

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 1. September 2022

Prot.-Nr. 239

Projektierungskredit Stadtteilverbindung Hammer / Genehmigung

Die Stadtteilverbindung Hammer dient dem Anschluss von Olten Südwest und der angrenzenden Quartiere an die Innenstadt und an den Bahnhof Hammer. Das Projekt wird weitgehend durch gebundene Mittel aus der Mehrwertabschöpfung und dem Agglomerationsprogramm finanziert. Die termingerechte Umsetzung ist Voraussetzung für die bauliche Weiterentwicklung im Entwicklungsgebiet und für den Erhalt der Drittmittel. Die zeitliche Dringlichkeit ergibt sich aus der Erschliessungspflicht und der koordinierten Realisierung mit dem Multisubstanzerhaltungsprojekt Olten Hammer der SBB. Der Stadtrat beantragt aus diesen Gründen dem Gemeindeparlament den erforderlichen Projektierungskredit im Umfang von 1,8 Mio. Franken.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgendes Gesprächsthema:

1. Ausgangslage

1.1 Planungsgeschichte

Die Entwicklung in Olten Südwest gründet auf einem zwischen Stadt, Kanton und Holcim im Jahr 2000 abgeschlossenen Entwicklungsvertrag. Die Stadtteilverbindung (PU) Hammer war bereits Projektbestandteil im internationalen Ideenwettbewerb für Olten Südwest von 2003. Der Erschliessungsplan für die Stadtteilverbindung wurde 2008 im Rahmen der ERO-Beschlüsse genehmigt. Um den niveaufreien Anschluss ans Entwicklungsgebiet zu ermöglichen, wurde die ERO im Perimeter der Stadtteilverbindung unter den Grundwasserspiegel abgesenkt und damit eine wesentliche Vorinvestition für diese Infrastruktur getätigt.

Der Erschliessungsplanung lag eine 2007 durchgeführte Machbarkeitsstudie zugrunde. 2011-2012 wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt und das Siegerprojekt «Ich bin auch ein...» der Planergemeinschaft Schmid + Partner Bauingenieure AG und Plagaro Cowee Architektur und Landschaftsarchitektur für die Weiterbearbeitung vorgesehen. 2013 wurde das Projekt aus finanzpolitischen Gründen sistiert. Ende 2016 wies das Gemeindeparlament den Bericht und Antrag des Stadtrates zur Wiederaufnahme der Planung, gestützt auf eine breite Variantenstudie, zurück. Mit Genehmigung des Budgets 2020 wurde die Weiterbearbeitung in Abstimmung mit der Überarbeitung des Gestaltungsplans «Olten Südwest» freigegeben.

Entsprechend wurde die Planung 2020 in Zusammenarbeit mit der SBB wieder aufgenommen. Dies führte auch dazu, dass die SBB ihr Multiprojekt für den Substanzerhalt im Raum Bahnhof Hammer priorisierten, um die Vorhaben zu koordinieren. Zur Klärung der Schnittstellen und mit dem Ziel der Kostenoptimierung für die Stadtteilverbindung wurde ab Frühjahr 2021 ein vertieftes Variantenstudium durchgeführt, welches zur nun vorliegenden, mit der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) konsolidierten Lösung führte. Die Ausführung mit Baustart ab 2026 wurde in der Planungszentrale SBB angemeldet, da diese Zeitfenster 4 Jahre im Voraus reserviert werden müssen.

1.2 Stellenwert

Die Stadtteilverbindung dient dem Langsamverkehrsanschluss des Entwicklungsgebietes und auch der Gebiete Bornfeld, Erlimatt, Sportstrasse und Gheid an die Innenstadt und an den Bahnhof Hammer. Sie schliesst an der städtebaulich dominanten Achse zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Hammer an. Die Verbindung ist mehr als eine Unterführung, da sie die Innenstadt und die Aussenquartiere über die Dünneren, unter dem Gleisfeld und über die ERO niveaufrei verbindet.

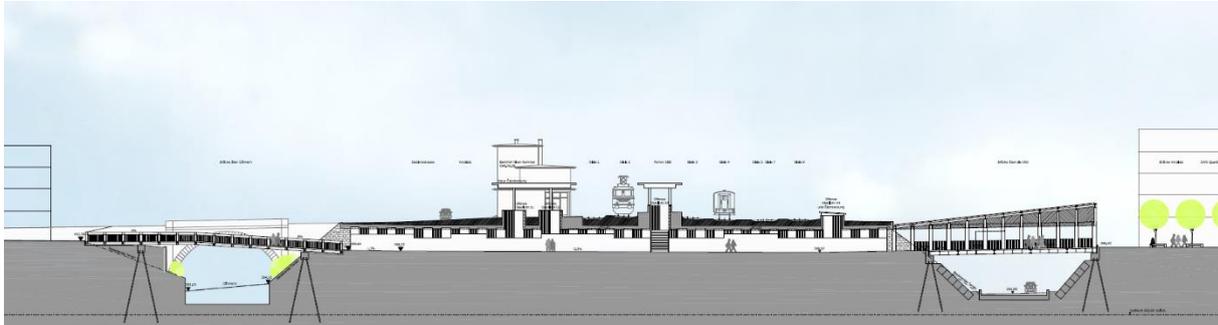


Abb: Stadtteilverbindung Hammer, bestehend aus den Elementen Dünnerenbrücke, PU und Brücke ERO; Längsprofil Stand Wettbewerbsprojekt 2012

Die Situation im bebauten Gebiet von Olten Südwest ist unbefriedigend und die Weiterentwicklung des Areales ohne die vorgesehene Stadtteilverbindung nicht zulässig. Die Anbindung des Quartiers ist von grosser Bedeutung für die nachhaltige Stadtentwicklung und Belebung der Innenstadt. Sie schafft zudem einen Mehrwert für den Bahnhof Hammer. Dies zeigt sich auch darin, dass die SBB ein Projekt mit einem Volumen von rund 100 MCHF mit der Stadtteilverbindung abstimmt.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Planungsrechtliche Situation

Gemäss gültigem Erschliessungsplan aus dem Jahr 2008 kann die Stadtteilverbindung als Drittprojekt nach Art. 18 m Eisenbahngesetz (EBG) realisiert werden. Das Verfahren wurde von der SBB wie auch vom zuständigen BAV erneut bestätigt. Die Frage ist wichtig, weil ein Drittprojekt nach 18 m im kommunalen Verfahren mit Zustimmung SBB und BAV bewilligt werden kann, wohingegen sonst das aufwändige Plangenehmigungsverfahren (PGV) des Bundes durchzuführen wäre.

