

# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 2. Juni 2020

---

## Attraktivierung rechtes Aareufer, Phase 1/Kreditgenehmigung

### 1. Ausgangslage

Mit der am 25. November 2018 überwiesenen überparteilichen Motion der Fraktionen SP/Junge SP, Grüne Region Olten und Olten Jetzt! wurde der Stadtrat beauftragt, auf Basis der Grundlagenstudie Entwicklung rechtes Aareufer vom Januar 2017 „einen umsetzungsreifen Vorgehensplan zur Optimierung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Aare zwischen dem Bahnhofplatz und der alten Brücke so zu erarbeiten, dass die nötigen Arbeiten unter Nutzung der Synergien mit der vom Tiefbauamt des Kantons für das Jahr 2019 geplanten Sanierung des Bahnhofquais möglichst kostengünstig und gleichzeitig realisiert werden können. Der Umsetzungsplan muss auf einem Stand sein, der abschliessende Entscheide zulässt.“ Dabei sei ein den finanziellen Möglichkeiten der Stadt angepasster Kostenrahmen von rund 4 Mio. CHF einzuhalten.

Der Baustart für die Stützmauer Bahnhofquai wurde infolge Rechtsmittelverfahrens gegen den Erschliessungsplan für die Umgestaltungsmassnahmen (UM) Aarburgerstrasse / Bahnhofquai verzögert. Das Urteil des Verwaltungsgerichtes vom 19. Dezember 2019 wurde von einer Beschwerdepartei ans Bundesgericht weitergezogen. Das laufende Verfahren hat keine aufschiebende Wirkung. Der Abschnitt Bahnhofquai wird nun von Oktober 2020 bis September 2021 realisiert. Der Einbau der Pfahlwand dauert von Oktober bis Ende Mai 2021, darauf folgt der Strassenbau in Etappen. Für die Bauzeit unter Betrieb wird ein Verkehrsmanagement installiert.

Der Abwasserhauptkanal des Zweckverbands Abwasserregion Olten (ZAO) verläuft unter dem Ländiweg. Eine ganzheitliche Umgestaltung des Ländiweges wird voraussichtlich erst mit Ablauf der Lebenserwartung des Abwasserkanals realistisch werden. Dies bedeutet eine 25-jährige Zwischenphase. Nach Auffassung der Motionäre soll der Ländiweg nicht derart lange im heutigen, unbefriedigenden Zustand bleiben. Der Bau der Stützmauer Bahnhofquai soll als Chance für eine finanzierbare Zwischenlösung genutzt werden.

Der Zeitplan für die Attraktivierung Ländiweg ist nebst den UM auch vom Zeitplan und Bauablauf nbo, von den Fristen im Agglomerationsprogramm des Bundes und vom Zeitbedarf für das notwendige Nutzungsplanverfahren abhängig. In der Konsequenz kann das Hauptprojekt zwischen 2024-2027 realisiert werden.

Der Ländiweg muss aus Sicherheitsgründen für die einjährige Bauzeit der UM Bahnhofquai gesperrt werden, der Fussverkehr wird entsprechend umgeleitet. Anstatt die Böschung anschliessend wiederherzustellen, wie sie war, sollen die Baumassnahmen für eine erste Attraktivierung im Sinne von Sofortmassnahmen genutzt werden.

Der Stadtrat schlägt demnach eine Etappierung der Attraktivierungsmassnahmen in eine „Phase 1“ und „Phase 2“ vor.

### **Attraktivierung Phase 1**

Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität, Realisierung 2021 im Zuge der UM Bahnhofquai, Nutzungsdauer bis Umsetzung Phase 2. Die Bewilligung erfolgt im Baugesuchsverfahren.

### **Attraktivierung Phase 2**

Hauptprojekt Attraktivierung Ländiweg, Realisierung zirka 2026 im Agglomerationsprogramm des Bundes, koordiniert mit nbo, Nutzungsdauer bis 2045 und darüber hinaus. Die Bewilligung erfolgt im Nutzungsplanverfahren.

Mit Phase 2 wird der Ländiweg als 7 m breite, für alle Bevölkerungsgruppen attraktive Uferzone mit vorgelagerter Schwimplattform ausgebaut. Eine mäanderförmige, als *Fussgängerzone Velos erlaubt* signalisierte Promenade erlaubt ein sicheres Miteinander des Fuss- und Radverkehrs.

Um den Fuss- und Radweg mit der Stadtebene und Kantonsstrasse sinnvoll zu verbinden, sind zusätzliche Ausbauten in den Abschnitten Schwanenmätteli und Wildsauplatz erforderlich (s. Kapitel Machbarkeitsstudie Ländiweg Süd). Im Zusammenspiel mit nbo und dem „Schlussbaustein RCO“ entsteht somit ein von Winznau bis fast zur Gäubahnbrücke reichender durchgängiger Fuss- und Radweg am rechten Ufer.

Die Gesamtkosten für die Attraktivierung Phasen 1 und 2 exkl. Massnahmenkonzept Ländiweg Süd und Sanierung ZAO-Kanal liegen bei rund 3,5 Mio. CHF Bruttokosten.

Der vorliegende Bericht umfasst das Etappierungskonzept und den Projektbeschrieb für beide Phasen und den Kreditantrag für Phase 1. Der Kredit für Phase 2 wird dem Gemeindeparlament gestützt auf die Ergebnisse des Nutzungsplanverfahrens später unterbreitet.

## 2. Projektbeschreibung

### 2.1 Entwicklungsphasen Ländiweg

Die Synergien zwischen dem Bau der Stützmauer Bahnhofquai und der Zukunft Ländiweg wurden in der Entwicklungsstudie rechtes Aareufer untersucht und im Projekt UM Aarburgerstrasse / Bahnhofquai berücksichtigt. So konnte die Statik der Pfahlwand für alle Entwicklungsphasen am Ländiweg ausgelegt werden. Die technischen Anforderungen wurden im Protokoll des Stadtrates vom 28. Oktober 2019 definiert.

