

BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

Stadtteilverbindung Hammer, Ausführungskredit/Genehmigung

Mit dem Projekt Stadtteilverbindung Hammer wird das Stadtzentrum mit dem Bahnhof Hammer und Olten Südwest für den Fuss- und Veloverkehr verbunden und das Entwicklungsgebiet in die Stadt Olten eingebunden. Es schafft einen direkten Perronzugang und bildet einen wichtigen Bestandteil der schnellen und sicheren Veloverbindung vom Bornfeld bis zum Hauptbahnhof Olten. Das Projekt ist Erschliessungsvoraussetzung für Olten SüdWest und bringt hohen Nutzen für die Quartierentwicklungen auf beiden Stadtseiten. Das Multiprojekt der SBB bietet ein einmaliges Zeitfenster für die Umsetzung dieses Projektes. Da die Entwicklung auf dem Areal Olten Südwest betroffen ist, leistet die grösste Grundeigentümerin einen wesentlichen Anteil an die Investitionskosten. Der Stadtrat beantragt dem Gemeindeparlament den Bruttobaukredit in der Höhe von CHF 24.663 Millionen Franken (+/-20%). Davon müssen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt Olten nach Abzug des Beitrags der Grundeigentümerin, von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm und von Seiten der SBB und bereits bewilligter Kredite neue Kosten in der Höhe von voraussichtlich CHF 2,653 Mio. übernehmen.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

1.1 Vorhaben

Das Projekt Stadtteilverbindung Hammer (StvH) bezweckt einen niveaufreien Langsamverkehrsanschluss des Entwicklungsgebietes an den Bahnhof Hammer und an die Innenstadt. Es umfasst den Bau einer neuen Unterführung mit Unterquerung des Aufnahmegebäudes sowie beidseitig neue Brücken über die Dünnern und Gäustrasse.

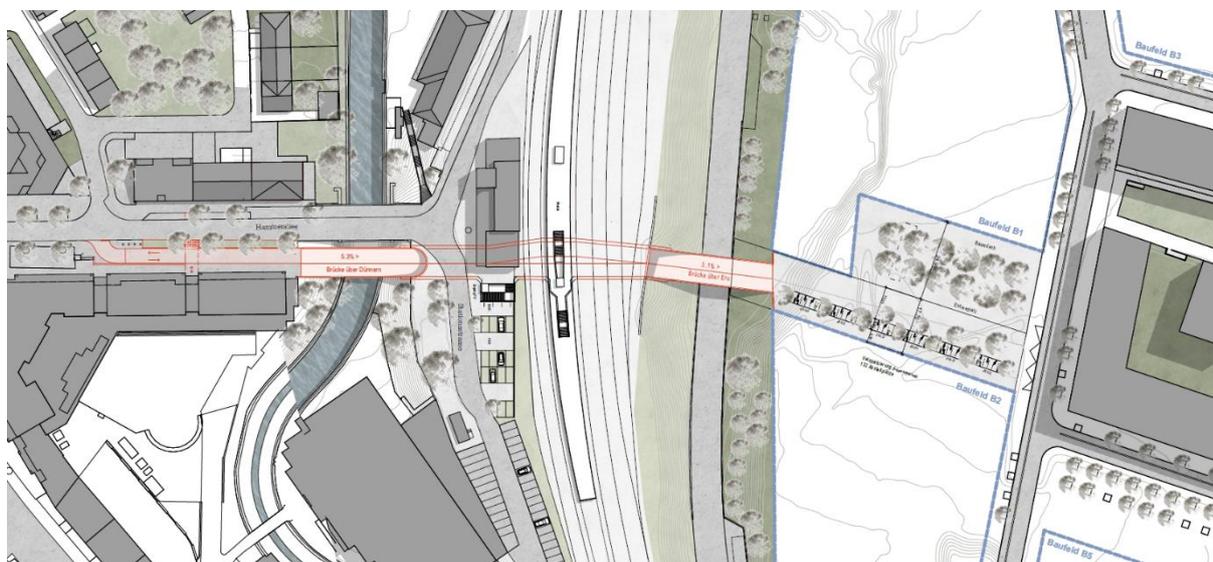


Abb. 1 Situation mit den Anschlüssen an Hammerallee und Entréeplatz OSW



Abb. 2 Längsschnitt durch die Stadtteilverbindung (3D-Modell)

Nicht Projektbestandteil sind die erforderlichen neuen Bahnzugänge zum Perron und zum Bahnhofvorplatz, diese werden im Drittprojekt «Substanzerhalt Olten Hammer» der SBB realisiert.

Die Stadtteilverbindung Hammer wird im kommunalen Baugesuchsverfahren nach Art. 18m Eisenbahngesetz (EBG) realisiert, basierend auf dem rechtsgültigen Erschliessungsplan «Personenunterführung Bahnhof Hammer» (RRB 2008/15 vom 8. Januar 2008).

1.2 Planungsgeschichte

Die Entwicklung in Olten Südwest gründet auf einem zwischen Stadt, Kanton und Holcim im Jahr 2000 abgeschlossenen Entwicklungsvertrag. Die StvH war bereits Projektbestandteil im internationalen Ideenwettbewerb für Olten SüdWest im Jahr 2003. Um den niveaufreien Anschluss ans Entwicklungsgebiet zu ermöglichen, wurde die ERO im Perimeter der Stadtteilverbindung unter den Grundwasserspiegel vertieft und damit eine namhafte Vorinvestition für die StvH getätigt. 2011-2012 wurde ein Projektwettbewerb für die StvH durchgeführt. 2013 wurde das Vorhaben aus finanzpolitischen Gründen sistiert. Ende 2016 wies das Gemeindeparlament den Bericht und Antrag des Stadtrates zur Erarbeitung eines neuen, kostenoptimierten Projektes zurück. Mit Genehmigung des Budgets 2020 wurde die Wiederaufnahme in Abstimmung mit der Überarbeitung des Gestaltungsplans «Olten Südwest» freigegeben.

Im Zuge der Neuinitialisierung haben die SBB ihr Vorhaben für die Sanierung der Gleis- und Publikumsanlagen am Bahnhof Hammer priorisiert, um die Synergien mit dem Projekt StvH zu nutzen, und weil der Substanzerhalt als sehr dringlich erkannt wurde. Zur Bewältigung der Schnittstellen und mit dem Ziel der Kostenoptimierung wurde ab Frühjahr 2021 ein vertieftes Variantenstudium durchgeführt, welches zum nun vorliegenden, mit der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) konsolidierten Vorprojekt verdichtet wurde.