Aufgrund der Erfahrungen nach dem Bezug des ersten Baufeldes in Olten Südwest führte die Stadt im Jahr 2017 eine kooperative Masterplanung durch, mit dem Ziel, die bauliche Vielfalt und Umgebungsqualität im Areal zu steigern. Der Gestaltungsplan wurde entsprechend überarbeitet. Gegen den Gestaltungsplan sind aktuell noch Rechtsmittel hängig. Gemäss Genehmigungsbeschluss RRB 2021/1589 vom 2. November 2021 zur Nutzungsplanung «Olten Südwest 2018» lautet § 7 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften neu wie folgt:

«Vor einer Baubewilligung der nächsten Baueingabe mit mindestens 500 m² Nutzfläche im Perimeter des Gestaltungsplanes muss die Personenunterführung Hammer finanziell und baurechtlich sichergestellt sein. Die Realisierung hat innert der 2 Folgejahre nach Rechtskraft der vorgenannten Bewilligung und bis spätestens Baubeginn im Baufeld A oder spätestens 2027 (das was zuerst eintritt) zu erfolgen. Ohne PU Hammer gelten die Baufelder F bis K als nicht erschlossen (§ 139 PBG des Kt. SO). Die PU Hammer unterliegt dem Grundeigentümeranspruch gemäss § 101 Abs. 5 PBG».

Die Stadtteilverbindung wird auch im Räumlichen Leitbild der Stadt Olten gefordert.

2.2 Erschliessungsvereinbarung über die Abgeltung der Planungsmehrwerte

Die Abgaben für die Planungsmehrwerte sind durch das Raumplanungsgesetz (RPG) und das kantonale Planungsausgleichsgesetz (PAG) geregelt. Sie müssen einem zweckgebundenen Fonds zugewiesen werden. Das heisst, diese Mittel sind nicht frei verfügbar und können nicht z. B. für den Abbau von Schulden verwendet werden.

In einer an die Nutzungsplanung gekoppelten «Vereinbarung über die Entwicklung und Überbauung des Areals Olten Südwest» zwischen der Stadt und der Investorin wurde der Planungsmehrwert von CHF 16'210'000 an die Mitfinanzierung der Stadtteilverbindung gebunden. Grundlage dieser Zweckbindung bildet Art. 5 des kommunalen Planungsausgleichsreglementes (PAR). Ohne Erschliessungsvereinbarung würde die Ausgleichsabgabe gemäss § 10 PAG erst mit Rechtskraft der einzelnen Baubewilligungen für die Baufelder F-K oder bei deren Veräusserung fällig, also gemäss Raumplanungsbericht Gestaltungsplan Olten Südwest erst ab 2035 bis 2055. Mit dem Vertrag wird die Abgabe gemäss Planungs- und Baufortschritt der Stadtteilverbindung fällig.

Eine Stadtteilverbindung ist eine öffentliche Infrastruktur und entsprechend eine kommunale Aufgabe (§ 100 Abs. 1 PBG). Gemäss § 8 Abs. 1 lit. b GBV (Kantonale Verordnung über Grundeigentümerbeiträge und –gebühren) werden keine Beiträge für die Basiserschliessung erhoben. Die Stadtteilverbindung ist eine Basiserschliessung, da sie verschiedenen Quartieren als Verbindung und der Bahnerschliessung dient. Aus diesem Grund werden auch bei der Verlängerung der Hardeggunterführung oder der Erneuerung der Martin-Disteli-Unterführung keine privaten Grundeigentümerbeiträge erhoben.

Der Planungsmehrwert für die Baufelder F-K wurde von einer unabhängigen Immobilienbewertungsunternehmung ermittelt. Die geschuldete Ausgleichsabgabe beträgt CHF 16'210'000 entsprechend dem Satz von 40% gemäss Art. 2 Abs. 2 PAR. Die Zahlung wurde an Fristen und Bedingungen geknüpft. Gemäss Ziff. 4.2.1 der Erschliessungsvereinbarung muss für den Projektierungskredit bis spätestens am 31. Dezember 2022 ein rechtskräftiger Beschluss vorliegen. Ansonsten steht beiden Parteien das Recht zu, den Vertrag mit sofortiger Wirkung zu kündigen. Sofern der rechtskräftige Projektierungskredit innert Frist vorliegt, beträgt die von der Grundeigentümerin zu leistende Vorfinanzierung 80% des bewilligten Projektierungskredits. Die Zahlung erfolgt in zwei Raten. 50% dieses Anteils sind innert 10 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des Projektierungskredites fällig, die weiteren 50% innert 10 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft der Baubewilligung für die Stadtteilverbindung. Die weiteren Zahlungen bis zum Totalbetrag von CHF 16'210'000 erfolgen in Raten, deren Fälligkeiten entsprechend dem Baufortschritt in einer separaten, vor Baubeginn abzuschliessenden Vereinbarung geregelt werden.

In einer ergänzenden Vereinbarung hat sich die Grundeigentümerin verpflichtet, unabhängig vom Eintritt der Rechtskraft des Nutzungsplans eine erste Ratenzahlung von CHF 800'000 an die Projektierungskosten zu leisten, zahlbar innert 10 Tagen nach rechtskräftiger Genehmigung des Projektierungskredites.

Wenn der Baubeginn nicht spätestens bis am 31. Dezember 2027 oder einem späteren Verfall der Agglomerationsbeiträge des Bundes erfolgt ist, hat die Stadt der Grundeigentümerin alle geleisteten Ratenzahlungen zurückzuerstatten. Selbstverständlich bleiben aber die Verpflichtungen aus dem PAG bestehen.

2.3 Koordination mit Multisubstanzerhaltungsprojekt Olten Hammer der SBB

Das «Multiprojekt Olten Hammer» ist ein Bündel von Substanzerhaltungsmassnahmen der SBB umfassend:

- Grossräumige Sanierung der Gleisanlage (Fahrbahnen, Fahrstrom, Sicherungsanlage, Anpassung der Gleisabstände, Produktions- und Betriebsoptimierungen)
- Anpassung der Publikumsanlagen an die aktuellen BehiG-Normen und Reglemente
- Stellwerkersatz inkl. neues Bahntechnikgebäude
- Erneuerung des sanierungsbedürftigen Freiverlads

Das Multiprojekt wird über die Leistungsvereinbarung der SBB mit dem Bund finanziert. Infolge des Projektfortschritts und Zeitplans der Stadt wurde das Vorhaben von der SBB priorisiert, um die Synergien nutzen zu können. Die Zeitpläne konnten weitgehend synchronisiert werden (vgl. Kap. 6). Die Koordination wird durch projektübergreifende Zusammenarbeit auf der Projektsteuerungs- und auf operativer Ebene sichergestellt.