Im Abschnitt Bahnhofquai wird das zukünftige Uferprofil auf das Höhenniveau des Ländiweges ausgelegt. Die Uferzone kommt somit nahe zum Wasser zu liegen, bei Hochwasser wird das Ufer analog heute gesperrt.

In Phase 1 wird die Böschung mit dem Bau der Stützmauer vorerst bis auf das Niveau der Schwergewichtsmauer abgetragen. Dadurch entsteht eine zweite, erhöhte Ebene von 4.22 m Tiefe. Die Pfahlwand bleibt in dieser Phase roh belassen, d.h. ohne vorgesetzte Blendwand.

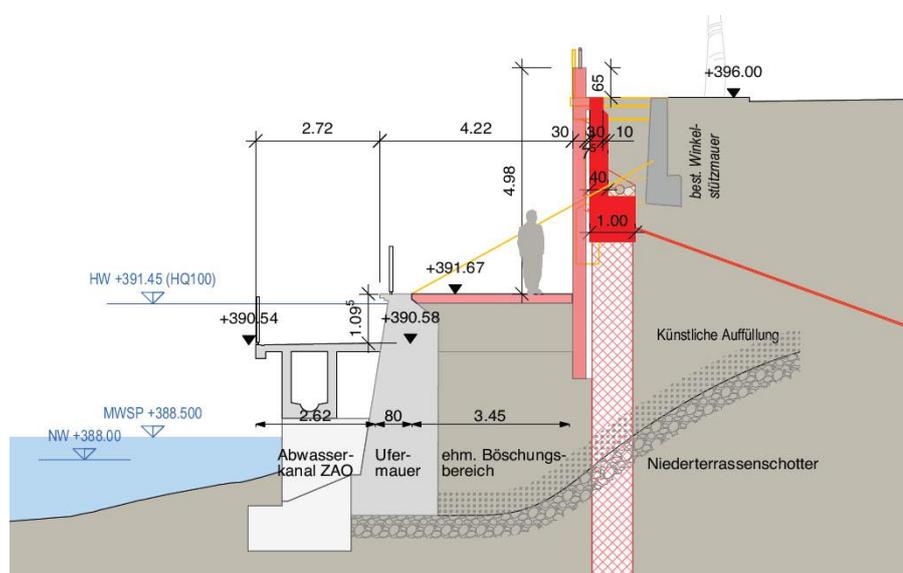


Abb: Querprofil  
Attraktivierung Phase 1

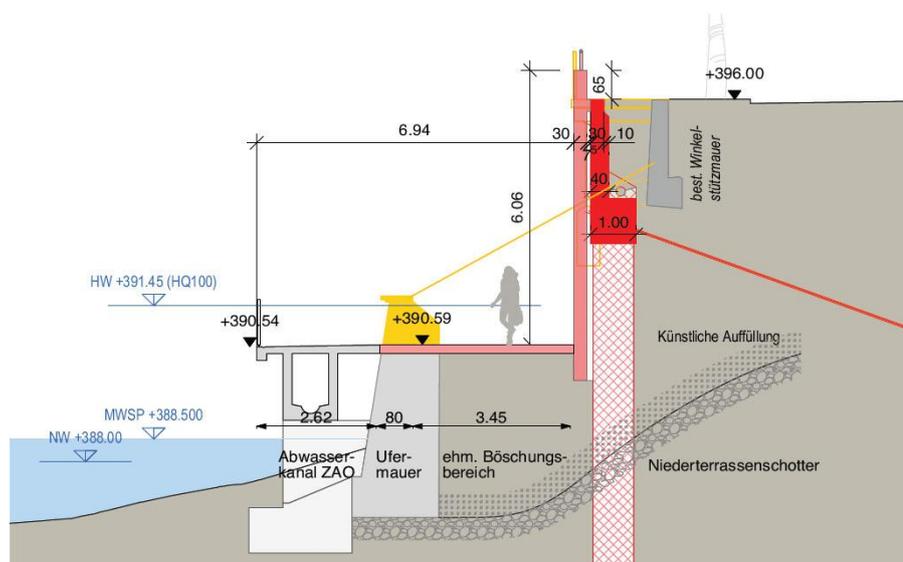


Abb: Querprofil  
Attraktivierung Phase 2

In Phase 2 werden die Schwergewichtsmauer und die Böschung ganz bis auf Niveau Ländiweg abgetragen. Vor der rohen Pfahlwand wird nun eine Blendwand errichtet, um ein hochwertiges Erscheinungsbild zu erreichen, und wasserseitig wird eine Schwimmplattform erstellt.

Die Etappierung in die Phasen 1 und 2 ist nötig, weil das für Phase 2 notwendige Nutzungsplanverfahren Zeit beansprucht und der Baustart für Massnahmen im Agglomerationsprogramm zwingend zwischen 2024-2027 liegen muss. Das Nutzungsplanverfahren ist namentlich auch für die Schwimmplattform notwendig.

Die Lebenserwartung des Abwasserkanals des Zweckverbands Abwasserregion Olten (ZAO) wird im Jahr 2045 erreicht. Der Ländiweg ist modular aufgebaut, die Lebenserwartung der tragenden Elemente geht über 2045 hinaus. Mit der Kanalsanierung wird es somit möglich, die Module zu erhalten – oder einzelne Module durch Sitzstufen zu ersetzen. Mit der Sanierung des ZAO-Kanals wird somit ein Fernzustand erreicht.



Abb: Fernzustand Ländiweg mit Schwimmplattform und optionalem Ersatz der Kanalelemente A-C durch Sitzstufen

Für die Kanalsanierung wird ein neues Rohr hinter der Schwergewichtsmauer eingebaut. Das kann im Jahr 2045 erfolgen oder als Leerverrohrung und Vorinvestition bereits in Phase 2. Der Entscheid des Zweckverbands ist offen, die Klärung erfolgt später auf Projektstufe.