Auf dem Areal Olten Südwest wurde im Jahr 2014 ein erstes Baufeld auf Basis der rechtsgültigen Nutzungsplanung realisiert. Die Überbauung mit 420 Wohnungen weist seit Beginn einen erhöhten Leerstand auf. Der Anteil an Kindern ist, trotz Hort in der Siedlung und nahem Schulhaus Zementi, sehr gering. Um die Siedlungsqualität zu steigern, wird seit 2016 eine Überarbeitung der Planungsinstrumente angestrebt. Die Inhalte waren zwischen der Stadt, der Grundeigentümerin und dem Kanton konsolidiert. Parallel zu den Planungsinstrumenten wurde mit der Grundeigentümerin eine Entwicklungsvereinbarung erarbeitet. Diese enthält diverse dem öffentlichen Interesse dienende Zugeständnisse der Grundeigentümerin an die Stadt. Zudem wird darin festgelegt, dass der aus dem Umzonung der rückwärtigen Industriezone resultierende Planungsmehrwert Fr. 16.21 Mio. beträgt und dieser Betrag vorab, d.h. vor Fälligkeit, für die Finanzierung der StvH verwendet wird.

Mit Urteil des Verwaltungsgerichts vom 30. August 2022 wurde der Regierungsratsbeschluss Nr. 2021/1589 zu den Planungsinstrumenten Olten SüdWest 2018 vom 2. November 2021 aufgehoben, womit die Entwicklungsvereinbarung nicht in Kraft treten konnte. Gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts erhob die Stadt mit Datum vom 6. Oktober 2022 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht. Mit Vernehmlassung vom 1. Dezember 2022 äusserte sich die Grundeigentümerin zur Beschwerde und unterstützte diese. Bis zum ausstehenden Urteil des Bundesgerichtes bleibt

die Entwicklungsvereinbarung und somit die Verwendung von Mitteln aus dem Planungsausgleich für die Umzonung in Frage gestellt.

Um die Finanzierungslücke zu schliessen, konnte mit der Grundeigentümerin eine neue Vereinbarung unterzeichnet werden. Darin verpflichtet sie sich zur Leistung des ursprünglich vereinbarten Beitrags im Umfang von 16.21 Mio. Franken, unabhängig vom Ausgang des Bundesgerichtsverfahrens. Der Beitrag wird, wie in der Entwicklungsvereinbarung vorgesehen, an allfällige spätere, einen Planungsmehrwert auslösende Umzonungen auf dem Areal Olten SüdWest angerechnet.

Der Anschluss der Stadtteilverbindung im Entwicklungsgebiet funktioniert sowohl nach bisherigem wie auch nach neuem Gestaltungsplan.

1.3 Quartierentwicklung im Kontext



Abb. 3 Stadtteilverbindung als Scharnier für nachhaltige Quartierentwicklung auf beiden Stadtseiten

Die Stadtteilverbindung (StvH) knüpft an der historischen Monumentalachse, dem Ring zwischen den Bahnhöfen an. Das Projekt ist Erschliessungsvoraussetzung für die weitere Entwicklung von Olten SüdWest, für die Mobilität und Verkehrsentwicklung im Bezugsraum und sie bildet eine wichtige Langsamverkehrsverbindung für die Quartiere Bornfeld,

Kleinholz, die Sportanlagen, Schule, zum Naherholungsgebiet Gheid und als Bindeglied zur Velo-SchweizMobil-Route 5.

Die Investition hat viele Multiplikatoreffekte für die nachhaltige, qualitätsvolle Quartierentwicklung im Raum Hammer / Olten Südwest. Sie schafft eine Grundlage für wirtschaftliche Prosperität des Gewerbes auf beiden Stadtseiten. Sie nützt auch den Gebietsentwicklungen Schützenmatte und Stationsstrasse und der Verbindung dieser Gebiete mit Olten SüdWest. Die Planungsvereinbarung mit der SBB für die Masterplanung Schützenmatte/Stationsstrasse liegt vor, die Grundlagenarbeiten laufen (Testplanung 2024, Synthese 2025), der Bahnhof ist im Bearbeitungssperimeter mitenthalten.

Die im Räumlichen Leitbild der Stadt Olten geforderte Verbesserung der Stadtseitenverbindungen ist eine finanzielle Herausforderung. Mit dem Projekt StvH kann ein Schlüsselprojekt in einem einmaligen Zeitfenster mit geringen Nettokosten realisiert werden. Das ist eine historische Gelegenheit. Es war immer unbestritten, dass Olten SüdWest eine Verbindung ins Stadtzentrum und zum Bahnhof Hammer braucht, um die Mobilitätsbedürfnisse der neuen Stadtbewohner aber auch im Bornfeld und zu den Sportanlagen sinnvoll abzudecken und das Quartier als vollwertigen Bestandteil der Stadt zu etablieren. Führt die heutige Verbindung doch über einen vielbefahrenen Knoten durch einen engen Tunnel auf Umwegen und mit Höhenversatz ins Zentrum.

1.4 Schnittstellen zur Bahn

Die Realisierung einer Stadtseitenverbindung im Bahnbereich, mit Anschlussstellen im Bestand, Überführung von Gewässer und Strasse und Unterführung mit direktem Perronananschluss ist eine anspruchsvolle Sache, speziell auch die Veloführung im Bahnbereich. Die Stadt war darum stets in enger Zusammenarbeit mit der SBB, die unser «Kundenprojekt» technisch und organisatorisch unterstützt, und im Dialog mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), welches das Projekt nicht genehmigen, aber gutheissen muss. Die Zusammenarbeit erfolgt durch gemeinsame Projektorganisation und aktuell durch Beschaffung eines einheitlichen Generalplanerteams.

Die Anschlüsse der neuen PU an die bestehenden Perronzugänge sind geometrisch «unmöglich», weil die neue PU wesentlich breiter und tiefer zu liegen kommt als der Bestand. Durch Koordination mit dem Multiprojekt wurde das Problem eliminiert. Zudem wurden alle Bahnzugänge (in den Plänen blau dargestellt) ins Multiprojekt der SBB übernommen. Im Falle eines Alleingangs wäre die Stadt dafür zuständig.

Die Koordination mit dem Multiprojekt bringt weitere, grosse Synergien auf den Ebenen Planung, Bautechnik, Bewilligungsverfahren, Bauvorgänge und -logistik sowie Kosten. Die Projekte wurden im Vorprojekt soweit aufeinander abgestimmt, dass sie praktisch Eines wurden. Das betrifft auch die Bauabläufe: zuerst wird die PU erstellt, dann die Bahnzugänge, anschliessend das Perron und der schrittweise Gleisersatz über der tragfähigen PU.

Die Bauabläufe und Intervalle wurden fristgerecht im März 2022, 45 Monate vor geplantem Baustart am 30. April 2026, in der Planungszentrale SBB angemeldet.

