

Urnenabstimmung vom 23. Oktober 2011

ANDAARE, Attraktivierung Aareraum: Variantenabstimmung Vorprojekt und Kreditgenehmigung

Ein gut zugänglicher Aareraum im Zentrum der Stadt Olten - dieser in der Bevölkerung breit abgestützte Wunsch soll mit dem Projekt ANDAARE erfüllt werden. Stadtrat und Parlament legen zwei Varianten - mit und ohne Aaresteg - zur Auswahl vor; die Baukredite betragen maximal 25,2 Mio. Franken mit Steg bzw. maximal 22,2 Mio. Franken ohne Steg.



Ohne Steg, dafür mit Rampe...

Mit dem Projekt ANDAARE soll der - unter anderem auch im Mitwirkungsverfahren «Olten 2020» geäußerte - Wunsch vieler Oltenrinnen und Oltnen nach einem attraktiveren, für alle besser zugänglichen Aareraum erfüllt werden. Die Nähe zum Wasser auf attraktiven Wegen soll zu einem neuen Stadtraumerlebnis im Herzen von Olten führen: ANDAARE verbindet die malerische Altstadt mit dem betriebsamen Bahnhof und ist auch eine Visitenkarte für ankommende Bahnreisende.

PROJEKT MIT DREI PFEILERN

Im Jahr 2007 fand ein öffentlicher Wettbewerb statt. Das Siegerteam entwickelte anschliessend - begleitet von einer breit abgestützten Spezialkommission - seine Projektidee unter Berücksichtigung einer öffentlichen Mitwirkung zu einem Vorprojekt.

Das Projekt, das sowohl attraktiven Aufenthaltsraum wie auch gute Fussverkehrsverbindungen mit genügend Leistungsfähigkeit schaffen will, setzt in seiner ursprünglichen Form auf drei Pfeiler:

- erstens eine grosszügige Aarepromenade dort, wo heute der schmale Ländiweg von der Bahnhofferrasse zur Alten Brücke führt;
- zweitens den Aaresteg als elegante, stützenfreie Spannbetonbrücke für eine attraktive Fussgängerverbindung zwischen Bahnhofferrasse und Amthausquai, die den Bahnhof direkt und auf flussnahe Niveau mit Altstadt und Zentrum verbindet;
- und drittens ein neues Aarebistro beim Wildsauplatz auf einer hochwassersicheren Bastion als Verweilort für das ganze Jahr mit Innen- und Aussenbewirtung.

PARLAMENT GAB VARIANTE OHNE STEG IN AUFTRAG

Ursprünglich war der Aaresteg - gestützt auf das positive Echo auf den provisorischen Fussgängersteg während der Sanierung der Bahnhofbrücke - eine Vorgabe im Wettbewerb. Im März 2010 erteilte das

Gemeindeparlament anlässlich eines Zwischenberichtes des Stadtrates indessen den Auftrag, zusätzlich ein Alternativprojekt ohne Aaresteg auszuarbeiten.

Wenn dank des Stegs als direkter Verbindung weniger Leute den Ländiweg als Durchgangsstrecke benutzen, wird nach Ansicht der Projektverfasser einerseits die für den Durchgangsverkehr freizuhalten Breite geringer und nehmen andererseits die Störungen durch «schnelle» Fussgänger generell ab, was die Aufenthaltsqualität steigert. Auch für die Zugänglichkeit des Bahnhofareals soll der Aaresteg grösseren Handlungsspielraum schaffen, indem die oberirdischen Fussverkehrsströme vermehrt auf das untere Niveau verlagert werden. Die Platzebene und insbesondere der Knotenkomplex Bahnhofquai / Bahnhofbrücke / Gösgerstrasse (Fussgängerstreifen) können nach Ansicht der Experten von querendem Fussverkehr bedeutend entlastet werden. Dies würde in der mit ANDAARE koordinierten Planung des neuen Bahnhofplatzes günstige Voraussetzungen für bessere Lösungen für den Auto- und Busverkehr schaffen. Und es gibt auch ästhetische und emotionale Argumente für den Steg, soll doch das Begehen des

Aareraums auf flussnahe Niveau ein ganz spezielles Erlebnis bieten.