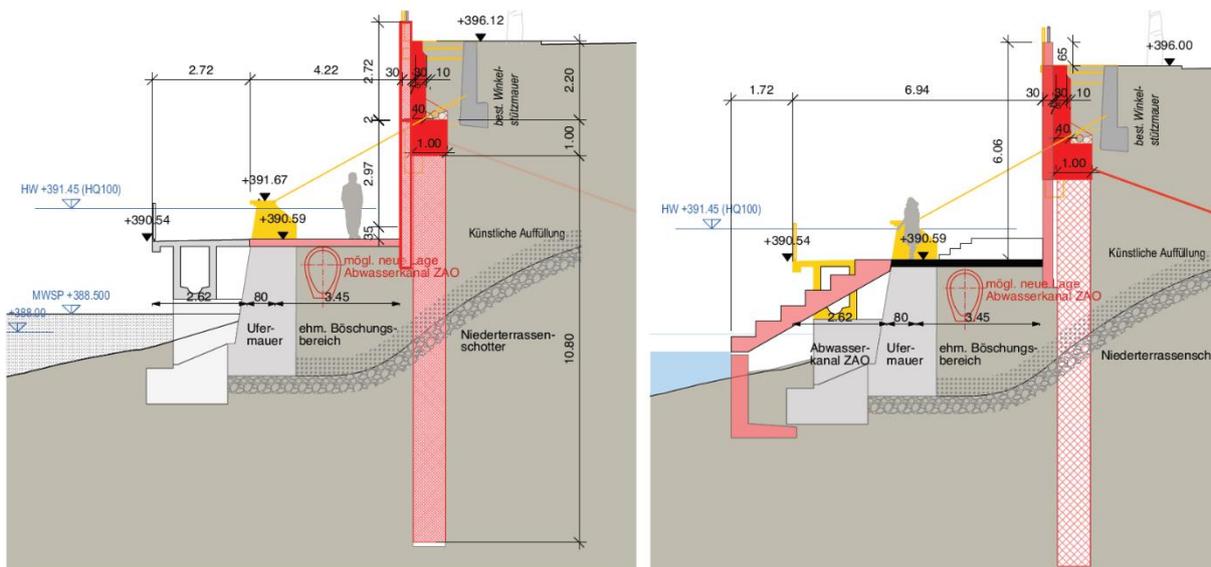


Abb: Mögliche Vorinvestition durch Leerverrohrung des Abwasserkanals in Phase 2 (Bild links) und möglicher Ersatz von einzelnen Kanalelementen durch Sitzstufen nach der Kanalsanierung (Bild rechts)

## 2.2 Attraktivierung Phase 1



Abb: Vorprojekt Attraktivierung Phase 1

Situation 2022 auf zwei Ebenen mit Ruderalvegetation auf der abgetragenen Böschung, möbliertem Aufenthaltsbereich mit Pergola und vorgelagerten Sitzstufen, flankiert von der neuen Baumallee oben auf dem Bahnhofquai

Phase 1 wird durch den Bau der Stützmauer im Projekt UM Aarburgerstrasse / Bahnhofquai ausgelöst. Der Ländiweg muss für den Bau der UM Bahnhofquai gesperrt werden. Die Bauzeit soll für eine erste, spürbare Verbesserung der Aufenthaltsqualität und sozialen Sicherheit genutzt werden. Mit Rücksicht auf die voraussichtlich nur vierjährige Nutzungsdauer werden aber die Eingriffstiefe und Wertvernichtung auf ein Minimum beschränkt. Dem entsprechend werden die Materialisierung und Ausstattung einfach gehalten und das Erscheinungsbild darf einen provisorischen Charakter haben.

Die neu entstehende obere Ebene wird als Ruderalfläche gestaltet und extensiv begrünt. Auf zirka 30 m Länge entsteht ein mit Holzintarsien, Sitzkuben und einer berankten Pergola sanft möblierter Aufenthaltsbereich. Die seitlich anschliessenden Flächen sind als Naturflächen konzipiert. Sie sind nicht für den Aufenthalt ausgelegt, dürfen aber begangen werden. Auf ein Geländer wird dementsprechend verzichtet.

Um den Ländiweg für breitere Bevölkerungskreise nutzbar zu machen, wird die Mauerkrone auf derselben Breite bis auf Höhe Ländiweg abgetragen und eine Sitzstufenanlage eingebaut. Die obere Ebene wird über diese Stufen erreicht. Ein behindertengerechter Zugang zur oberen Ebene ist nicht erforderlich.

Die Anlage wird übersichtlich gestaltet, Nischen werden konsequent vermieden und bereits in Phase 1 wird eine neue Beleuchtung installiert, um die soziale Sicherheit zu gewährleisten. Der Fussweg verläuft wie heute auf dem Ländiweg, Radfahren ist im Zustand 1 nicht erlaubt (Fahrverbot).

Aus Kosten- und aus bauphysikalischen Gründen wird die Bohrpfehlwand in Phase 1 noch ohne Blendwand versehen, aber vertikal begrünt. Die rohe, wenn auch begrünte Pfehlwand ist für das Ortsbild problematisch und insofern nur als Übergangszustand vertretbar. Die nachfolgende, zeitgerechte Umsetzung der Phase 2 ist darum eminent wichtig für das Stadtbild.