Die SBB beabsichtigen, ihr Multisubstanzerhaltungsprojekt mit hoher Dringlichkeit im definierten Zeitplan umzusetzen (vgl. Abb. 5). Sollte der Baukredit für die StvH nicht zustande kommen, wird die SBB keine Vorleistungen für eine Stadtteilverbindung umsetzen. In diesem Fall würde die SBB die Sanierung des Perrons und einen Ersatz der Rondelle durch eine Rampe umsetzen. Die 1992 erstellte PU und die Perronzugänge würden nicht ausgebaut. Einen direkten Bahnanschluss ins Entwicklungsgebiet müsste die SBB nach den heutigen Regeln erst 2092, im hundertjährigen Erneuerungszyklus der Unterführung, erstellen.

Solange der Baukredit für die StvH nicht gesichert ist, ist die SBB gezwungen, die Projektvariante ohne StvH in Phase 32 weiterzubearbeiten oder nur noch die Variante ohne StvH zu projektieren. Die Honorarkosten für eine Projektvariante gehen zulasten der Stadt, weil das BAV in Phase 32 keine Varianten finanziert. Spätestens im Plangenehmigungsverfahren (PGV) Multiprojekt können keine Varianten mehr geführt werden. Der Start des PGV setzt Rechtskraft des Baukredits für das Drittprojekt voraus.

Daraus geht hervor, dass die Finanzierung der StvH jetzt sichergestellt werden muss. Ansonsten wird die Erstellung der StvH auf unabsehbare Zeit verunmöglicht, mit bedenklichen Folgen und einer verpassten Chance für die Stadtentwicklung.

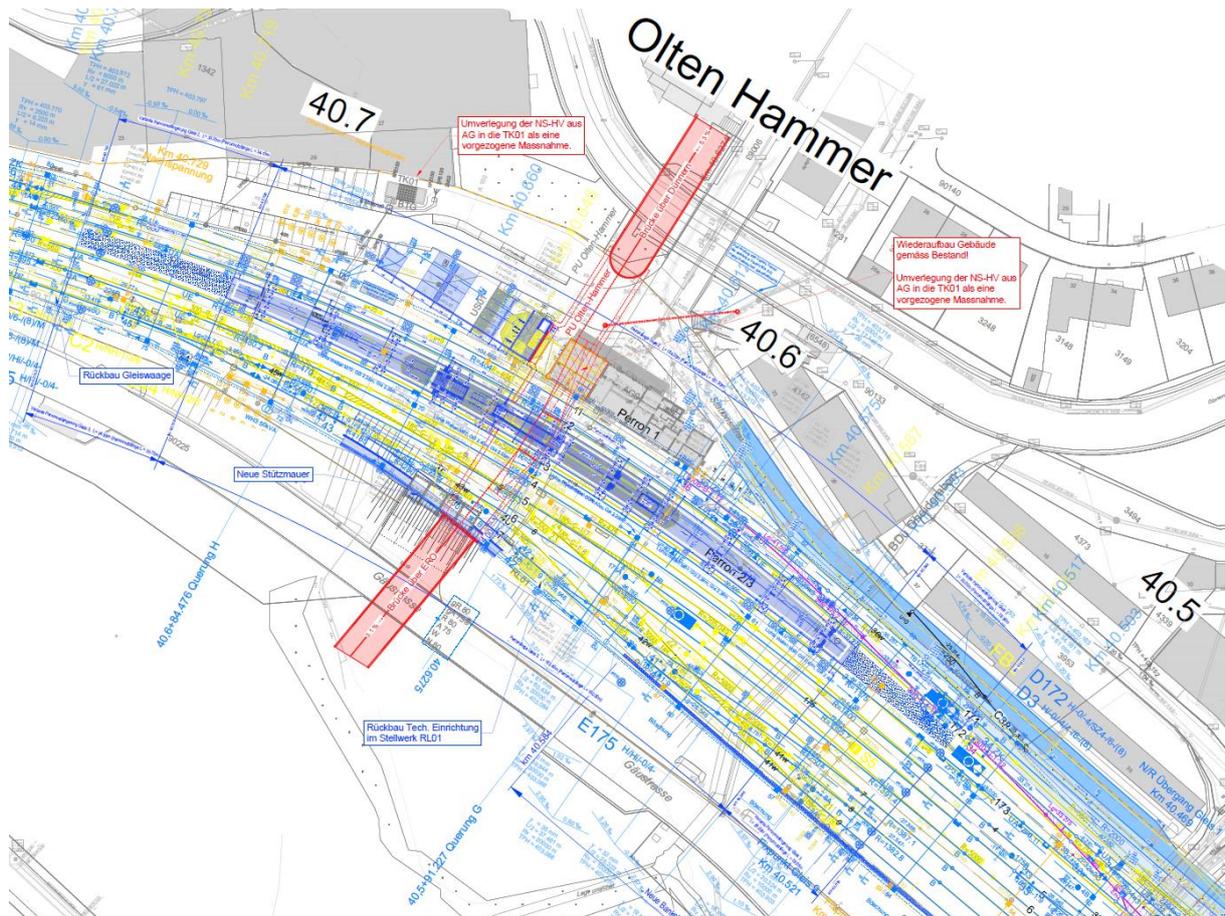


Abb. 4 Ausschnitt aus dem Koordinationsplan: StvH (rot), Substanzerhalt Olten Hammer SBB (blau)

1.5 Eigentum und Unterhalt

Die StvH kommt auf verschiedenem Eigentum zu liegen. Die Umsetzung ist im Erschliessungsplan gesichert. Die Unterführung wird im Bahndamm und unter dem Bahnhofvorplatz auf Land der SBB realisiert (GB 1063). Südlich des Bahndamms kommt die StvH auf städtisches Land (GB 6519) und mit der Brücke ERO über Kantonsstrassenareal zu liegen, sowie mit dem Anschluss ans Entwicklungsgebiet auf GB 6318.

Stadtseitig kommt das Portal der Unterführung in die städtische Böschung (GB 90133) und die Dünnerbrücke über kantonales Gewässer zu liegen. Die Brücke schliesst auf Höhe der Arkade Hammer 2 an Privatland an (GB 313). Für die Grundeigentümerin ergeben sich Chancen für die Belebung der EG-Flächen und Steigerung der Laufkundschaft.

Die Unterführung im Abschnitt der Bahn geht nach Fertigstellung ins Eigentum der SBB über; dies aus Sicherheitsgründen für die Bahn und ohne Nachteil für die Stadt. Die beiden Brücken und der Abschnitt unter der Stationsstrasse bleiben im Eigentum der Stadt.

Die Regelungen werden in stufenweisen Vereinbarungen und Verträgen mit der SBB fixiert. Die SBB beteiligen sich im Rahmen der Vorteilsabgeltung an den Investitions- und Unterhaltskosten (vgl. Kap. 4.3). Der betriebliche Unterhalt wird später, nach analogen Grundsätzen, vertraglich geregelt.