Wird der Steg weggelassen, ist auf dem Ländiweg mit einem grösseren Fussgängeraufkommen zu rechnen und wird dessen Nutzung dadurch beeinflusst: Die Fussgängerströme ab Bahnhofferrasse werden bei einem Verzicht auf den Aaresteg weiterhin über den Ländiweg und über die bestehenden Trottoirs der Bahnhofbrücke geführt.

Um für den Fussverkehr eine ähnliche Qualität zu erreichen wie bei der Variante mit Steg und um die Treppe am westlichen Ausgang der Martin-Disteli-Unterführung zur Bahnhofbrücke hinauf zu entlasten, muss bei der Variante ohne Steg im Bereich der Bahnhofferrasse der Niveauunterschied zwischen Unterführung und Bahnhofquai («Stadtniveau») mit einer zusätzlichen Massnahme überwunden werden. Im Vordergrund steht eine aus Platzgründen relativ steile Rampe, deren erste Entwürfe im Rahmen des Bauprojektes im Falle eines Entscheids für die Variante ohne Steg noch überarbeitet werden müssten.



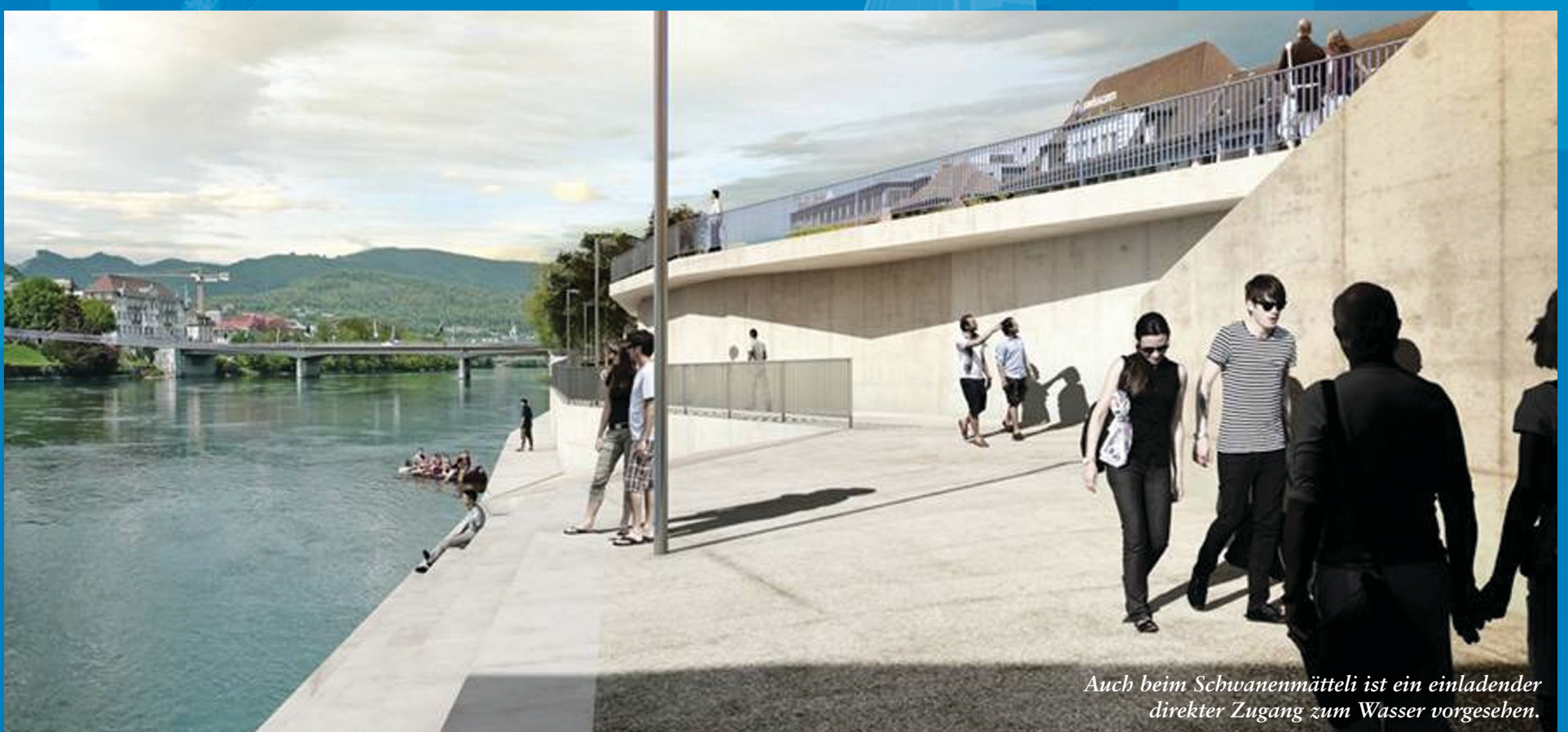
... oder mit Steg -
diesen Entscheid gilt es zu fällen.