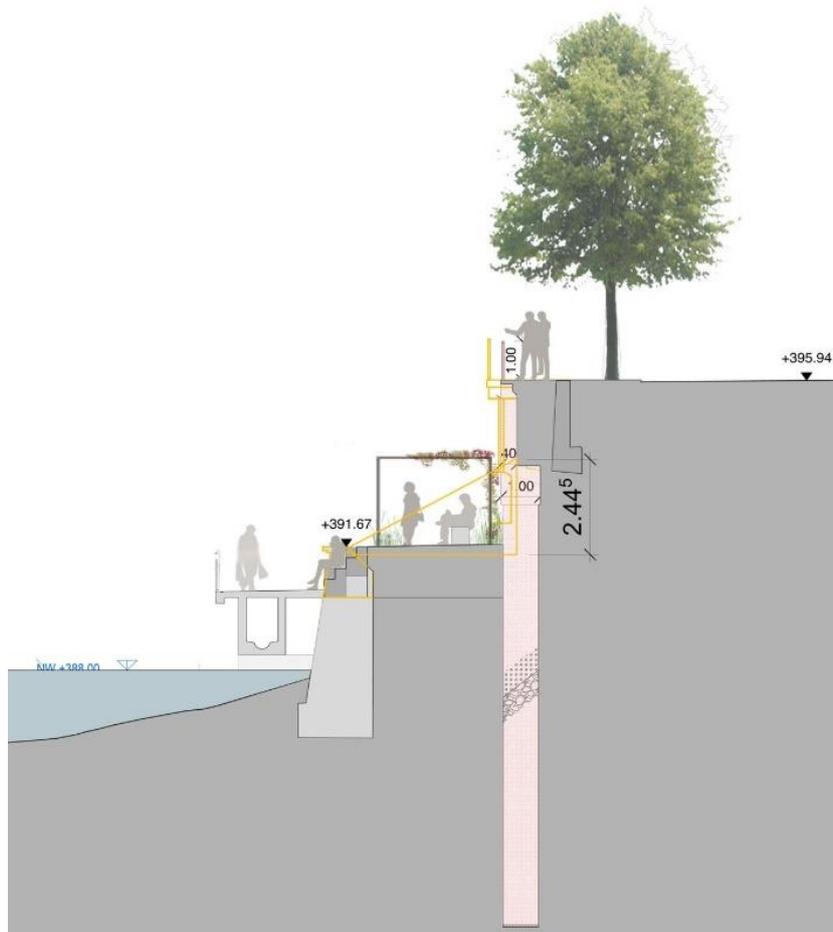


Abb: Querschnitt Phase 1



Abb: Vorprojekt Attraktivierung Phase 1, Ausschnitt



Abb: Unverkleidete Pfahlwand mit sichtbaren Bohrpfehlen und Beton-Pfahlkopfriegel



Abb: Vertikalbegrünung

## 2.3 Attraktivierung Phase 2



Abb: Vorprojekt Attraktivierung Phase 2, Ausschnitt

In Phase 2 wird die Schwergewichtsmauer ganz bis auf Niveau Ländiweg abgetragen. Somit entsteht eine 7 m breite, für Zirkulation, Aufenthalt und Begrünung flexibel nutzbare Zone. Ein einheitlicher Hartbelag wird mit Inseln für den Aufenthalt und Vegetation belegt, welche auch zur Vertikalbegründung der Stützmauer dienen. Im Bereich Ländiweg, d.h. über dem Abwasserkanal, können keine Bäume gesetzt werden – jedoch rückwärtig vor der Mauer sowie in der Mitte, durch punktuelle Einschnitte in die Schwergewichtsmauer zum Erhalt von Wurzelräumen. Die Bäume sollen feinen Schatten spenden (beispielsweise Platanen), um die Entstehung von sichtgeschützten, für Randgruppen interessanten Nischen zu meiden. Auf fest installierte Gastrobetriebe soll in dieser Zone verzichtet werden – diese bleiben auf die Bereiche Wildsauplatz und nbo konzentriert. Die Zone dazwischen dient dem Aufenthalt ohne Konsumationszwang. Eine Belebung erfolgt durch mobile Angebote. Die Konzessionen sollen mit einem Auftrag im Bereich soziale Sicherheit verbunden werden.

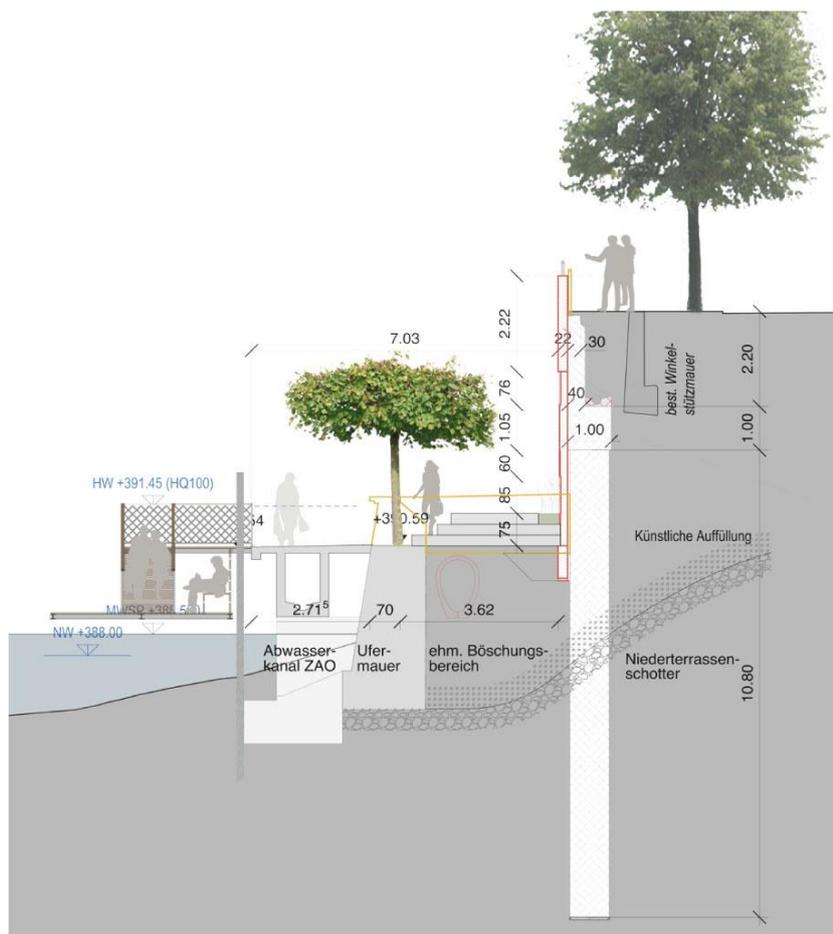


Abb: Querschnitt Phase 2

Wasserseitig wird eine grosszügige Schwimmpattform erstellt. Sie wird beidseitig mit behindertengerechten Rampen erschlossen und ist somit als Aufenthalts- und Liegefläche für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich.