1.6 Zeitplan

Der Zeitplan für die StvH ist mit dem Multisubstanzerhaltungsprojekt der SBB koordiniert. Zwischen den Bauabläufen bestehen enge Abhängigkeiten und wichtige Synergien. Die schrittweise Realisierung der StvH nimmt drei Jahre in Anspruch. Der für 30. April 2026 geplante Baustart ist in der Planungszentrale SBB angemeldet und reserviert.

Stadtteilverbindung Hammer	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Vorprojekt										
31 Vorstufe VP	■									
31 Ausarbeitung VP		■	■							
Genehmigung VP und Mittelbeschaffung			■	■						
Bau- und Auflageprojekt										
32-33 Bau- und Auflageprojekt				■	■					
33 Baubewilligungsverfahren nach 18m EBG					■	■				
Realisierung										
41+51 Ausschreibung+Ausführungsprojekt					■	■	■			
52 Bauzeit						■	■	■	■	■
Substanzerhalt SBB (Drittprojekt)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
31 Vorprojekt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
32 Bau- und Auflageprojekt			■	■	■	■	■	■	■	■
33 Plangenehmigungsverfahren				■	■	■	■	■	■	■
51 Ausführungsplanung						■	■	■	■	■
52 Bauzeit							■	■	■	■

Abb. 5 Zeitpläne Stadtteilverbindung und Multisubstanzerhaltungsprojekt SBB

2. Projektbeschreibung

2.1 Architektur

Die Linienführung wie auch die Lage der Brücken und die Einmündungen in die Unterführung sind durch die Anbindungen an die Hammerallee und an den Entreeplatz sowie durch die Perron- und Gleisgeometrie grösstenteils vorgegeben.

Das Gestaltungskonzept wurde aus den funktionalen Anforderungen, welche für die künftigen Velofahrer und Fussgänger wichtig sind, entwickelt. Das Normalprofil der Stadtteilverbindung misst 8.50 m Breite und 3.00 m lichte Höhe. Im Kreuzungsbereich mit den Perronzugängen wird eine 10.50 m breite Halle aufgespannt. Das Raumgefühl wird durch ein Tageslichtkonzept, eine gute Sicherheit und Übersichtlichkeit gestärkt.

Das Bauwerk bestehend aus zwei Brücken und einer Unterführung mit Bahnzugängen soll als räumliche und visuelle Einheit wirken.

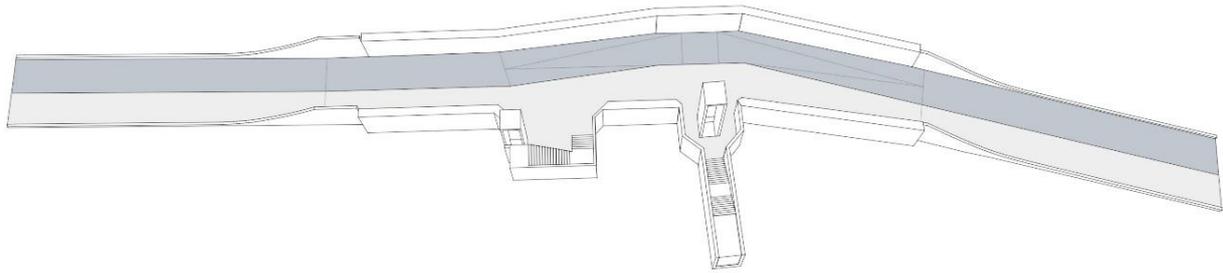


Abb. 6 Brücken- und Unterführungskörper, Perspektive

Um ein möglichst gutes Sicherheits- und Orientierungsgefühl in der Unterführung zu erhalten, ist die Linienführung so geplant, dass die Passanten bei der Einfahrt bzw. beim Zugang bereits den gegenüberliegenden Ausgang erblicken und «das Licht am Ende des Tunnels» sehen.

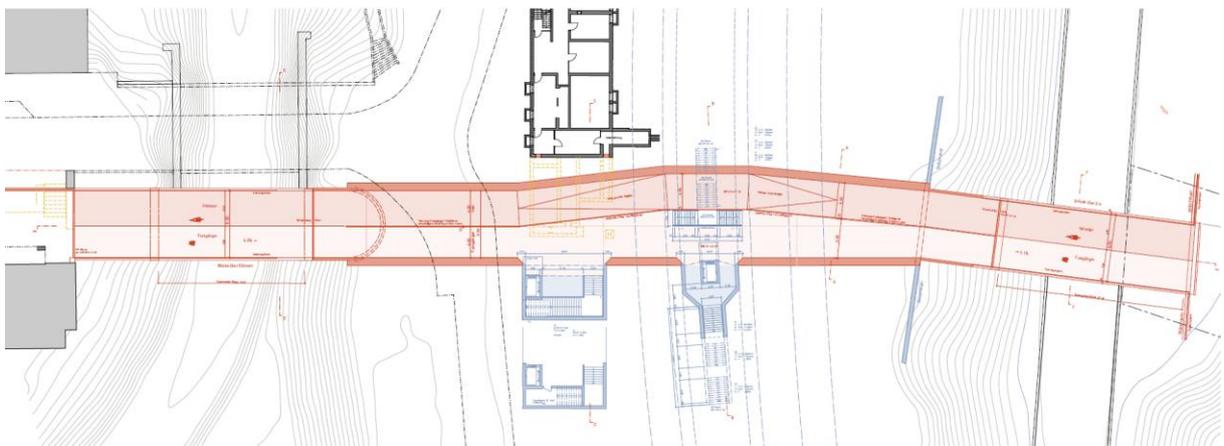


Abb. 7 Grundriss Passageebene



Abb. 8 Grundriss Stadtebene, rot: StvH, blau: Drittprojekt SBB

2.2 Belichtung, Abschnittsbildung

Das Tageslicht wird jeweils bei den vertikalen Verbindungen in die Unterführung gelenkt. Beim Zugang Bahnhofplatz ist eine Öffnung von 7.80 m Länge geplant (vgl. Abb. 11). Das Oberlicht beim Mittelperron erstreckt sich über die gesamte Breite der Unterführung.