Für den Freiverlad wird eine Verlegung geprüft, um den Perimeter für die Arealentwicklung Stationsstrasse-Schützenmatt erweitern zu können.

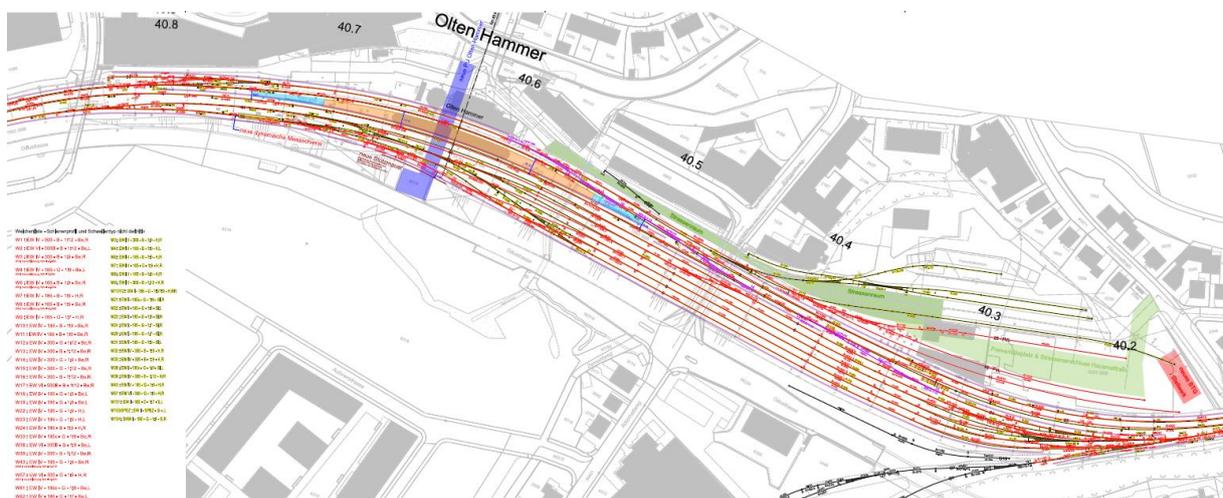


Abb: SBB Multiprojekt Substanzerhalt Olten Hammer (Ausschnitt)

2.4 Bauherrschaft, Eigentum und Unterhalt

Die Stadt ist Bauherrin für das Projekt Stadtteilverbindung, die Realisation erfolgt auf Grund und Boden der SBB (Abschnitt PU), des Kantons (Gewässer und Strasse) und privaten Grundeigentümerinnen (Sicherstellung via rechtskräftigen Erschliessungsplan). Die Dünnern- und ERO-Brücke werden Eigentum der Stadt auf Grund und Boden des Kantons. Die SBB Infrastruktur wird Eigentümerin der PU im Perimeter der SBB-Parzelle. Der bauliche Unterhalt richtet sich nach dem Verursacherprinzip, d.h. die Stadt wird im Rahmen ihres Nutzens für die Velo- und Personenverbindung zuständig sein. Der betriebliche Unterhalt der Verkehrsfläche und die Beleuchtung werden üblicherweise von der Stadt übernommen. Die Regelungen werden in der Vorprojektphase konkretisiert und vor Bauabschluss vertraglich fixiert.

3. Variantenstudien

3.1 Machbarkeitsstudie 2007-08

Die Stadtteilverbindung wird aufgrund aktueller Normen breiter und kommt wesentlich tiefer zu liegen als die bestehende Unterführung. Ein direkter Anschluss an die bestehenden Perronzugänge ist darum nicht möglich. Durch die Koordination mit dem Multiprojekt kann eine durchgängig den heutigen Anforderungen inkl. hindernisfreiem Bauen entsprechende Anlage realisiert werden.

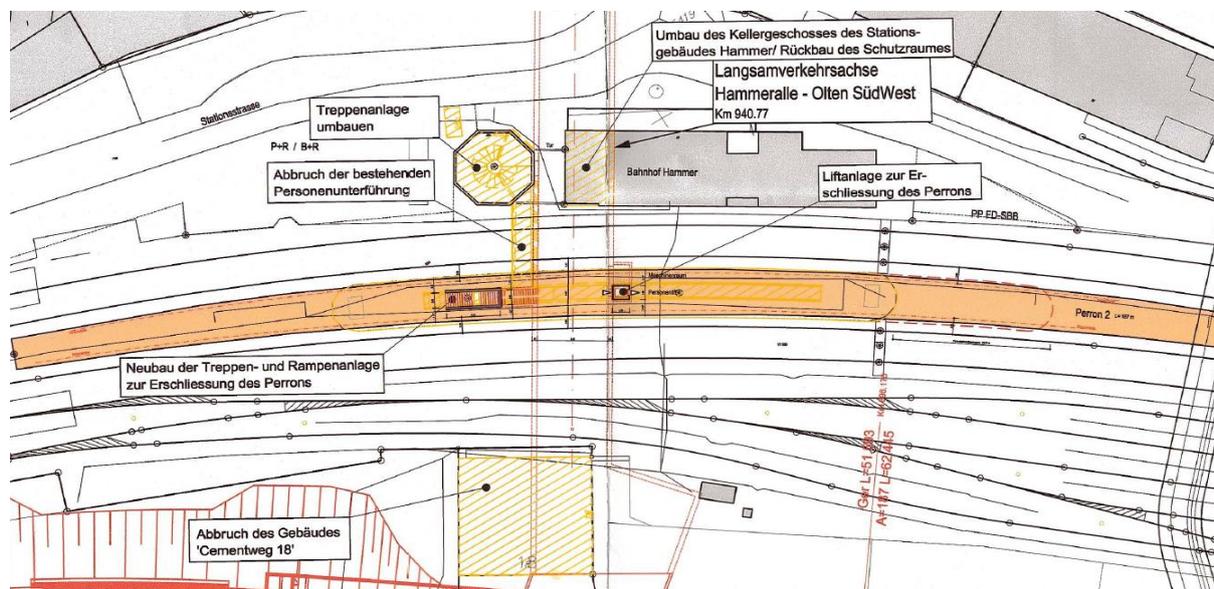


Abb: Projektstudie 2008 mit Anpassung der westlichen Treppe und Ersatz der östlichen Rampe durch einen Lift

3.2 Wettbewerb 2011-12

Im offenen Projektwettbewerb wurden auf der Basis der Projektstudie 2008 zehn Beiträge eingereicht. Als Beurteilungsgrundlage wurde eine qualitative Kostenprüfung durchgeführt. Die Anlagekosten für das Siegerprojekt wurden auf rund 20 bis 30 Mio. CHF grobgeschätzt.