Das Nutzungskonzept wurde mit der Arbeitsgruppe Sicherheit im öffentlichen Raum abgestimmt. Auf der Schwimmpattform wie generell im Projekt werden keine nur einseitig zugänglichen Orte geschaffen, sondern stets durchgängige Räume mit guter Sozialkontrolle, um keine Attraktivität für Randgruppen zu bilden und die Sicherheit zu gewährleisten. Die Beleuchtung wird wiederum auf die Thematik ausgelegt.

Um dem im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichneten Stadtbild zu entsprechen, wird in Phase 2 eine Blendmauer vor die rohe, wenn auch begrünte Pfahlwand gesetzt. Die konstruktiven Details der Stützmauer im Projekt UM Bahnhofquai sind mit den Gestaltungsabsichten am Ländiweg koordiniert.

Die Materialisierung und Gestaltung ist darüber hinaus mit nbo und dem Baustein RCO abgestimmt. So wird die Materialisierung durchgängig auf den ortstypischen, hellen Kalkstein der nahen Jurahöhen bezogen. Die Eigenschaften des hellbeigen, feinkörnigen Kalks sollen für alle Wandelemente als Zuschlagstoff in Betonkonstruktionen Verwendung finden. Für den Ländiweg ist eine strukturierte, fein bewachsene Wand aus vorfabrizierten Kalkstein-Betonelementen geplant.