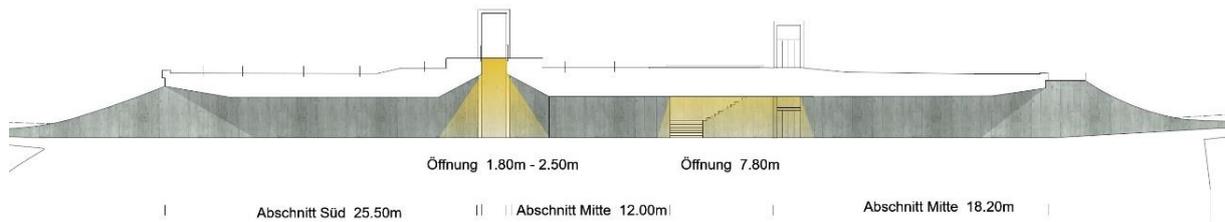


Abb. 9 Längsschnitt mit Lichtöffnungen

2.3 Materialisierung



Abb. 10 Visualisierung der Brücke Dünnern mit baulich getrennten Rad- und Gehwegen, im Hintergrund die Hochhaus-Silhouetten nach neuem Gestaltungsplan. Bogenförmige Portale nehmen Bezug auf die bestehende Rundbogenbrücke.



Abb. 11 Visualisierung der Unterführung, rechts Zugang zum Bahnhofplatz, im Zentrum beidseitige Perronanschlüsse mit Tageslicht von oben



Abb. 12 Visualisierung der Brücke ERO mit Anschluss an den Entréeplatz im Entwicklungsgebiet

Die Stadtteilverbindung inkl. Brücken wird durchgängig in Beton hergestellt. Die Wände und Decken der Unterführung werden in Sichtbeton ausgeführt. Für die Bodenflächen wird ein eingefärbter, rutschfester Hartbeton (UHFB) vorgesehen. Die Fahrradspur soll sich visuell vom Fussgängerbereich unterscheiden, der Rotton ist eine mögliche Lösung. Der fließende Übergang zu den Brücken wird nur durch eine Bewegungsfuge unterbrochen.

Die nötigen Absturzsicherungen, wie Geländer, Unterlaufschutz und Abtrennung zur vertieften Fahrradspur im Mittelteil der Unterführung werden in Flachstahl in einheitlicher Farbe ausgeführt, die Handläufe und Lifffronten aus hochwertigem Chromstahl.

2.4 Denkmalpflege

Das Projekt StvH sieht eine Unterquerung des Aufnahmegebäudes im Bereich des westlichen, eingeschossigen Gebäudetraktes vor. Die Massnahme ist im Erschliessungsplan verankert.



Abb. 13 Teilrückbau des Aufnahmegebäudes, Nordfassade

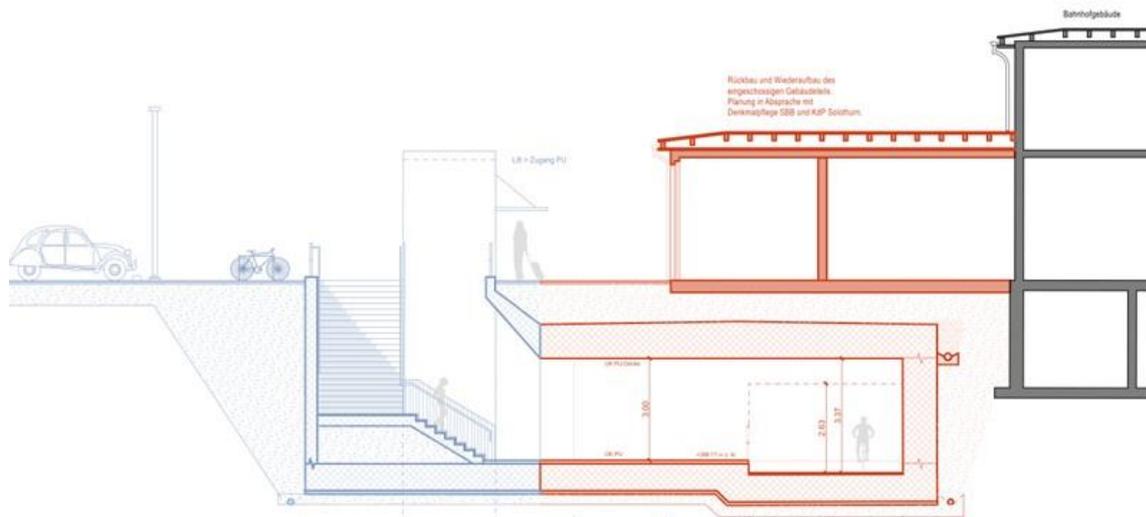


Abb. 14 Teilrückbau des Aufnahmegebäudes, Querschnitt, Blickrichtung Stadt, rot: StvH, blau: Drittprojekt SBB

Das von SBB-Architekt Walter Ramseyer 1939 errichtete Aufnahmegebäude (AG) ist ein wichtiger Zeuge des moderaten Neuen Bauens. Es besteht durch gestaffelt ausgebildete Volumina, die zu einem stringenten Ganzen komponiert sind. Das Gebäude ist als A-Objekt im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und als Objekt von regionaler Bedeutung im Inventar der SBB verzeichnet. Die SBB als Eigentümerin ist nach dem Natur- und Heimatschutzgesetz verpflichtet, Objekte, welche in den Bundesinventaren und weiteren Inventaren der Kantone und Gemeinden verzeichnet sind, im Grundsatz ungeschmälert zu erhalten. Alle baulichen Anpassungen am Gebäude sind zudem mit der kantonalen Denkmalpflege abstimmen (ISOS).

Der Dialog mit den Denkmalpflegefachstellen wurde 2021 aufgenommen. Eine Unterfangung des EG-Traktes wurde geprüft, erwies sich aber als nicht machbar, weil zu grosse Schäden am Hauptbau erwartet würden. Ein Teilrückbau ist darum unerlässlich.

Im Zuge des Bahnhofumbaus 1992 wurden unsensible Eingriffe am AG vorgenommen. Insb. der von der StvH tangierte eingeschossige Trakt wurde verändert. Der Wiederaufbau des AG ist im Baukredit für die StvH enthalten. Es ist aber zu klären, welcher Zustand wiederhergestellt werden soll (Bestand, Ursprung oder Erweiterung). In Phase 32 ist ein denkmalpflegerisches Konzept und Projekt im Dialog mit der Eigentümerin und den Denkmalpflegestellen zu erstellen. Der Bahnhofplatz wurde zudem in den Bearbeitungsperimeter für die Gebietsentwicklung Schützenmatte/Stationsstrasse aufgenommen.

2.5 Verkehrsführung

Das Unterführungsbauwerk misst knapp 70 Meter Länge (vgl. Abb. 7). Neben den Ein- und Ausgängen sind zwei Aufgänge integriert, einer auf den Zwischenperron (2 Treppen und Lift) und einer auf den Bahnhofplatz (Treppe und Lift). Diese Aufgänge liegen im Projektperimeter sowie in Eigentum und Unterhalt bei der SBB. Die StvH hat mindestens eine lichte Höhe von 3 m und eine lichte Breite von 8.5 m, welche sich an der Kreuzungsstelle auf max. 10.65 m ausweitet.