An der Stelle des heutigen «Versuchsbetriebs» ist ein neues Aarebistro beim Wildsauplatz auf einer hochwassersicheren Bastion vorgesehen - als Verweilort für das ganze Jahr mit Innen- und Aussenbewirtung.

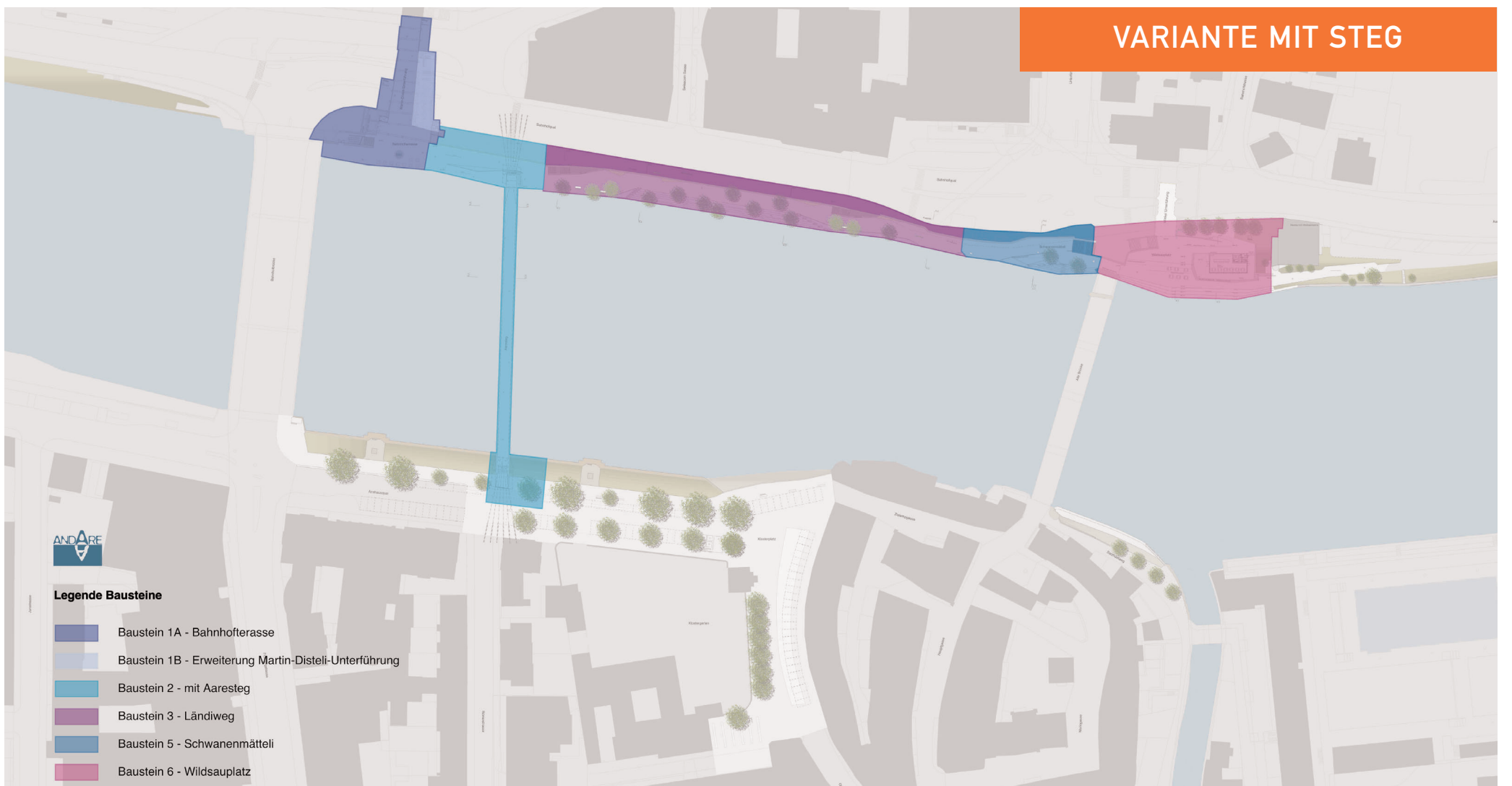


Die Bahnhofterrasse als «Visitenkarte» für Bahnreisende soll eine wesentliche Aufwertung erfahren.

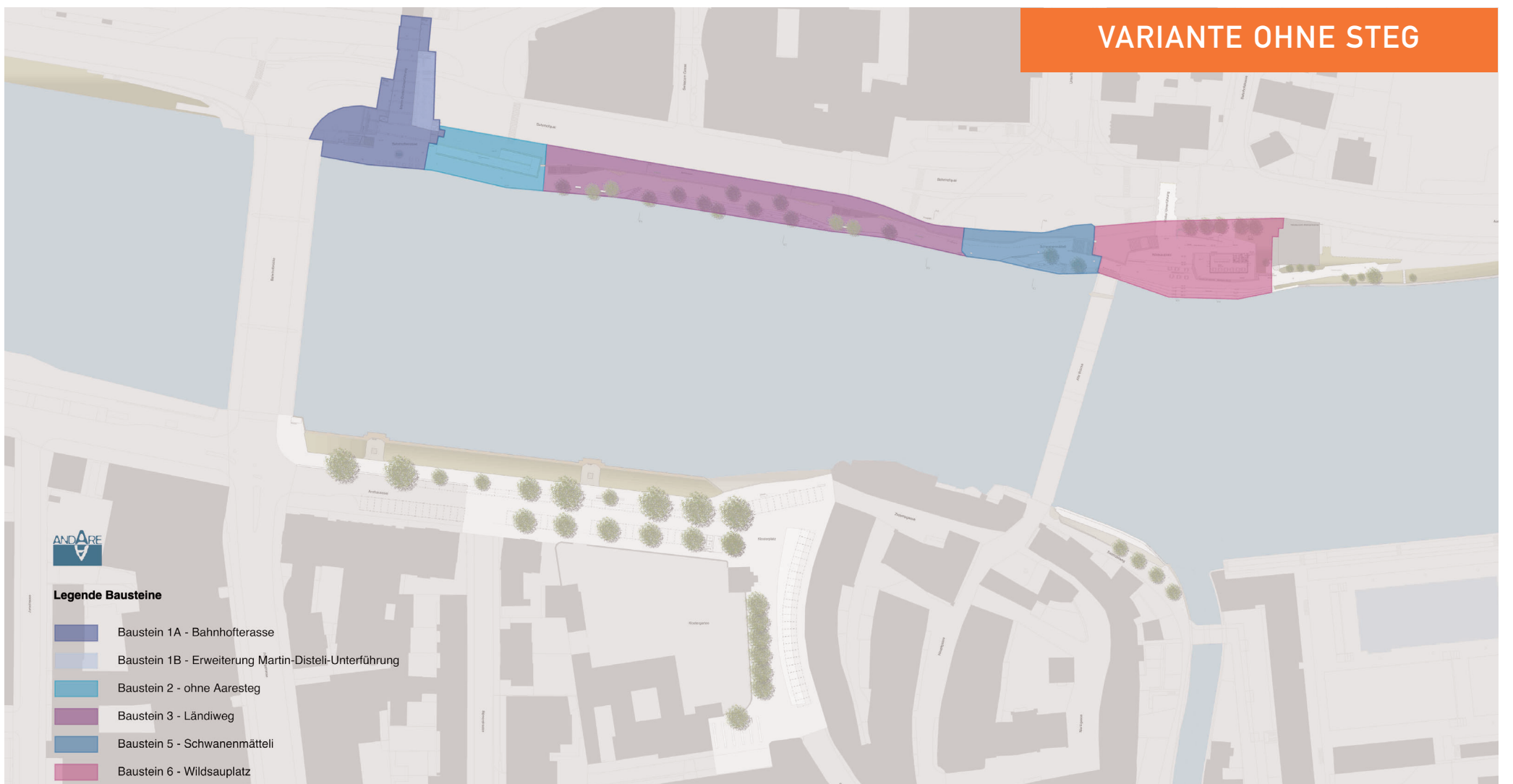


Auch beim Schwanenmätteli ist ein einladender direkter Zugang zum Wasser vorgesehen.

VARIANTE MIT STEG



VARIANTE OHNE STEG



DIREKTER WASSERZUGANG AUCH AM LÄNDIWEG

Für beide Varianten wurde das Projekt durch eine neu eingefügte Treppenanlage mit direktem Wasserzugang - neben Schwanenmätteli und Wildsauplatz - auch am Ländiweg angepasst. Damit konnte eines der zentralen Anliegen aus der öffentlichen Mitwirkung ins vorliegende Vorprojekt aufgenommen und die Attraktivität des Projekts noch einmal deutlich erhöht werden.

Dafür muss der bestehende Abwasser-Sammelkanal des Zweckverbands Abwasserregion Olten rückgebaut und auf einer Länge von rund 150 m um 3.5 m hinter die bestehende Ufermauer verlegt werden.

Das ursprüngliche Projekt, wie es der Stadtrat im vergangenen Mai dem Parlament vorlegte, hatte noch weitere Bausteine enthalten, so etwa Massnahmen auf dem Klosterplatz und am Amthausquai sowie eine

Verbindung zu einem allfälligen späteren Durchstich der Hardeggunterführung, der nördlichen Unterführung im Bahnhof Olten. Zudem hatte der Stadtrat dem Parlament die Variante mit Steg empfohlen.

Das Parlament war an seiner Sitzung vom 19. Mai 2011 jedoch der Ansicht, dass die genannten zusätzlichen Bausteine nicht im Rahmen des Projektes ANDAARE zu realisieren seien, sondern zu andern Vorhaben gehörten wie zum Beispiel zur Attraktivierung der Innenstadt oder zum Durchstich der Hardeggunterführung zur Aare. Es reduzierte das Vorhaben daher auf die heute zur Genehmigung stehenden, mit Ausnahme des Stegs auf der rechten Aareseite liegenden Elemente und überliess die Auswahl zwischen den beiden Varianten mit und ohne Steg dem Stimmvolk.

Die Kostenschätzung ergibt für die Variante mit Aaresteg einen Totalbetrag der Baukosten von rund 25,2 Mio. Franken (inklusive Reserve von 20%, wie es auf dem Niveau eines Vorprojektes üblich ist).

Für das Alternativprojekt ohne Aaresteg wird mit einem Totalbetrag von rund 22,2 Mio. Franken inklusive Reserve gerechnet.