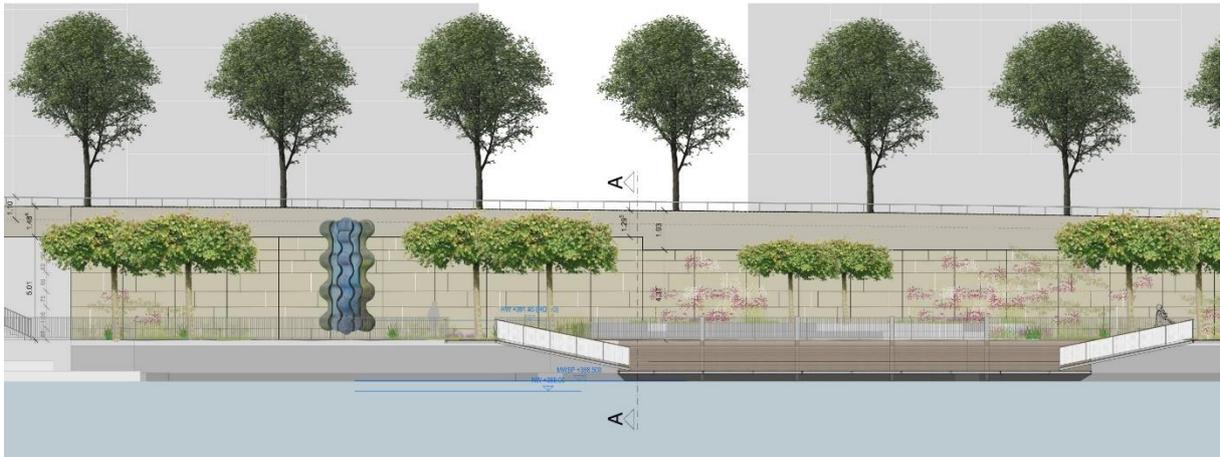


Abb: Ansicht Ländiweg (Ausschnitt) mit integrierter Plastik von Gillian White



Abb: Arbeitsmodell Gestaltung Blendmauer

## 2.4 Verkehrsführung

Abb: Netzentwicklung Fuss- und Radverkehr am rechten Aareufer

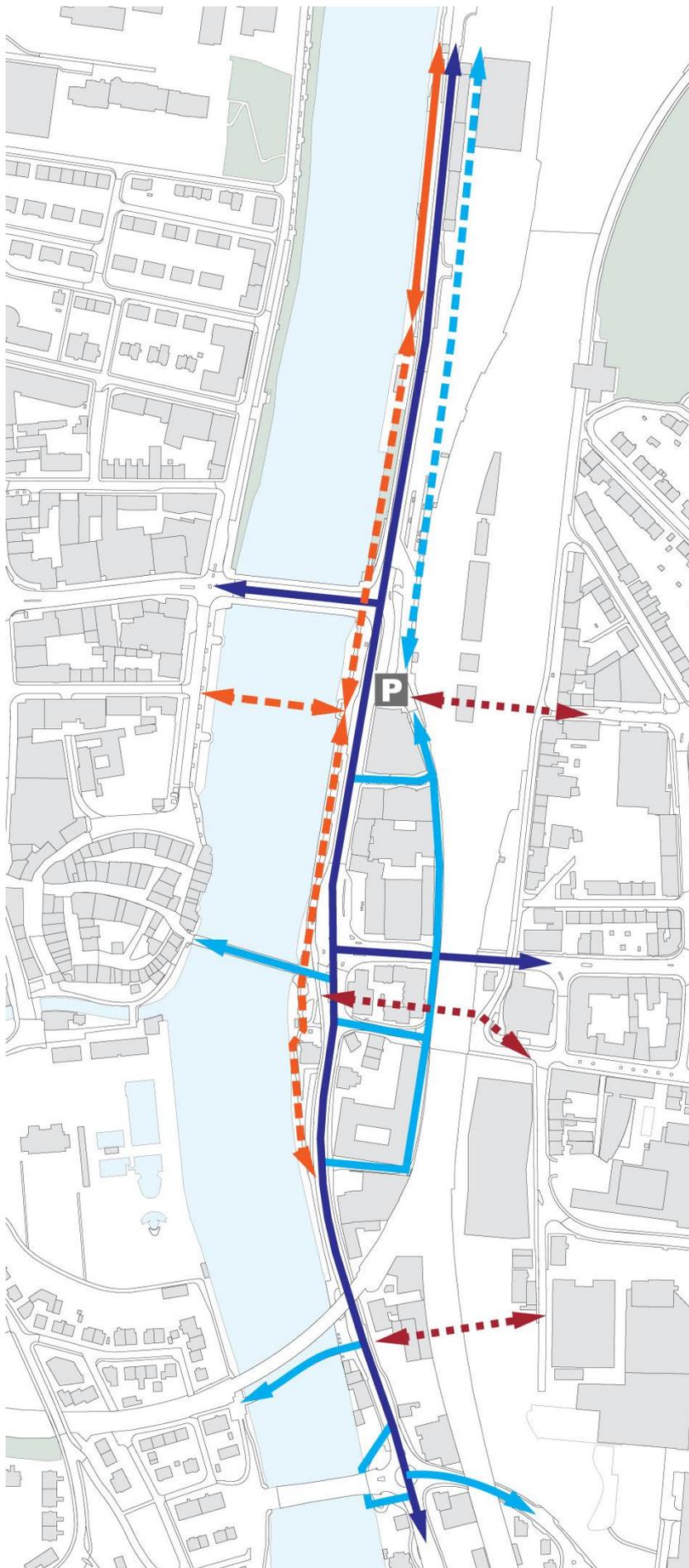
Stadtebene: Velo Alltagsverkehr, schnell und sicher, nach Möglichkeit getrennte Fuss- und Veloführung

■ Hauptroute  
■ Ergänzungsrouten

Aareebene: Duales Angebot für den Freizeitverkehr, langsam und attraktiv, Führung überwiegend im Mischverkehr mit Priorität Fussverkehr

■ Uferweg und Aaresteg  
■ Stadtverbindung

Bestehend  
 Geplant  
 Wunschlinie



In Phase 2 kann das rechte Aareufer für den kombinierten Fuss- und Radverkehr geöffnet werden. Die Absicht ist im Mobilitätsplan Olten verankert, mit nbo und dem Baustein Ruderclub abgestimmt und mit dem Agglomerationsprogramm AareLand kohärent. Ziel ist ein durchgängiger Fuss- und Radweg mit direktem Anschluss an die Velostation nbo und den Aaresteg.

Die Aufenthaltsfunktionen und die Aufenthaltsqualität sollen Vorrang vor den Verkehrsfunktionen haben. Der Ländiweg soll ein attraktiver, dem Naturraum verbundener Ort der Begegnung werden. Die Analyse der Lagequalitäten und die zentrale Lage im Stadtraum haben im Zuge vorgelagerter Planungen (Andaare, Grundlagenstudie Entwicklung rechtes Aareufer) zu dieser Erkenntnis geführt. Dem entsprechend wird ein wesentlicher Anteil der zur Verfügung stehenden Fläche für den Aufenthalt belegt. Die Zirkulationsflächen sollen die Aufenthaltsbereiche nicht dominieren oder zerstückeln. Das Konzept sieht deshalb vor, die Velofahrenden als Freizeitroute in die Fussgängerbereiche und Aufenthaltsflächen sanft zu integrieren. Die schnellen Verbindungen für den Alltagsverkehr werden weiterhin über den Bahnhofquai gewährleistet. Der Ländiweg wird als attraktive, aber langsame Ergänzungsroute mit Fokus auf den Freizeitverkehr konzipiert.

In den Abschnitten RCO, nbo und Ländiweg bis Wildsauplatz bestehen verschiedene Querungs- und Konfliktstellen. Bei einer getrennten Führung des Fuss- und Veloverkehrs würden sich mehrfache Überschneidungen der Wegspuren mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und entsprechendem Verletzungsrisiko ergeben. Einzig das Mischverkehrs-Regime ist unter den gegebenen Umständen sinnvoll.

Im Perimeter nbo wird die Wegbreite auf minimal 4.00 m dimensioniert. Auf dem Ländiweg ist aus fachlicher Sicht punktuell eine Unterschreitung der Regelbreite von 4.00 m zu tolerieren. Wo immer möglich soll jedoch eine Regelbreite von minimal 3.50 m bis 4.00 m realisiert werden. Durch eine versetzte Anordnung der Ausstattungselemente wird eine mäandrierende Zirkulationsgasse zwischen den Aufenthaltsinseln erwirkt. Damit wird sichergestellt, dass Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmenden nicht zu gross ausfallen (<20 km/h). Das Gehen und der Aufenthalt sollen mit grösster Attraktivität verbunden werden. Velos können unter Rücksichtnahme zirkulieren, eine schnelle Durchquerung des Ländiwegs wird jedoch nicht möglich sein. Der Ländiweg wird daher verkehrsrechtlich als Fussgängerzone mit zugelassenem Veloverkehr signalisiert.

## 2.5 Verkehrs- und Massnahmenkonzept Ländiweg Süd

Die Weiterführung des Fuss- und Radweges in den Abschnitten Schwanenmätteli, Wildsauplatz und Ländiweg Süd wurde auf Konzeptstufe untersucht. Die Einführung des Radverkehrs in diesen Abschnitten und fahrbare Anschlüsse an die Kantonsstrasse bedingen weitere bauliche und betriebliche Anpassungen. Das Konzept zeigt, dass auch hier eine sichere und attraktive Fussverkehrsführung mit integriertem Radverkehr möglich ist. Das Konzept soll bei der Projektierung von Phase 2 weiterverfolgt werden.