Abb: Siegerprojekt «Ich bin auch ein...», Schmid + Partner Bauingenieure AG und Plagaro Cowee Architektur und Landschaftsarchitektur

3.3 Initialisierung 2016

Der Bericht und Antrag des Stadtrates Prot.-Nr. 210 vom 28. November 2016 betreffend Genehmigung des Kredits für die Vorprojektphase wurde mit Beschluss des Gemeindeparlaments vom 15. Dezember 2016 mit 25:18 Stimmen zurückgewiesen. Im Bericht wurden folgende Varianten untersucht:

- Variante 1: Überführung anstelle Unterführung
- Variante 2: Etappierung der Unterführung in der Breite
- Variante 3: Etappierung in der Länge
- Variante 4: Verzicht auf den Anschluss Hammerallee
- Variante 5: Ausbau auf der gesamten Länge mit reduzierten Kosten
- Variante 6: Andere Lage der PU
- Variante 7: Verzicht auf die Stadtteilverbindung

Auf Grundlage der Variantenbewertung wurden die Varianten 1-3 und 6-7 klar verworfen. Zur Weiterbearbeitung wurden die Variante 5 als Bestlösung und die Variante 4 als Option für die Kostenoptimierung empfohlen. Damals wurde vorgesehen und auch heute wird daran festgehalten, dass das Wettbewerbsprojekt auch in der Variante 5 im Sinne der Kostenoptimierung überarbeitet wird. Im Finanz- und Investitionsplan 2017-2023 wurden netto 14,95 Mio. CHF eingestellt. Zudem standen damals 5,5 Mio. CHF Beiträge in Aussicht.

3.4 Vorstufe Vorprojekt 2021-22

Zur Koordination mit dem Multiprojekt mussten die Schnittstellen überarbeitet und technische Fragen der Verkehrsführung, Personenhydraulik, Dimensionierung, Bautechnik und Bauvorgänge vertieft werden. Ein wichtiger Punkt war die Veloführung im Bahnbereich. Der bisher verfolgte Querschnitt mit zweiseitiger Fussgängerführung und baulich getrennter Velospur in Mittellage entspricht zwar der VSS-Norm, wird aber vom BAV für den Bahnbereich untersagt. Durch den Wechsel auf eine einseitige Fussgängerführung konnte das Projekt optimiert und allseitig konsolidiert werden.

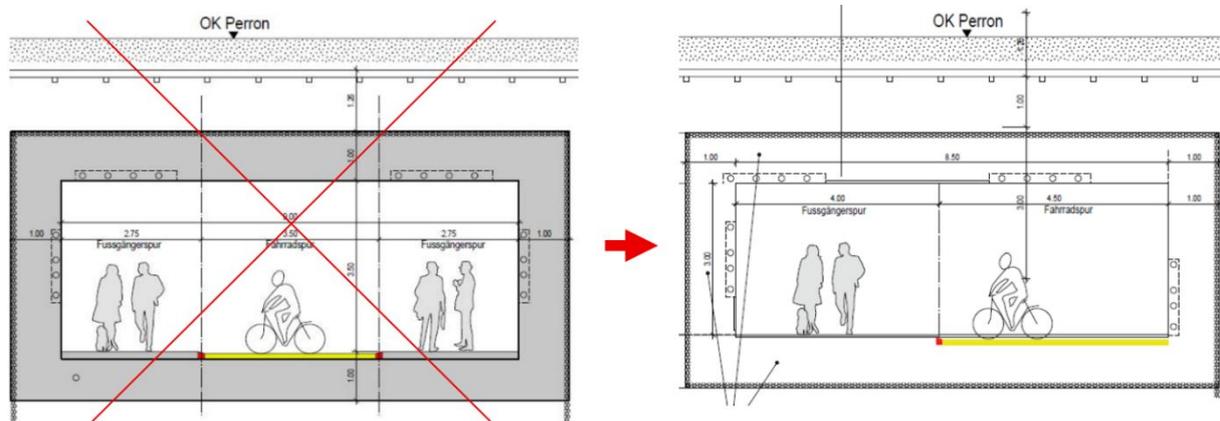


Abb: Neuer Querschnitt mit einseitiger Fussverkehrsführung

3.5 Variante Kurz (Kostenoptimierung)

Wie im Bericht und Antrag 2015 vorgesehen, wurde die Variante mit Verzicht auf den Anschluss Hammerallee untersucht. Ziel wäre eine Kostenreduktion und möglichst aufwärtskompatible Lösung.

Die früher noch möglichen Lösungen mit Rampen im Mischverkehr werden vom BAV definitiv nicht mehr bewilligt – unabhängig von ihrer Breite und Ausgestaltung.

