierungsbedarfe, höchste Dringlichkeit bei. Der Start des Bauprojektes per Anfang 2024 wurde deshalb als Fixtermin definiert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Projektsistierung zum jetzigen Zeitpunkt grossen Schaden verursachen würde. Selbst wenn der Baukredit vom Gemeindeparlament oder Volk dereinst abgelehnt würde, ist es wichtig das koordinierte Vorprojekt jetzt unverzüglich zu starten und zu erarbeiten, um die Aufwärtskompatibilität des Multiprojekts für einen späteren Bau der Stadtteilverbindung zu gewährleisten. So wäre beispielsweise für die Erfordernisse der SBB zur Erschliessung der Perrons nur eine Unterföhrungsbreite von 4 bis 5 Metern vorgesehen, während von Stadtseite für die Funktion als Stadtteilverbindung nach Olten SüdWest sowohl für zu Fuss Gehende wie auch für Velofahrende ein Breite von 8,5 Metern postuliert wird.

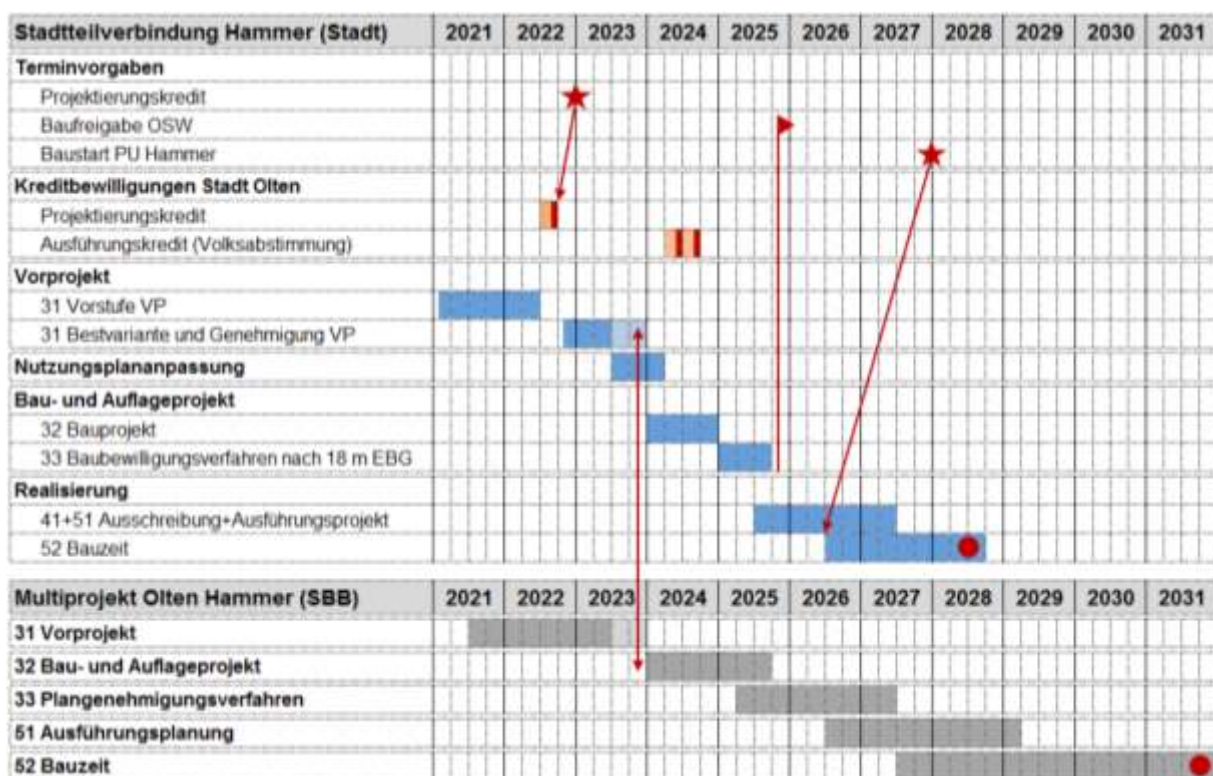


Abb: Koordinierte Zeitpläne Stadtteilverbindung und Multiprojekt Olten Hammer

3. Kosten

Anlagekosten Grobkostenschätzung +/- 30%		[CHF]
Unterführung Hammer	Baustellen Einrichtung inkl. Hilfsmassnahmen	2'710'000
	Baugrubenaushub	755'000
	Spezialtiefbauarbeiten	1'613'000
	Betonarbeiten	1'975'000
	Bauprovisorien	800'000
	Bahnzugänge (BZU)	
	Abdichtung	148'000
	Diverses, Kleinpositionen, Regie, Fertigstellung	795'000
	Innenausbau, Mobiliar, Technik, Signalethik	1'200'000
Brücke Dünern	Baumeister und Stahlbau	1'384'000
Anschluss Hammerallee	Strassenbau und Gestaltung	400'000
Brücke ERO	Baumeister und Stahlbau	2'296'000
Veloabstellanlage OSW	Infrastruktur und Umgebung für 200 VAP	300'000
Total Realisierung		14'376'000
Total Honorare 31-53	28.8%	4'144'000
Unvorhergesehenes	10.0%	1'852'000
MWST	7.7%	1'569'000
Gesamttotal 31-53		21'941'000
Wettbewerb und Vorstudien	Bisherige Kosten total	600'000
Grobkostenschätzung +/- 30%		22'541'000

Grundlage für die Grobkostenschätzung bildet die in enger Zusammenarbeit mit der SBB erarbeitete Bestvariante für die Ausarbeitung des Vorprojektes. Die effektiven Kosten sind stark abhängig von den bahntechnischen und bautechnischen Rahmenbedingungen, die erst auf Stufe Vorprojekt konkretisiert und festgelegt werden können. Die Kostenschätzung ist deshalb nur als grobe Näherung und als Basis für die Kalkulation der Planungskosten für das Vorprojekt zu betrachten.

Honorarkosten nach SIA-Phasen	Anteil	Generalplaner-Team 22%	Bauherrenunterstützung 2%	Fachplaner 1%	Fachdienste SBB	Total
31 Vorprojekt Bestvariante	8%	235'018	23'002	11'501	200'000	487'520