Das Massnahmenkonzept ist im separaten Situationsplan dargestellt. Aus verkehrlicher Sicht werden die Abschnitte Schwanenmätteli, Wildsauplatz und Ländiweg Süd unterschieden. Auf dem Schwanenmätteli wird die mäandrierende Zonierung analog Ländiweg weitergeführt. Dazu soll der Weg auf 4,00 m Breite ausgebaut werden. Die 3,50 m breite, historische Engstelle unter der alten Brücke wird mit einem hellen Belag versehen und die Beleuchtung erneuert.

Der Wildsauplatz wird als gemischter Verkehrsbereich flächig gestaltet. Die Ausgestaltung wird im Vorprojekt konkretisiert, wobei auf ausreichend respektive möglichst viel Grün geachtet wird. An den Anschlüssen zur alten Brücke und vor der Winkelunterführung werden Querbänder als optische Bremsen eingefügt.

Die südliche Weiterführung beim Lungomare ist als lineares Streckenelement von der mäandrierenden Wegführung nördlich des Wildsauplatzes zu unterscheiden. Mit Rücksicht

auf höhere Geschwindigkeiten soll dieser Abschnitt etwas breiter und übersichtlich gestaltet werden. Um den Eingriff in die Ufersituation nicht zu massiv werden zu lassen, erscheinen 4.00 m als angemessen.

Die künftige Veloführung auf der westlichen Kantonsstrasse ist vom laufenden Rechtsmittelverfahren für die UM Aarburgerstrasse abhängig. Das Verkehrs- und Massnahmenkonzept Ländiweg Süd zeigt den möglichen Anschluss für alle Eventualitäten. Der Parkplatz beim Lungomare wird dadurch nicht tangiert.

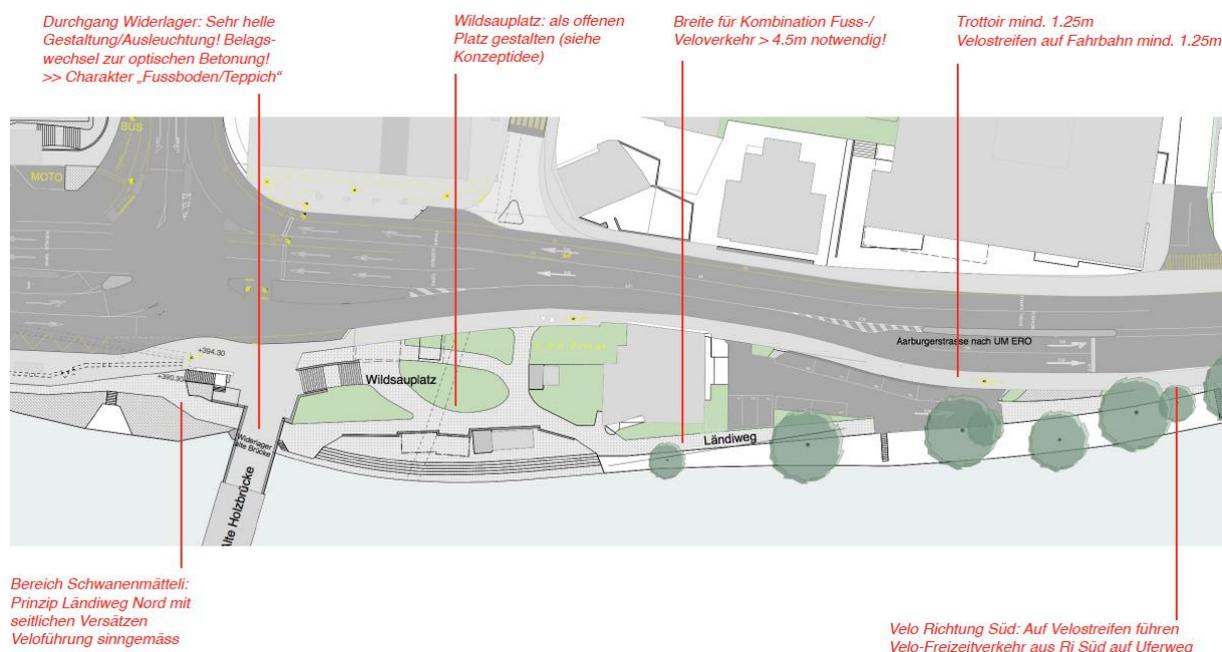


Abb: Verkehrs- und Massnahmenkonzept Ländiweg Süd, Übersicht Massnahmelemente

### 3. Umsetzung

#### 3.1 Agglomerationsprogramm des Bundes

Das Agglomerationsprogramm der vierten Generation (4G) ist zurzeit in Erarbeitung. Die Attraktivierung Ländiweg und der Baustein Ruderclub wurden als A-Massnahmen vorangemeldet. Die Ausfertigung des Programms 4G erfolgt im zweiten Quartal 2020, die Eingabe beim Bund im Sommer 2021, der Bundesbeschluss wird auf Ende 2023 erwartet. Anders als bei den bisherigen Programmen, hat der Bund ab der 4. Generation harte Fristen für den Baubeginn definiert. Die verschiedenen Fristen im Überblick:

Programm 1G	Baubeginn spätestens	2027
Programm 2G	Baubeginn spätestens	2027
Programm 3G	Baubeginn spätestens	2025
Programm 4G	Baubeginn zwingend	2024 – 2027
Programm 5G	Baubeginn zwingend	2028 – 2031

Ausserhalb dieser Fristen, d.h. im Falle eines früheren oder späteren Baubeginns, entfällt die Beitragsberechtigung. Die Beitragshöhe liegt bei 30-50%, abhängig von der Beurteilung des vollständigen AareLand-Programms im Prüfverfahren des Bundes. Beitragsfähig sind ausschliesslich Infrastrukturmassnahmen für den Agglomerationsverkehr, darunter für den Langsamverkehr (Fuss- und Velowegnetze und andere FVV-Infrastrukturen). Reine Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen ohne Verkehrsfunktion sind nicht beitragsfähig. Dies betrifft namentlich die Massnahmen der Phase 1 und die Schwimmplattform. Der Nutzen des Projekts für das Fuss- und Radwegnetz ist indes hoch, die Beitragschancen der Phase 2 sind entsprechend gut.