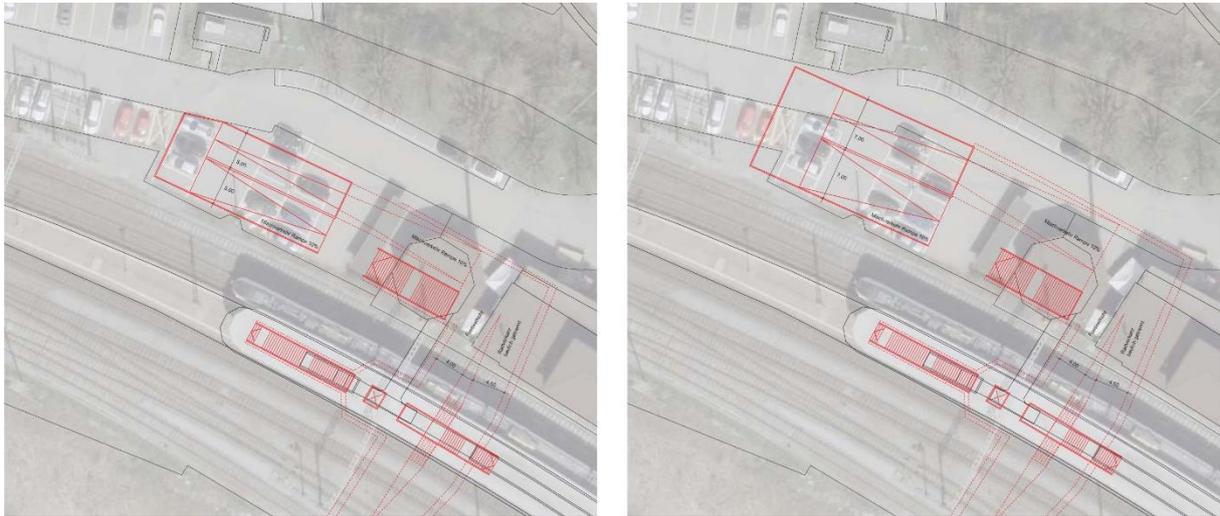


Abb: Variante Kurz mit 5 resp. 7 m breiter Mischverkehrsrampe (beide nicht bewilligungsfähig)

Machbar und bewilligungsfähig wäre eine Lösung mit baulich getrennten Fuss- und Velorampen (s. unten). Durch die maximal zulässigen 6% Steigung wird die Velorampe mit zirka 86.5 m länger als die PU mit 65 m. Aufgrund der Umwege, Höhendifferenz und engen Radien würde die Attraktivität für den Veloverkehr deutlich geschwächt. Auch für den Fussverkehr ist die Variante mit hohen Einbussen verbunden. Unter der eingeschränkten Attraktivität würden die Qualität der Quartieranbindung und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stark leiden, auch zum Nachteil des Gewerbes auf beiden Stadtseiten. Durch die Velorampe gehen zudem 27 Parkplätze auf dem SBB-Areal verloren.



Abb: Variante Kurz mit baulich getrennten Rampen für den Fuss- und Radverkehr

Das Einsparpotenzial der Baukosten für die Variante Kurz liegt bei brutto unter 2 MCHF (Minderinvestitionen Brücke Dünern und Anschluss Hammerallee; Mehrinvestition Rampenbauwerk). Die geringe Differenz erklärt sich aus hohen Kosten für die Velorampe inkl. Bahn-sicherungsmaßnahmen beim Bauen am Gleisfeld. Die Kosten für die Treppe und Fussgängerrampe von brutto 1,5 MCHF werden in der Bestlösung vollständig von der SBB getragen. In der Variante Kurz müsste die Stadt, aufgrund des gemeinsamen Nutzens, nach den Regeln des Eisenbahngesetzes einen Anteil übernehmen. Nicht einkalkuliert in dieser Bilanz sind auch der Landerwerb, Parkplatzverlust und mögliche Beitragsverluste aufgrund des reduzierten Nutzens.

Aus diesen Gründen sind bereits die finanziellen Risiken der Variante Kurz höher als die Chancen. Der massiv tiefere Nutzen (abgekröpte Situation mit fehlender Durchsicht und räumlicher Qualität; Mehrlängen, Überwindung Höhe und Eckbeziehungen für den Langsamverkehr; Wegfall von Parkplätzen) kommt hinzu. Die Variante Kurz wird deshalb nicht weiterverfolgt.

4. Bestlösung

Das weiterentwickelte Projekt sieht eine bauliche Verkehrstrennung mit 4.00 m Fussverkehrs- und 4.50 m Velospur vor. Im Bereich der Perronzugänge wird das Velo unter der östlichen Treppe vorbeigeführt, was eine Aufweitung des Querschnitts von 8.50 m auf ca. 10-11 m und eine lokale Absenkung der Velospur um 70 cm bedingt. Die mit SBB und BAV gemeinsam entwickelte Grundriss- und Querschnittslösung ist effizient und wirtschaftlich. Die Dimensionierung ist zukunftstauglich und zugleich bescheiden. Die Ausgestaltung der Halle im Kreuzungsbereich wird im Vorprojekt noch präzisiert.

Für die Bahnkunden stehen zweiseitige Perronzugänge (2 Treppen und ein Lift) und ein hindernisfreier Zugang zum Bahnhofvorplatz zur Verfügung. Die vormals im städtischen Projekt enthaltenen Bahnzugänge sind neu Bestandteile des SBB Multiprojekts. Der Perron wird den heutigen Anforderungen entsprechend verbreitert.

Die Brücke ERO wird neu analog PU auf 8.50 m lichte Breite ausgelegt (Wettbewerbsprojekt: 17.20 m mit integrierter Veloabstellanlage). Die Veloabstellanlage kann nach Absprache mit dem Grundeigentümer im Entréeplatz im Areal Südwest integriert werden.

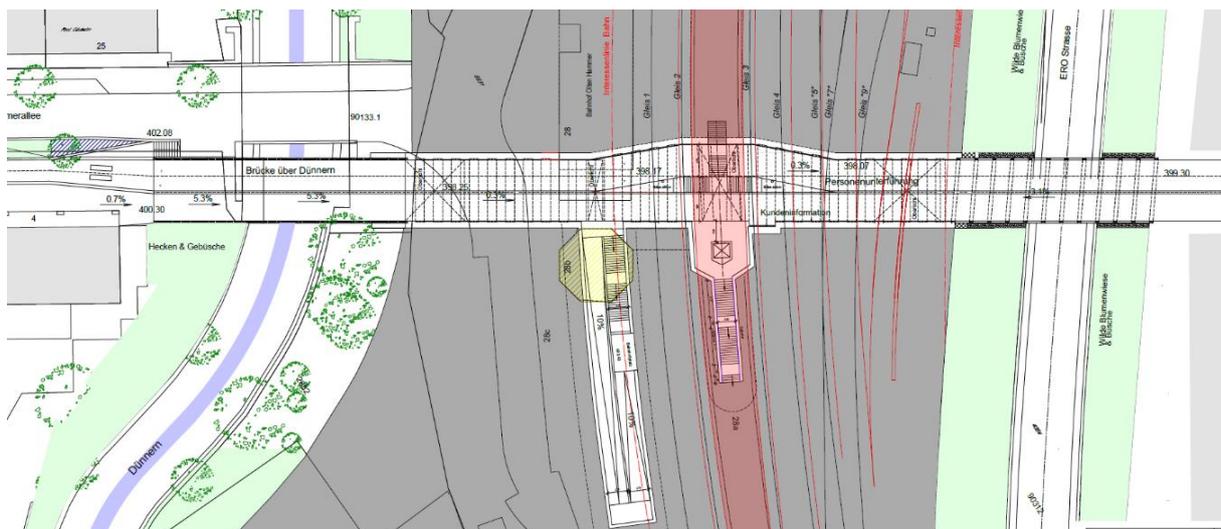
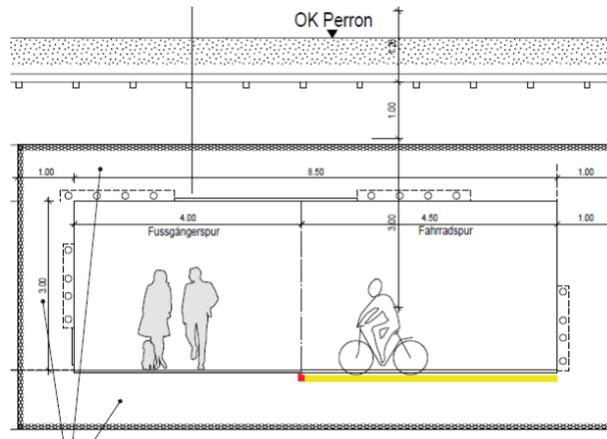