32-33 Bau- und Auflageprojekt	20%	632'544	57'504	28'752	230'000	948'800
41 Ausschreibung	13%	411'154	37'378	18'689		
51-53 Ausführung	59%	1'866'005	169'637	84'818	120'000	2'707'680
Total Honorare SIA-Phasen 31-53	100%	3'162'720	287'520	143'760	542'000	4'144'000
MWST	7.7%	243'529	22'139	11'070	42'350	319'088
Reserve	10%	340'625	30'966	15'483	59'235	446'309
Total Honorarkosten 31-53		3'746'874	340'625	170'312	651'585	4'909'397

In den Honorarkosten sind das Generalplanerteam mit 22% Honoraranteil bezogen auf die Baukosten, eine Bauherrenunterstützung, separate Fachplaner und die Kostenschätzung der SBB Fachdienste für die bahnseitige Projektbegleitung mit enthalten; die Rechnungslegung der SBB ist vom Bund vorgegeben.

4. Finanzierung

Für die bestehenden Grundlagen und den Wettbewerb wurden mit dem im November 2006 bewilligten Kredit bisher total knapp CHF 600'000 aufgewendet:

Grundlagen 2007-2010	32'292
Wettbewerb 2011-2012	344'731
Zwischenphase 2013-2015	15'881
Initialisierung 2020	24'372
Vorstufe Vorprojekt 2021-2022	168'188
Saldo am 17.10.2022	CHF 585'464

Für die Ausarbeitung des Vorprojektes fallen folgende Kosten an:

Planungskosten	487'520
MWST (7.7%)	37'539
Reserve (zirka 14%)	74'941
Mittelbedarf	CHF 600'000

Die Mittel sind in der Investitionsplanung 2022-2028 enthalten. Für deren sofortige Freigabe zur Sicherstellung der Koordination mit dem Multiprojekt SBB ist ein dringlicher Zusatzkredit in Analogie zu § 146 Abs. 2 Gemeindegesetz (unaufschiebbare Mehrausgaben) in der Kompetenz der Exekutive erforderlich.

Die Alternative wäre ein sofortiger Stopp des Projektes, mit der Folge, dass die SBB alleine weiterplant und später realisiert und dass die Stadtteilverbindung auf Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte blockiert wäre.

5. Weiteres Vorgehen

Das Vorprojekt bildet Basis für die Volksabstimmung über den Baukredit im Jahr 2024. Um den Zeitplan zu gewährleisten, muss dem Gemeindeparlament vor Mitte 2023 ein Zwischenkredit für die Phasen 32-33 (min. Phase 32) unterbreitet werden.

Beschluss:

1. Für die Erarbeitung des Vorprojektes für die Stadtteilverbindung Hammer wird ein dringlicher Zusatzkredit von CHF 600'000 zugunsten Konto Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee/Olten Südwest genehmigt.
2. Die Direktion Bau wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an:

Direktion Bau, Kurt Schneider, Lorenz Schmid, Urs Kissling, Markus Lack
Direktion Finanzen und Dienste, Urs Tanner

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:
