

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 7. November 2022

Vorprojekt Stadtteilverbindung Hammer/Zusatzkredit

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

1.1 Parlamentsvorlage vom 22. September 2022 (zurückgezogen)

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 (B&A vom 1. September 2022, Prot.-Nr. 239, siehe Beilage 1). In der entsprechenden Vorlage wird nebst der ganzen Planungsgeschichte, welche bis ins Jahr 2000 zurückgeht, auch das Projekt vorgestellt, die Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft (Vereinbarung über die Entwicklung und Überbauung des Areals Olten SüdWest vom 16. März 2020 und Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung über die Entwicklung und Überbauung des Areals Olten SüdWest vom 5. September 2022 [Datum der Unterzeichnung], siehe Beilagen 2 und 3) erläutert und als wesentliches Element das Finanzierungsmodell definiert. Dieses sieht 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. – Nettokosten der Stadt in der Grössenordnung von CHF 3 Mio. vor.

Die Vorlage beschreibt die zentrale Bedeutung der Stadtteilverbindung für die qualitätsvolle Areal- und Stadtentwicklung, für die Umsetzung 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 VWBES.2021.457 und 459 (zugestellt am 7. September 2022, siehe Beilage 4), welches dem Stadtrat am 8. September 2022 zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde, wurde der RRB 2021/589 (siehe Beilage 5) betreffend die Änderung der Nutzungsplanung OSW aufgehoben. Auch wenn das Verfahren aufgrund Weiterzugs ans Bundesgericht noch hängend ist, sind die an die Nutzungsplanung gekoppelten Vereinbarungen mit der Grundeigentümerin zur vorgezogenen Mitfinanzierung der Stadtteilverbindung im geplanten Umfang nicht mehr gesichert, weil die vereinbarten Fristigkeiten nicht mehr eingehalten werden können.

Damit können das gesamte vorgesehene Finanzierungsmodell der Stadtteilverbindung Hammer und somit auch die finanziellen Folgen für die Stadt Olten nicht mehr definiert werden und stimmte die Vorlage betreffend Projektierungskredit Hammer Phasen 31-33 (Beilage 1) nicht mehr. Deshalb hat sie der Stadtrat zurückgezogen, um die neuen Voraussetzungen punkto Finanzierung der Stadtteilverbindung mit der Grundeigentümerin und dem Kanton zu besprechen. Der Stadtrat hat öffentlich kommuniziert, dass das Projekt Stadtteilverbindung unabhängig vom Rechtsmittelverfahren weitergeführt werden soll.

1.2 Abhängigkeit der Planung

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. Im Falle einer späteren Realisierung der Stadtteilverbindung würden diese Kosten bei der Stadt anfallen. Die Planungs- und Baukosten eines späteren Alleingangs wären somit massiv höher und 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 der SBB 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 des ausgewiesenen Sanierungsbedarfs, 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 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 Unterführungsbreite von 4 bis 5 Metern für zu Fuss Gehende 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.

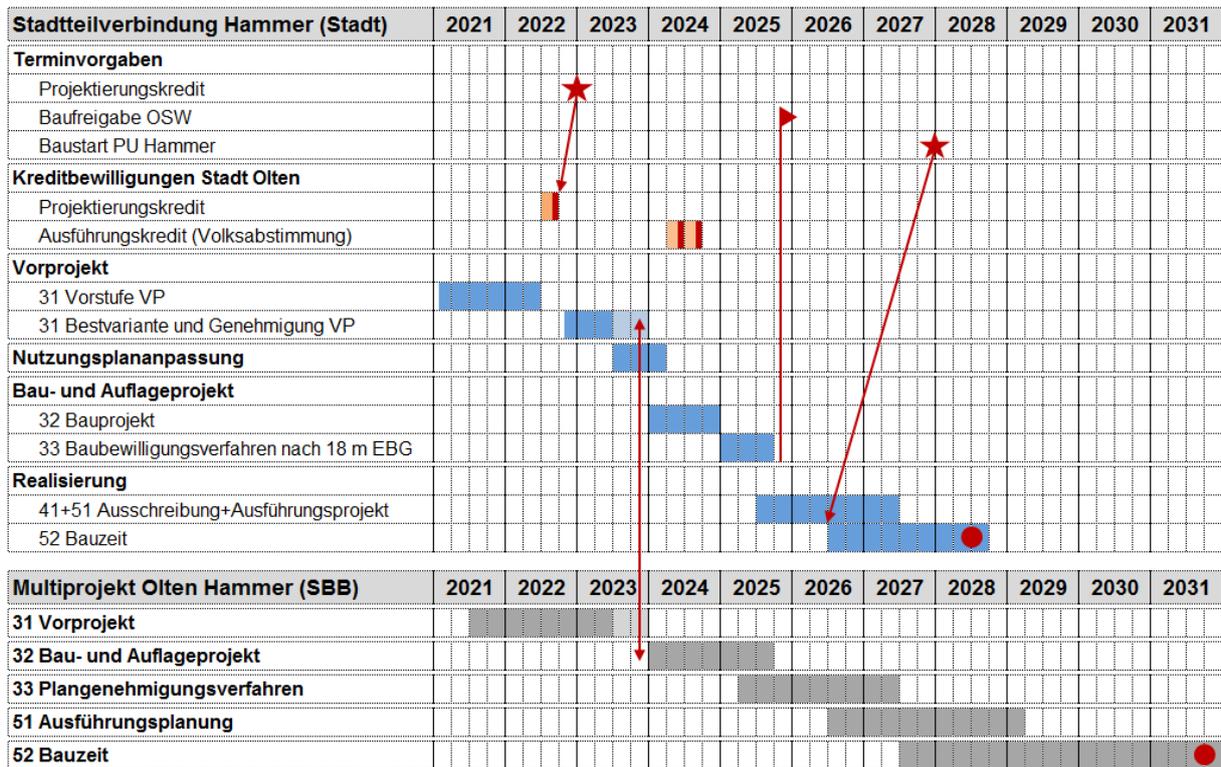


Abb: Koordinierte Zeitpläne Stadtteilverbindung und Multiprojekt Olten Hammer

1.3 Dringlicher Nachtragskredit

Da die vorgelagerten Planungsphasen gemäss SIA abgeschlossen und die bewilligten Kredite aufgebraucht waren, musste die Parlamentsvorlage (Beilage 1) so terminiert werden, damit der nahtlose Planungsfortschritt mit der SBB gewährleistet bleibt. Ein weiteres Kriterium für den Zeitpunkt war die Zusicherung gegenüber der Grundeigentümerin, dass der Planungskredit bis Ende 2022 bewilligt ist, andernfalls die Vereinbarung gekündigt werden kann. Das Urteil des Verwaltungsgerichts (Beilage 4) hatte das Finanzierungsmodell und die minutiöse Planung mehr oder weniger vernichtet, wodurch die Parlamentsvorlage wertlos und von der Traktandenliste genommen wurde. Der Stadtrat musste in der Folge kurzfristig entscheiden, wie der nächste Planungsschritt finanziert werden kann, um das Projekt nicht zu gefährden. Es handelt sich dabei um die wichtige SIA-Phase 31, bei der die Grundlagen, wie insbesondere Grösse der Personenunterführung unter dem Perron mit Zugang zu den Geleisen, erarbeitet werden. Da die SBB, wie oben bereits erwähnt eine Unterführungsbreite von lediglich 4 bis 5 Metern für zu Fuss Gehende benötigt, hingegen die Stadt für die Funktion als Stadtteilverbindung nach Olten SüdWest sowohl für zu Fuss Gehende wie auch für Velofahrende eine Breite von 8,5 Metern braucht, ist es für dieses Generationenprojekt essentiell, dass die Stadt bei der Planung als Partnerin mit dabei bleibt. Zudem geht es darum sicherzustellen, dass die durchgehende Verbindung von Olten Hammer zu Olten Südwest ohne vertikale und horizontale Versätze erhalten bleibt.

Die nächste Parlamentssitzung lag aber noch mehr als vier Wochen in der Zukunft und der Entscheid, ob entsprechende Verbindlichkeiten für die SIA-Phase 31 eingegangen werden können, musste aufgrund der festgesetzten Termine mit allen Partnern sofort getroffen werden. Aus diesem Grund prüfte der Stadtrat, ob ein dringlicher Nachtragskredit nach § 146 Abs. 2 Gemeindegesetz (GG; BGS 131.1) vorlag und beschloss darauf am 24. Oktober 2022 den nach seinen Überlegungen mehr als gerechtfertigten dringlichen Kredit. Wie vorgeschrieben hat der Stadtrat umgehend die Mitglieder des Gemeindeparlaments über diesen Beschluss informiert. Letztendlich ging es dem Stadtrat nur darum, den Anschluss für eine koordinierte Planung mit der SBB nicht zu verpassen. Aus Sicht des Stadtrates konnten

nur mit dem Instrument des dringlichen Nachtragskredits die Chancen auf eine Realisierung der vorgesehenen Stadtteilverbindung Hammer sowie auch der Erhalt des Anspruchs auf die CHF 3 Mio. Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm gewahrt werden.

Die daraufhin öffentlich geäußerte Kritik, verbunden mit der Drohung einer Beschwerde gegen den Beschluss, sind nicht nur schädlich für das Projekt, sondern auch für das Ansehen der Stadt als verlässlicher Partnerin bei Entwicklungsprojekten. Dabei steht nicht nur das Projekt Stadtteilverbindung Hammer im Fokus, sondern weitere grosse Projekte der SBB auf dem Gebiet der Stadt Olten, bei dem die Stadt auch in Zukunft als Partnerin wahrgenommen werden will. Denn nur als Partnerin kann sie ihre Interessen effektiv einbringen.

Das Instrument des dringlichen Nachtragskredits ist nur für Ausnahmefälle vorgesehen, weil es die Finanzkompetenz des Gemeindeparlamentes übergeht. Aus diesem Grund sind für die Anwendung dieses Instrumentes auch strenge Voraussetzungen im Gesetz vorgeschrieben. Dass das Vorliegen dieser Voraussetzungen bezweifelt wird, ist nachvollziehbar, insbesondere weil wesentliche Informationen nicht bekannt sind. Aus diesem Grund widerruft der Stadtrat seine Entscheidung, den dringlichen Zusatzkredit nicht dem Gemeindeparlament vorzulegen, und unterbreitet diesen nun mit dieser Vorlage, im Bewusstsein, dass das vorgesehene Finanzierungsmodell alles andere als gesichert ist und somit die finanziellen Folgen für die Stadt derzeit unabsehbar sind. Denn die Verzögerung, welche eine Beschwerde mit sich bringen wird, gefährdet das Projekt in seinen Grundstrukturen, unabhängig vom Ausgang des Verfahrens.

Die Abstimmung im Gemeindeparlament soll als Stimmungsbarometer gewertet werden: Wenn der Kredit genehmigt wird, kann zumindest die SIA-Phase 31 mit der entsprechenden Zustimmung weitergeplant und eine detaillierte Vorlage für die nächsten Phasen vorbereitet werden. Der dringliche Zusatzkredit wäre dann obsolet. Für diesen Fall hat der Stadtrat am 7. November 2022 vorausschauend eine automatische Aufhebung seines Beschlusses vom 24. Oktober 2002 über den dringlichen Zusatzkredit beschlossen. Eine Ablehnung des beantragten Kredites muss hingegen in der jetzigen Situation als Ablehnung des Projektes gewertet werden. Der Stadtrat wäre diesfalls gezwungen, den Beschluss vom 24. Oktober 2022 über den dringlichen Zusatzkredit aufzuheben und die eingegangenen Verpflichtungen zu kündigen. Die Stadtteilverbindung Hammer wäre damit für lange Zeit vom Tisch, womit auch die geplante Weiterentwicklung von Olten SüdWest undurchführbar würde. Bei der bevorstehenden Ortsplanrevision müsste dann eine Auszonung von Teilbereichen geprüft werden, mit entsprechenden finanziellen Entschädigungsfolgen für die Stadt zu Gunsten der Grundeigentümerin. Gemäss § 4 Gesetz über den Ausgleich raumplanungsbedingter Vor- und Nachteile (Planungsausgleichsgesetz, PAG; BGS 711.18) richtet sich die Entschädigung für erhebliche planungsbedingte Nachteile nach den Bestimmungen über die materielle Enteignung gemäss §§ 237 ff. des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (EGZGB; BGS 211.1). Im Übrigen gilt es auf §100 PBG zu verweisen, nach dem die Gemeinde eine Erschliessungspflicht trifft.

2. Kosten des Projektes

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, Signaletik	1'200'000
Brücke Dünnern	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%	Bauherren- unterstützung 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 bahnsseitige Projektbegleitung mit enthalten; die Rechnungslegung der SBB ist vom Bund vorgegeben.

3. Finanzierung der SIA Phase 31

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.

4. 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 weiterer Kredit für die Phasen 32-33 (min. Phase 32) unterbreitet werden.

Desweiteren werden mit der Grundeigentümerin Verhandlungen betreffend Mitfinanzierung der Stadtteilverbindung Hammer aufgenommen. Dabei sollen Szenarien für den Fall des Obsiegens wie auch des Unterliegens vor Bundesgericht behandelt werden.

Beschlussesantrag an das Gemeindeparlament:

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

Beschluss:

1. Am 24. Oktober 2022 entschied der Stadtrat, den dringlichen Zusatzkredit von CHF 600'000 für das Vorprojekt Stadtteilverbindung Hammer (Prot.-Nr. 298) nicht dem Gemeindeparlament zum Beschluss vorzulegen. Dieser Entscheid wird in Wiedererwägung gezogen.
2. Für die Erarbeitung des Vorprojektes für die Stadtteilverbindung Hammer wird ein Zusatzkredit von CHF 600'000 zugunsten Konto Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee/Olten Südwest genehmigt.

3. Bei Zustimmung des Gemeindeparlaments zu Ziff. 2 hiervor ist der Beschluss des Stadtrates betreffend Vorprojekt Stadtteilverbindung Hammer/Dringlicher Zusatzkredit vom 24. Oktober 2022, Prot.-Nr. 298 automatisch aufgehoben.
4. Die Direktion Bau wird mit dem Vollzug beauftragt.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