Abb: Vorstufe Vorprojekt, Situation



**Querprofil bei Gleis 3 1:50
Variante Velo seitlich B=10.65m**

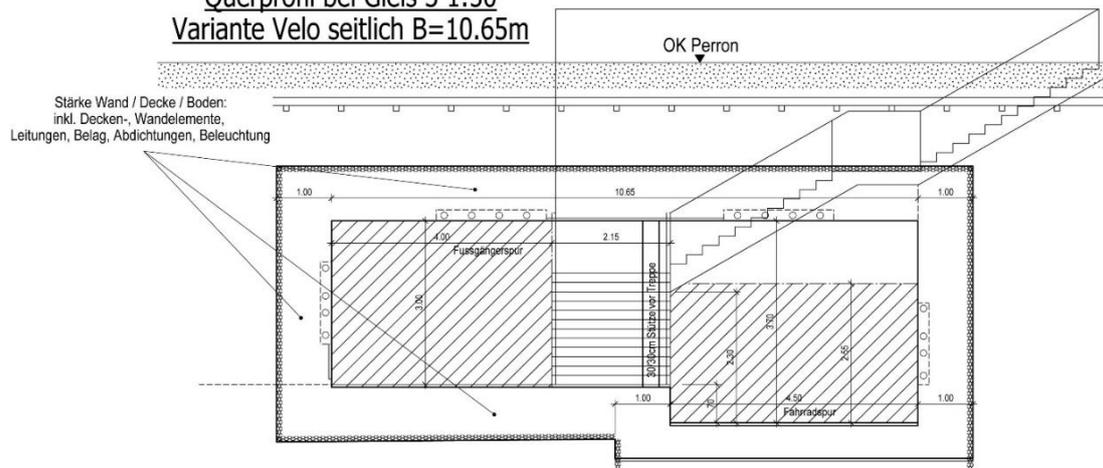


Abb: Normalprofil (oben) und Querschnitt im Bereich Bahnzugang (unten)

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenoptimierungen

In Überarbeitung des Wettbewerbsprojektes von 2011-12 wurden folgende Kostenoptimierungen realisiert:

- Koordination der Bauabläufe und Zugänge zur Bahn mit Multiprojekt SBB, Übernahme von Projektbestandteilen ins Multiprojekt
- Vereinfachtes Normalprofil mit einseitiger Fussgängerführung
- Reduktion der Brücke ERO von 17.20 m auf 8.50 m lichte Breite
- Verzicht auf Einbau einer Velostation in den südlichen Bahndamm, Auslagerung zum Entréeplatz Südwest
- Einfachere Materialisierung (Bearbeitung folgt im Vorprojekt)

5.2 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 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
Gesamtkosten brutto		22'541'000

* Total aus Generalplaner, Bauherrenunterstützung, Fachplaner und Fachdienste SBB

5.3 Honorarkosten (

Honorare nach SIA-Phasen	Anteil	GPT 22%	BHU 2%	Fachpl. 1%	Fachd. 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
Reserve	10%	316'272	28'752	14'376	55'000	414'400
MWST	7.7%	267'882	24'353	12'176	46'585	350'997
Total Honorarkosten 31-53 (inkl. Reserve und MWSt.)		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.

5.4 Projektierungskredit

Für die bestehenden Grundlagen, Studien und den Wettbewerb wurden mit dem im November 2006 bewilligten Kredit total knapp CHF 600'000 aufgewendet. Zur Erfüllung der Vereinbarung mit dem Investor und Einhaltung des Zeitplans muss nun der Projektierungskredit für die SIA-Phasen 31-33 bewilligt werden.

Die Mittel sind in der Investitionsrechnung 2022-2028 enthalten.

Projektierungskredit	[CHF]
31 Vorprojekt Bestvariante	487'520
32-33 Bau- und Auflageprojekt	948'800
Reserven (zirka 16%)	234'989
MWST	128'691
Total gerundet	1'800'000

5.5 Kostenverteilung an der Schnittstelle zur Bahn

Die Grundsätze der Kostenverteilung mit der SBB wurden bereits schriftlich vereinbart. Die approximative Investitionskostenverteilung ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. In der Spalte SBB sind die direkt mit der Stadtteilverbindung verbundenen Projektteile abgebildet (Anteil von brutto 100 MCHF für das Multisubstanzerhaltungsprojekt).

Baukosten Grobkostenschätzung +/- 30%		Stadtteilverbindung (Stadt)	Multiprojekt (Anteil SBB)	[TCHF]
Unterführung Hammer	Baustellen Einrichtung inkl. Hilfsmassnahmen	2'710'000		Baustelleneinrichtungen [1'310] / 4 Hilfsbrücken [1'400]
	Baugrubenaushub	755'000		Inkl. zusätzlichen Aushub Vorinvestition Endzustand bestehend aus Aushub und Hinterfüllung
	Spezialtiefbauarbeiten	1'613'000		Div. Kleinstetappen für Aufweitungen Bereich AG bis Gleis 7, bestehend aus: Installationen [75] / Rühlwände + Ausfachungen [538] / Etappierungen [800] / Unterfangung Stationsgebäude [200]
	Betonarbeiten	1'975'000		Schalung+Bewehrung [1'305] / Beton [670]
	Bauprovisorien	800'000	300'000	Steg [500], Lift und Treppe [300]; Vorinvestitionen BZU [300]
	Bahnzugänge (BZU)		1'400'000	Rampe Bhf-Vorplatz [1000]; BZU Endausbau [400]
	Abdichtung	148'000		
	Diverses, Kleinpositionen, Regie, Fertigstellung	795'000		Prozentual
	Innenausbau, Mobiliar, Technik, Signaletik	1'200'000		Innenausbau und Ausstattung
Zwischentotal PU Hammer		9'996'000	1'700'000	
Anschluss Hammerallee	Strassenbau und Gestaltung	400'000		
Brücke Dünern	Baumeister und Stahlbau	1'384'000		
Brücke ERO	Baumeister und Stahlbau	2'296'000		
Veloabstellanlage OSW	200 VAP + Umgebung	300'000		
Total Baukosten		14'376'000	1'700'000	

Finanzierungsfragen an der Schnittstelle zwischen Drittprojekten und der Bahn sind im Eisenbahngesetz (EBG) und in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) geregelt. Nach Art. 25 f. EBG und Art. 35 KPFV gilt das Verursacherprinzip und ist der Bund durch Drittprojekte schadlos zu halten. Bei Agglomerationsprojekten ist zudem keine weitergehende Beteiligung aus dem BIF möglich. Jedoch entsteht der Bahn ein Nutzen im Umfang der lebensverlängernden Massnahmen an der bestehenden Publikumsanlage sowie ein Vorteil durch die direkte Quartieranbindung an den Bahnhof. Dafür ist nach Art. 27 EBG eine Vorteilsanrechnung im Umfang der für die Bahn entstehenden Vorteile vorgesehen. Die Höhe der Vorteilsanrechnung ist zurzeit in Untersuchung. Sie dürfte gemäss den vorläufigen Aussagen der SBB eher gering ausfallen.

5.6 Beiträge von Bund und Kanton

Aus der ersten und zweiten Generation des Agglomerationsprogramms des Bundes stehen Beiträge von total max. 3 MCHF zur Verfügung. Die Beitragslimiten können nachträglich nicht erhöht werden. Die Beitragsfähigkeit erlischt mit Ablauf des Programms per Ende 2027 (Frist für den Baubeginn).

Der Regierungsrat plant eine Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG). Gemäss § 9 des neuen ÖVG kann der Kanton «Investitionsbeiträge leisten an den Ausbau und die verkehrsmässige Erschliessung übergeordneter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sowie an Haltestellen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung gemäss Artikel 42 Absatz 4 VPB».

Nach § 4 bis des neuen StrG ist der Kanton für Planung, Bau und Finanzierung der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung zuständig. Im Velonetzplan von 2019 ist die Stadtteilverbindung als geplante Basisnetz Ergänzungsstrecke eingetragen.

Der Stadtrat geht davon aus, dass zumindest die Veloparkierungsanlage beitragsfähig ist.

Der Kanton wurde zur Auslegung der drei Titel Anbindung Entwicklungsgebiet an Bahnhof, Veloroute von kantonaler Bedeutung und Beitrag an die Veloparkierungsanlage schriftlich angefragt.

5.7 Kosten Bilanz, Chancen und Risiken

Investitionskosten		[CHF]
Gesamtkosten brutto	Grobkostenschätzung +/- 30%	22'541'000
Beitrag des Investors	Gesetzlich und vertraglich geregelt	-16'210'000
Agglomerationsbeiträge 1G+2G total	Zugesichert	-3'000'000
Vorteilsanrechnung der Bahn	In Abklärung	-(offen)
Kantonsbeitrag	Gesuch eingereicht	-(offen)
Risiken	Unterfangung Weiche 25, Mieterentschädigungen	+1'000'000
Chancen und Risiken	Synergien oder Zusatzkosten für provisorische Bahnzugänge	+/-

Als Kostenrisiko werden die eventuell erforderliche Unterfangung einer Weiche und allfällige Mieterentschädigungen für den Güterverkehr während der Bauzeit ausgewiesen. Allfällige Mehr- oder Minderkosten zur Gewährleistung der provisorischen Bahnzugänge können sich aus der Vertiefung der Bauphasenplanung auf Stufe Vorprojekt ergeben. Die Bemühungen um einen Kantonsbeitrag werden fortgeführt.

In der Summe erscheinen die Chancen und Risiken etwa ausgeglichen. Nach heutigem Kenntnisstand ist mit Nettokosten in der Grössenordnung von rund 3 MCHF zu rechnen.

Der Investitionsbedarf und der Rückfluss der Investitionsbeiträge Dritter nach bisherigem Kenntnisstand ist im Finanz- und Investitionsplan 2022-2028 abgebildet. (Fr. 600'000.- vor 2022; 19.6 Mio. 2022-2028; Beiträge Dritter 2022-2028 -19 Mio.). Die Differenz zu diesem Betrag begründet sich in der Projektreserve und der Projektkonkretisierung (insb. Sicherheitsauflagen während Erstellungsphase).