Der Fussgängerbereich weist eine Breite von mind. 4.00 m auf. Die Dimensionierung basiert auf dem Sicherheitsnachweis Publikumsanlagen, Bahnhof Olten Hammer, SBB, vom 26.05.2023.

Der Zweirichtungsradweg wird auf 4.50 m ausgelegt, entsprechend den einschlägigen VSS-Normen (SN 40 201, SN 40 240, SN 40 246) und Empfehlungen des Bundes für eine Velohauptroute. Die Fuss- und Radwege werden durchgängig baulich getrennt. An der

Kreuzungsstelle zu den Perrons wird der Radweg um 70 cm vertieft unter der Treppe durchgeführt. Dabei wird das Lichtraumprofil Velo punktuell auf 2.30 m reduziert. Die Querschnittslösung mit Treppe über dem Radweg wurde im Dialog mit dem BAV entwickelt. Sie wird als vorbildliche Lösung unter Berücksichtigung der geplanten Revision von Art. 34 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung betr. Radverkehr im Bahnbereich beurteilt.

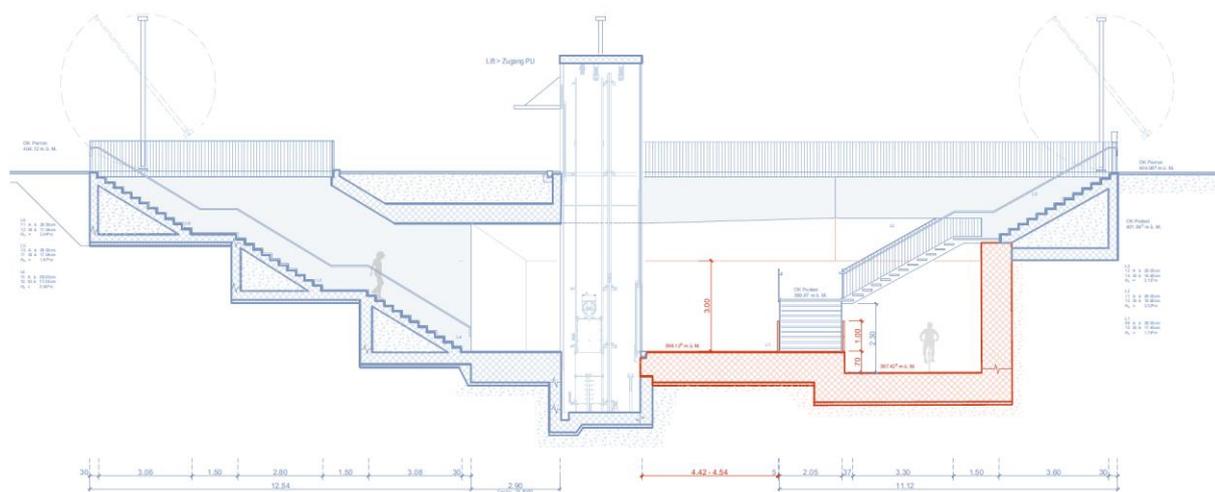


Abb. 15 Querschnitt an der Kreuzungsstelle mit den Perronzugängen, rot: StvH, blau: Drittprojekt SBB

Die mit 3.00 m aus Sicht der Norm minimale lichte Höhe wird in der Breite ausgeglichen. Die Gliederung in Abschnitte mit Tageslichtöffnungen bricht die Tunnelwirkung. Die gewählte Strategie «geringe Höhe dafür genügend Breite» hat nebst Funktionalität den Vorteil, dass die Längsgefälle in der Unterführung minimal und die Treppen zum Perron nicht noch länger werden.

Im Baukredit ist ein Grundangebot für eine provisorische öffentliche Veloparkierung auf Seite des Entwicklungsgebietes enthalten. Ein definitiver Ausbau kann mit der Entwicklung von Baufeld A später realisiert werden. Es können Beiträge seitens Bahn und kantonalem OeV-Gesetz beantragt werden.

2.6 Konstruktion

Das knapp 70 m lange Unterführungsbauwerk wird in Ortsbeton erstellt und zum Gleisfeld hin mit ultrahochfestem Beton (UHFB) abgedichtet. Die Bodenbeläge der Unterführung und der Brücken werden ebenfalls mit UHFB überzogen, um eine unterhaltsarme und durchgängige Haptik herzustellen.

Für die Brücke «ERO» ist die Einhaltung des Strassen-Lichtraumprofils Voraussetzung für die geometrische Ausbildung der Tragkonstruktion. Bei der Brücke über die Dünern ist die Berücksichtigung des hydraulischen Querschnitts der Dünern von Bedeutung.

Für die beiden Brücken wurden im Rahmen des Vorprojektes unterschiedliche Brückentypen mit verschiedenen Tragsystemen, Ausgestaltungen und Materialisierungen in den Varianten Beton, Stahl und Holz geprüft. Die gewählte Lösung von Einfeldträgerbrücken in Stahlbeton wurde in allen Kriterien bestbewertet:

- Wirtschaftlichkeit
- Langlebigkeit
- Unterhalt
- Architektur/Erscheinung/Ästhetik

Die schlanken Betonbrücken fügen sich in die Situation mit Betonbauten entlang der Gäustrasse und Dünnern und erlauben eine einheitliche Materialität der Stadtteilverbindung.

2.7 Bauabläufe

Die Bauzeit für die StvB dauert drei Jahre, von Frühling 2026 bis Frühling 2029. Im ersten Schritt werden die Installationsflächen und Provisorien eingerichtet und schrittweise, entsprechend dem Baufortschritt, Hilfsbrücken eingelegt (vgl. Abb. 16). Unter den Hilfsbrücken kann nun der Damm ausgehoben und das Unterführungsbauwerk erstellt werden. Erst anschliessend können die beidseitigen Brücken an die neuen Portale montiert werden; darum und wegen knapper Installationsflächen die lange Bauzeit.

Für die ganze Bauzeit StvH und Multiprojekt SBB – zeitlich bis zur Fertigstellung des neuen Perron 2/3 – steht den Bahnkunden ein provisorisches Perron anstelle Gleis 1 zur Verfügung. Dies erlaubt eine rationelle Bauweise für die StvH. Um das Hilfsperron zu ermöglichen, haben die Logistikbetreiber einer temporären Verlegung des Freiverlads nach Hägendorf zugestimmt. Eine Inkonvenienzentschädigung ist im Baukredit enthalten.

Die Logistik für den Bau der Unterführung erfolgt schwergewichtig von Südwesten, mittels einer provisorischen Baubrücke über die Gäustrasse. Die Hilfsbrücken werden im Gleisfeld auf Betonfundamenten aufgelagert. Unter den Betonfundamenten werden vorgängig jeweils vier vertikale Mikropfähle gebohrt, zur Abtragung der Vertikallasten bzw. Minimierung von Setzungen. Der Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken erfolgt in 50 h-Wochenendsperrern. Die Hilfsbrücken werden laufend vermessungstechnisch überwacht. Nach der Erstellung werden die 5 Hilfsbrücken ausgebaut und die Fahrbahn (Gleise 1 bis 5) wiederhergestellt. Die Hilfsbrücken vom Typ 87 sind vorreserviert.