### 3.1 Kosten für die Attraktivierung Ländiweg

#### **Zustand z1 (Voranschlag)**

BKP	Gewerk	Total	CHF
1	Vorbereitungsarbeiten: Baustelleneinrichtung, Provisorien, Rodungen		135'000
211	Baumeisterarbeiten: Fundationen, Fertigbetonelemente, Abbruch		75'000
213	Montagebau in Stahl: Pergola		20'000
23	Elektroanlagen: Zuleitungen, Beleuchtung		35'000
421	Gärtnerarbeiten: Terraingestaltung, Bepflanzung		90'000
424	Ausstattung: Sitzmöbel, Abfalleimer		25'000
5	Baunebenkosten: Bewilligungen, Vorabklärungen, Gebühren		35'000
8	Honorare: Architekt, Fachplaner, Geometer		70'000
9	Reserve: Unvorhergesehenes, Regie 10%		50'000
	Total		535'000
	MwSt. 7.7%		41'000
	<b>Total</b>		<b>576'000</b>

#### **Zustand z2 (Kostenschätzung ±20%)**

BKP	Gewerk	Total	CHF
1	Vorbereitungsarbeiten: Baustelleneinrichtung, Provisorien, Rodungen		370'000
211	Baumeisterarbeiten: Fundationen, Podeste, Blendmauer, Abbruch, Aushub		720'000
213	Montagebau in Stahl: Ersatz Geländer und Pergola, Schwimm - Plattform mit Holzrost		365'000
23	Elektroanlagen: Zuleitungen, Beleuchtung, Kandelaber		160'000
421	Gärtnerarbeiten: Terraingestaltung, Bepflanzung, Rabatten, Belag		310'000
424	Ausstattung: Sitzelemente in Holz, Trinkbrunnen, Abfalleimer		120'000
5	Baunebenkosten: Bewilligungen, Vorabklärungen, Gebühren		125'000
8	Honorare: Architekt, Fachplaner, Geometer		325'000
9	Reserve: Unvorhergesehenes, Regie 10%		250'000
	Total		2'745'000
	MwSt. 7.7%		212'000
	<b>Total</b>		<b>2'957'000</b>

Eine Vorinvestition für den ZAO-Kanal und das Massnahmenkonzept für den Ländiweg Süd sind in dieser Kostenaufstellung nicht enthalten.

#### **ZAO-Kanal (Kostenschätzung)**

Die unter dem Ländiweg verlaufende Abwasserleitung des Zweckverbands Abwasserregion Olten (ZAO) kann in seiner heutigen Lage bis mindestens 2045 bestehen bleiben. Es ist aber möglich, in Phase 2 bereits das Leerrohr einzulegen, und mit den nötigen Anschlussleitungen Nord und Süd kann die neue Leitung auch bereits in Phase 2 in Betrieb gehen. Die Klärung erfolgt wie erwähnt in der Projektierungsphase.

Die Kosten für die Sanierung ZAO-Kanal betragen +/- 25%:	CHF
Verlegung des Leerrohres als Vorinvestition	430'000
Anschlussleitungen Süd und Nord	170'000
Abschnitt Widerlager im Projekt nbo	90'000
<b>Total zirka</b>	<b>690'000</b>

### 3.2 Finanzierung

Nach Auffassung der Motionäre soll ein Kostenrahmen von rund 4 Mio. eingehalten werden. Im Andaare-Projekt war der Baustein Ländiweg inkl. NK und 20% Reserve mit 11,67 Mio. CHF budgetiert. Die Gesamtkosten für die Attraktivierung Phasen 1 und 2 inklusive Massnahmen im Bereich Ländiweg Süd werden in der Grössenordnung von etwas über 4 Mio. CHF abzüglich Bundesbeitrag liegen.

In der Finanz- und Investitionsplanung 2019-2025 und 2020-2026 wurden vorsorglich 850'000 CHF für die Attraktivierung Ländiweg eingesetzt, verteilt auf die Jahre 2019-2023. Im Budget 2019 wurden 50'000 CHF für die Planung bewilligt, im Budget 2020 die beantragte Tranche von 200'000 CHF.

Die Kosten für Phase 1 belaufen sich auf total inkl. MWST und Reserve:

	CHF
Planungskosten bisher	60'000
Realisation Phase 1	<u>576'000</u>
Total	<u>636'000</u>

Die Kosten für die Phase 2 werden ins Budget 2021 (Planungskredit) und in den Finanz- und Investitionsplan 2021-2027 aufgenommen.

### 3.3. Zeitplan

Der Zeitplan für die Umsetzung von Phase 1 ist durch die Baukoordination mit den UM Bahnhofquai fixiert; geplante Umsetzung 2021.

Zum Bezug von Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm 4G muss der Baubeginn von Phase 2 zwischen 2024-2027 liegen. Der genaue Zeitplan ist abhängig von der Koordination mit nbo. Möglich sind eine Realisation vor nbo im Jahr 2024, bei allfälligen Verzögerungen im Projekt nbo entsprechend später, oder direkt im Zuge der nbo-Baumassnahmen Süd, um die Beeinträchtigungen auf dem Ländiweg zeitlich möglichst zu komprimieren. Eine Realisation im Jahr 2026, eventuell 2027, erscheint sinnvoll und realistisch.

#### Beschluss:

I.

1. Für die Realisation der Phase 1 wird ein Kredit von total CHF 636'000.-- auf Kto. Nr. 7900.5010.004 Motion Aufwertung Ländiweg genehmigt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I.1. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Stadtkanzlei Olten  
Der Stadtschreiber.