6. Zeitplan

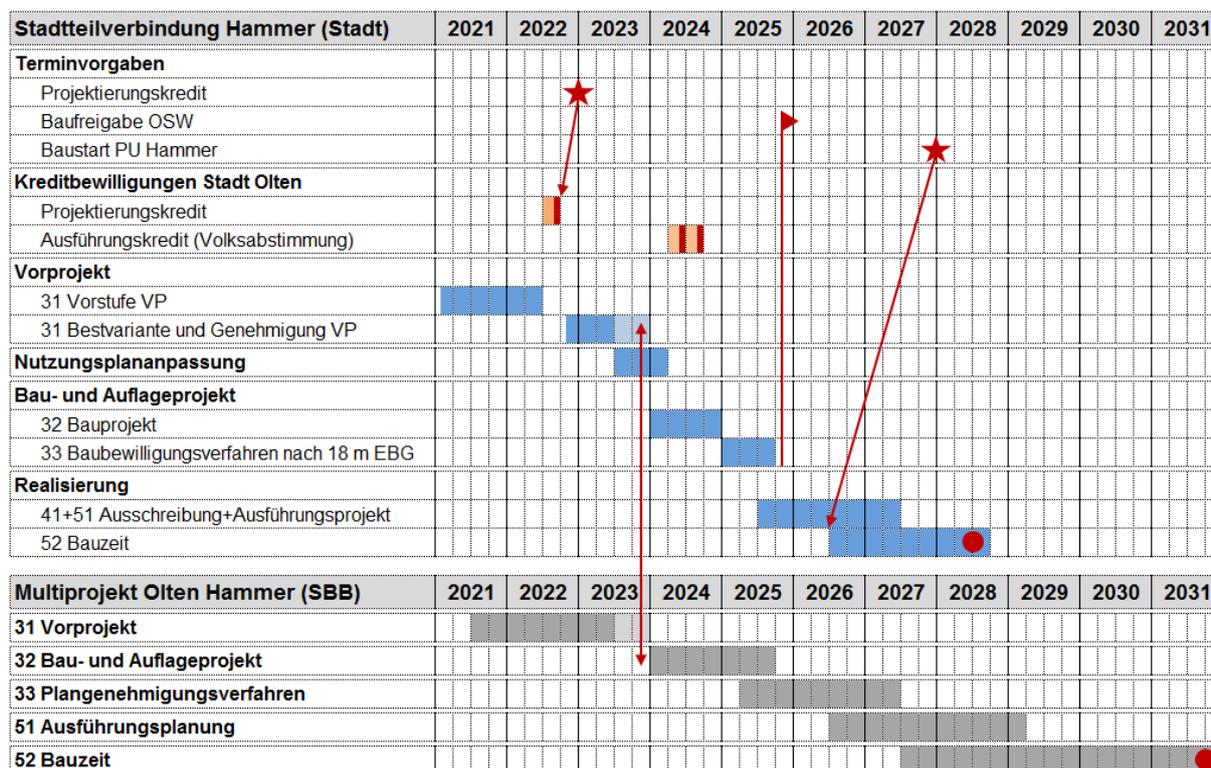


Abb: Koordinierte Zeitpläne Stadtteilverbindung und Multiprojekt Olten Hammer

Gemäss Sonderbauvorschriften und Erschliessungsvereinbarung muss die Rechtskraft des Projektierungskredites vor Ende 2022 vorliegen. Die Kreditvorlage und Volksabstimmung sind auf 2024 terminiert. Der Baustart 2026 wurde in der Planungszentrale SBB fristgerecht angemeldet (48 Monate Vorlauf).

Die nächste grössere Baubewilligung für Olten Südwest kann nach rechtlicher Sicherstellung der Stadtteilverbindung erfolgen. Der Investor wird sobald möglich auf der nordöstlichen Stirnseite von Baufeld C die nächste Wohnüberbauung mit 200 Wohneinheiten realisieren. Auf dem südwestlichen Baufeld C besteht die intakte Option für einen Neubau des Vereins Haus zur Heimat.

Die SBB beabsichtigt, ihr Multisubstanzerhaltungsprojekt auch ohne Stadtteilverbindung weiterzuführen und umzusetzen. Der Start des Bauprojekts per Anfang 2024 ist ein Fixtermin. Ohne Stadtteilverbindung müsste das Teilprojekt für die Sanierung der Publikumsanlage überarbeitet und redimensioniert werden. Die Sanierung des Zugangs zum Bahnhofvorplatz ist nach dem Behindertengleichstellungsgesetz zwingend und insofern eine Ohnehinmassnahme. Für eine Sanierung der erst 1993-1994 erstellten Unterführung und Perronzugänge besteht aber kein genügender Grund. Einzig das Perron würde verbreitert, da die Geleise ohnehin erneuert werden müssen. Ein später folgender Einbau der Stadtteilverbindung unter den sanierten Geleisen würde zu bedeutend höheren Kosten führen. Für den Einbau neuer Perronanschlüsse wäre die Stadt nach dem Verursacherprinzip dann selber zuständig. Ob die Anschlüsse in den gegebenen Perronmassen dann noch integriert und bewilligt werden können, ist fraglich. Um die Risiken zu begrenzen, wäre über eine geeignete Vorinvestition (min: überbreites Perron) nachzudenken, was nicht Sache der SBB wäre. Die Schnittstellen und die Machbarkeit der Stadtteilverbindung können insofern nur im Zuge der laufenden Koordination bewältigt werden.

Fazit des Stadtrates

Eine nachhaltige Stadtentwicklung fordert nach komfortablen Verbindungen der Quartiere mit der Innenstadt. Das Projekt Stadtteilverbindung PU Hammer bietet sowohl für das Areal Olten Südwest als auch für die Geschäfte in der Innenstadt eine grosse Chance zur Belebung und Prosperität.

Die vom Gemeindeparlament geforderten Variantenstudien wurden durchgeführt und haben ergeben, dass bei der Variante Kurz einer verhältnismässig geringen Kosteneinsparung ein wesentlicher Qualitätsverlust und hohe finanzielle Risiken gegenüberstehen; hinzukommt, dass die Agglobeiträge in dieser Variante auf einen Drittel sinken würden.

Dank einer kooperativen Entwicklungsphase besteht nun auch eine Finanzierungslösung, welche für die Stadt tragbar ist. Mit der Grundeigentümerin konnte vereinbart werden, dass die geschuldete Planungsausgleichabgabe nicht erst bei Rechtskraft der Baubewilligungen der einzelnen Baufelder, sondern bereits – abhängig vom Baufortschritt – mit der Erstellung der Stadtteilverbindung fällig wird. Mit der Genehmigung des Projektierungskredits wird bereits eine erste Ratenzahlung fällig, die nur zurückerstattet werden müsste, wenn der Baukredit abgelehnt oder der Baubeginn nicht vor Ende 2027 erfolgen würde.

Zudem wirkt das Projekt als Katalysator für Investitionen bei der SBB von 100 MCHF, verbunden mit dem Freispielen von weiteren innerstädtischen Flächen (Stationsstrasse). Das Projekt konnte durch Koordination mit dem SBB-Projekt auch in sich optimiert werden und bietet eine ebenso bescheidene wie attraktive, durchgängige Anbindung des Entwicklungsgebiets und der angrenzenden Quartiere an die Innenstadt. Das Ganze wird so zu einem zentralen Impuls für die Stadt. Diese Chancen sind nur in einem einmaligen Zeitfenster möglich, darum ist der Zeitpunkt für die Freigabe der Projektierungsmittel gekommen. Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat, den Kredit zu genehmigen.

Beschluss:

I.

1. Für die Projektierung der Stadtteilverbindung Hammer wird ein Bruttokredit von CHF 1'800'000 zugunsten Konto Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee / Olten Südwest genehmigt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Mitteilung an:
Gemeindeparlament
Parlamentsakten
Direktion Bau, Kurt Schneider
Direktion Finanzen und Dienste, Urs Tanner
Stadtkanzlei, Andrea von Känel Briner

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