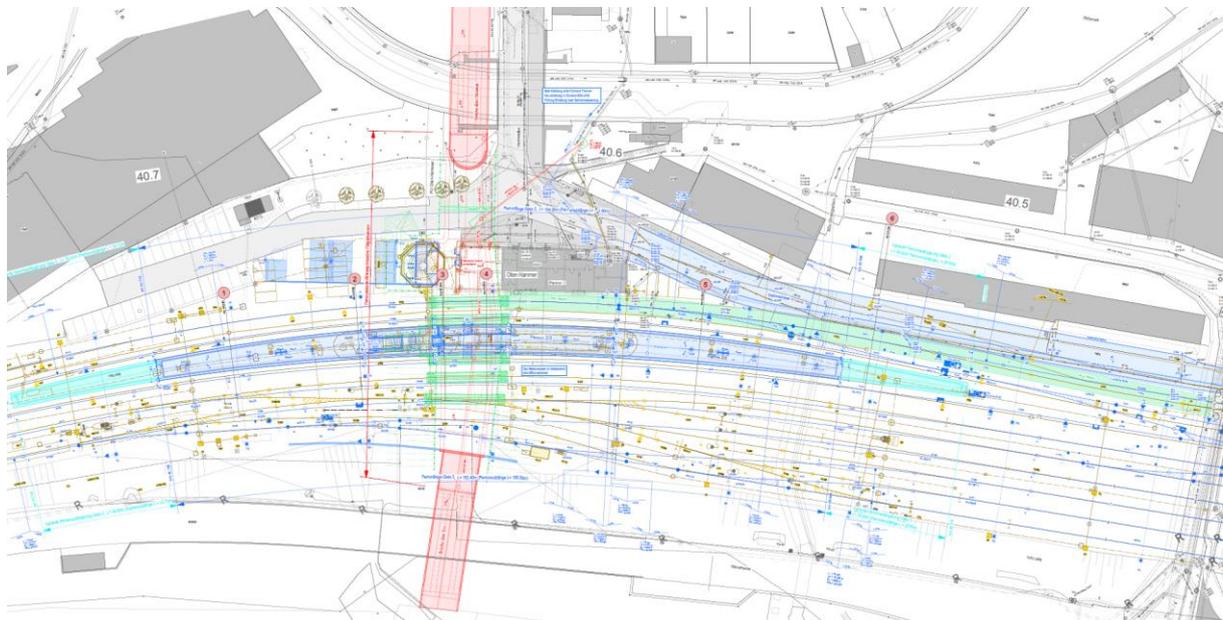


Abb. 16 Abb: Ausschnitt aus dem Koordinationsplan: Stadtteilverbindung (rot), Drittprojekt SBB (blau), Hilfsbrücken und provisorischer Perron (grün) für den Bauzustand

3. Kosten

In Konto Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee / Olten Südwest waren für den bisherigen Aufwand total 1,6 Millionen Franken (seit 2006) bewilligt. Für die Projektierung und Ausführung ab Phase Bauprojekt fallen folgende Kosten an:

Honorare Generalplaner (inkl. Spezialisten)	2'880'000.00	18% von 16 MCHF
Bauherrenunterstützung / SBB	640'000.00	4% von 16 MCHF
Honorare total	3'520'000.00	
Dünnernbrücke	1'649'000.00	
ERO Brücke	1'735'000.00	
Unterführung (Total inkl. Hilfsbrücken und Hilfsperron)	9'630'000.00	
Hochbau und Freiraum (Hammerallee, Entréeplatz, Bahnhofplatz, Ersatz Aufnahmegebäude)	2'180'000.00	
Prov. Gleisersatz nach Abbau Hilfsbrücken	450'000.00	
Technische Ausrüstung (inkl. Kabelschutz, -brücken, Kabel umlegen)	601'000.00	
Baukosten total inkl. 15% Reserve	16'245'000.00	
Landerwerb / Geomatiker / Versicherungen	50'000.00	
Ersatzkosten Freiverlad	100'000.00	
Güterentschädigung Gleisreduktion	100'000.00	
Mieterentschädigung für 2 Jahre	120'000.00	
Beweissicherung	50'000.00	
Gleisüberwachung und Flutlicht-Masten	300'000.00	
Sicherheit Bahn	850'000.00	
Andere Kosten	1'570'000.00	
Total	21'335'000.00	
MWST 8.1%	1'728'135.00	
Gesamtkosten SIA-Phasen 32-53	23'063'135.00	

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20%, Baupreisindex Tiefbau, Espace Mittelland, Stand April 2023 mit 110.2 Punkten gegenüber der Basis vom Oktober 2020.

Im Herbst 2022 wurden die Gesamtkosten, Stand Vorstudie mit +/- 30% Kostengenauigkeit, auf 22.541 Millionen Franken geschätzt, Preisstand Oktober 2020. Die mit 23.063 Millionen Franken aktuell höhere Gesamtkostenschätzung liegt unterhalb der Bauteuerung von plus 10.2 Prozentpunkten.

Der Souverän muss über die gesamten Bruttokosten von CHF 24.663 Mio. beschliessen. (Baukosten von 23.063 Mio. plus bewilligte Kredite seit 2006 von CHF 1.600 Mio.).

4. Finanzierung

Die Realisation der StvH ist eine kommunale Erschliessungsaufgabe. Für die Finanzierung stehen folgende Beiträge zur Verfügung:

4.1 Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm

Aus der ersten und zweiten Generation des Agglomerationsprogramms des Bundes stehen total 3 Mio. Franken Beiträge zur Verfügung. Voraussetzung ist der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund vor Ende 2027, basierend auf rechtskräftigen Planbewilligungen und Finanzierungsbeschlüssen. Die Auszahlung erfolgt in Raten gemäss dem Baufortschritt.

4.2 Beitrag Terrana AG

Der Beitrag der Grundeigentümerin Terrana AG Rüschnikon ist in der Vereinbarung vom Oktober 2023 über die Planung, Realisierung und Finanzierung der Stadtteilverbindung Hammer zur Erschliessung des Areals Olten SüdWest unabhängig vom ausstehenden Bundesgerichtsurteil über die Planungsinstrumente Olten SüdWest 2018 geregelt.

Die Grundeigentümerin beteiligt sich mit dem Betrag von CHF 16'210'000.00 an der Finanzierung von Planung und Realisierung der StvH. Die Zahlung dieses Betrages orientiert sich am Realisierungsfortschritt der StvH und gestaltet sich wie folgt: CHF 4 Mio. bei Baubeginn (Ende 2026), CHF 8 Mio. im Jahr 2027, CHF 4.21 Mio. im Jahr 2028.

4.3 Kostenteiler und Vorteilsabgeltung Bahn

Der Kostenteiler sowie Regelungen über Eigentum, Unterhalt und Betrieb der StvH werden in stufenweisen Vereinbarungen fixiert. Der Kostenteilerbericht «Stufe 2» wurde in Form eines STASS-Beschlusses am 16. August 2022 vereinbart. Der finale Bahnhofvertrag wird nach Vorliegen der Baubewilligung abgeschlossen. Die Vereinbarung sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

- Die Stadt baut die Unterführung in der nötigen Breite auch für den Publikumsverkehr Bahn. Sie finanziert die Aufweitung im Kreuzungsbereich für die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs mit beidseitigen Perronzugängen.
- Die SBB realisiert die Bahnzugänge (in den Plänen blau dargestellt) im Substanz-erhaltungsprojekt.

Die SBB leisten darüber hinaus Beiträge an die Investitions- und Unterhaltskosten im Umfang des für die Bahn entstehenden Nutzens und der zukünftig vermeidbaren Kosten. Die Vorteilsabgeltung basiert auf Art. 35a und Art. 25 bis 27 des Eisenbahngesetzes, die Bemessung richtet sich nach dem Regelwerk I-04410 der SBB «Grundsätze der Finanzierung und Umsetzung von gemeinsamen Projekten zwischen SBB Infrastruktur und Dritten». Für die Kreuzungsstelle zwischen der StvH und Bahn wurde ein spezifischer Kostenteilerbericht erstellt.

Die Vorteilsanrechnung basiert auf den Norm-Mindestbreiten für die jeweiligen Verkehrsfunktionen des Bahnzugangs und der Stadtteilverbindung (s. Abb. 17). Die SBB übernehmen ihren Anteil bis zum Portal zur Gäustrasse, die Brücke ist Sache der Stadt.

Bei Sanierungen ab dem Stichdatum 2092 kommt der Beitrag der SBB gemäss Abb. 17 zum Tragen. Dies gilt auch für den Investitionskostenbeitrag, der jedoch auf das Ende des Lebenszyklus der bestehenden Unterführung (2092) diskontiert wird. Daraus folgt nach der dynamischen Wirtschaftlichkeitsrechnung ein Investitionskostenbeitrag von rund 1.20 Millionen Franken.

Die Freigabe der Finanzierung durch das BAV bleibt vorbehalten.

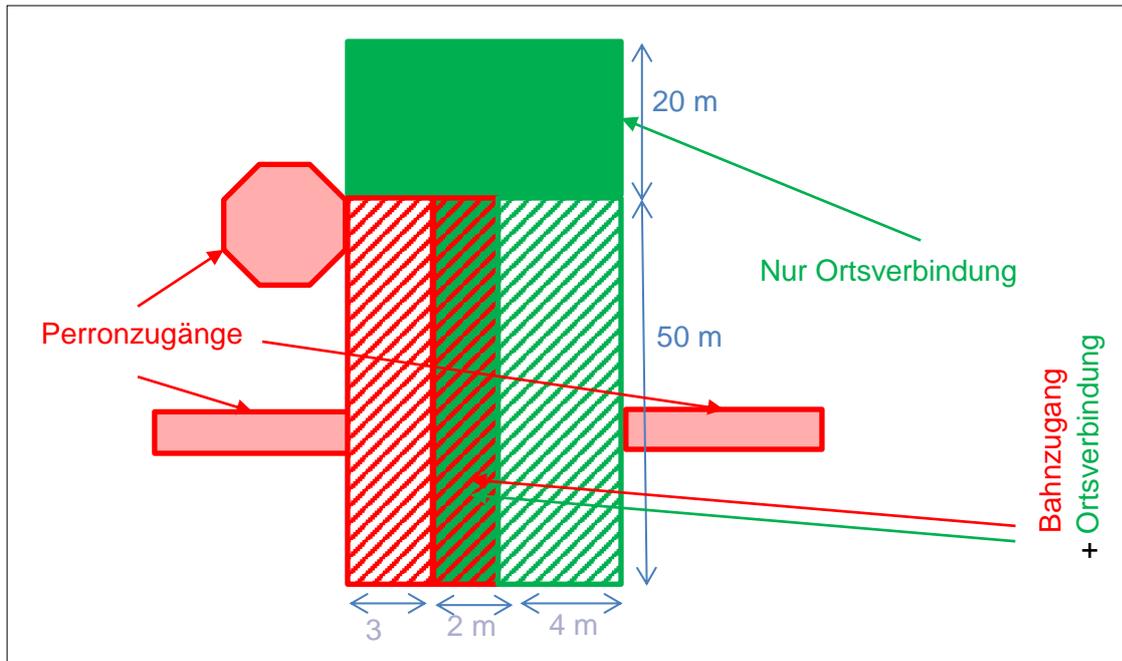


Abb. 17 Geometrische Aufteilung der Zuständigkeiten, Basis: VSS Mindestbreiten für jeweilige Verkehrsfunktion

4.4 Nettokosten der Stadt

Aus den Investitionskosten und den mehrheitlich gesicherten Beiträgen ergeben sich die voraussichtlichen Nettokosten für die Stadt:

Ausstehende Baukosten	23.063 MCHF
Kredite seit 2006	1.600 MCHF
Agglomerationsprogramm	– 3.000 MCHF
Vorteilsanrechnung Bahn	– 1.200 MCHF
<u>Beitrag Grundeigentümerin</u>	<u>– 16.210 MCHF</u>
Nettokosten	4.253 MCHF
Bruttokosten (Kreditantrag)	24.663 MCHF

Das bedeutet, dass die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt Olten nach Abzug bereits genehmigter Kredite neue Kosten in der Höhe von voraussichtlich CHF 2,653 Mio. übernehmen müssen.

Beschlussesantrag:

I.

1. Für die Projektierung und Realisierung der Stadtteilverbindung Hammer wird ein Brutto-Verpflichtungskredit von CHF 24'663'000 (inkl. MwSt, Kostenangaben +/- 20%) zugunsten Konto Nr. 6150.5010.013 Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee / Olten Südwest genehmigt.
2. Eine allfällige Bauteuerung (Baupreisindex Tiefbau, Espace Mittelland, Stand April 2023 mit 110.2 Punkten, Basis Oktober 2020) gilt als mitbewilligt.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

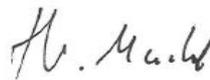
Ziff. I.1. dieses Beschlusses untersteht dem obligatorischen Referendum.

Olten, 30. Oktober 2023

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber



Thomas Marbet



Markus Dietler