Diese Kostenangaben entsprechen einer Vollkostenrechnung. Nicht darin berücksichtigt sind Beiträge Dritter, die noch nicht bewilligt sind, aber zu substantiellen Kosteneinsparungen für die Stadt Olten führen können. Dazu gehören Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm, die mehrere Millionen Franken betragen können (vgl. Übersicht «Und dies sind die Kosten» auf der letzten Seite). Der Kanton beabsichtigt die Übernahme von mindestens 400'000 Franken (entspricht dem Kantonsanteil, der für eine Sanierung der heutigen Böschungssicherung des Stützbauwerks am Bahnhofquai nötig wäre). Und der Zweckverband Abwasserregion Olten hat ab 2016 einen Beitrag von 250'000 bis 300'000 Franken für die Verlegung des Hauptsammelkanals am Ländiweg in Aussicht gestellt.



Mit dem Projekt ANDAARE soll der Wunsch vieler Oltnerinnen und Oltner nach einem attraktiveren, für alle besser zugänglichen Aareaum erfüllt werden.

KOORDINIERT MIT NACHBARPROJEKTEN

Die Erarbeitung des aktuellen Vorprojekts mit Varianten mit und ohne Steg ist unter Einbezug der neusten Planungsstände sämtlicher relevanter Nachbarprojekte erfolgt (vgl. nebenstehenden Kasten). Namentlich wurde eine Abstimmung mit dem Betriebskonzept Bahnhofplatz, den Umgestaltungsmassnahmen der Entlastung Region Olten, der Studie betreffend Winkelunterführung sowie den aktuellen Entwicklungen zur Attraktivierung der Innenstadt vorgenommen.

Im Sinne einer finanziell wie zeitlich angemessenen Umsetzung des Gesamtprojekts ANDAARE ist eine

Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen vorgesehen, beginnend mit Ländiweg und allenfalls Aaresteg, gefolgt von Bahnhofterrasse/Martin-Disteli-Unterführung und Wildsauplatz/Schwanenmätteli. Stimmt das Volk der Vorlage, das heisst einer der beiden Varianten oder gar beiden - was einen Stichtscheid erfordern würde - zu, soll im Jahr 2012 das derzeitige Vorprojekt zu einem Bauprojekt umgearbeitet werden. Dabei sollen auch neue Erkenntnisse aus zwischenzeitlich erfolgten Überlegungen - beispielsweise zur Begrünung des Ländiwegs oder zur Gestaltung der allfälligen Rampe - einfließen.

Nach dem Durchlaufen der Bewilligungsverfahren ist ein Baubeginn in der zweiten Jahreshälfte 2013 realistisch. Die Gesamtbauzeit soll auf die beiden Investitionsperioden 2011 - 2017 und 2018 - 2024 verteilt werden.

Bindeglied an der Aare

Das Projekt ANDAARE bildet ein Bindeglied der Entwicklung beidseits der Aare und der Eisenbahn mit voneinander unabhängigen, aber an den Schnittstellen koordinierten Vorhaben. Es geht einerseits in das laufende Projekt für die Aufwertung der Winkel-Unterführung - ein wichtiges Anliegen aus dem Mitwirkungsverfahren Chance Olten Ost - über: Als verbindendes Element zwischen den beiden Stadtseiten ist der Winkel für die ganze Stadt von grosser Wichtigkeit. Parallel dazu wird das Projekt Bahnhof Ost umgesetzt: Die heutige «Rückseite» des Bahnhofs wird für den Langsamverkehr aufgewertet. Der Winkelaufgang bildet dabei die Nahtstelle zwischen der «neuen» Tannwaldstrasse und dem Entréeplatz der neuen Fachhochschule. Auf der andern Seite steht das Projekt «Neuer Bahnhofplatz» in intensiver Bearbeitung, darin integriert die Verlängerung der Personenunterführung Hardegg mit direkter, fussläufiger Verbindung via Aareufer zur Bahnhofterrasse.

Und dies sind die Kosten:

(Kostendach inkl. 20% Reserve und 8% MwSt)

	Variante mit Steg	Variante ohne Steg
Bahnhofterrasse	978'000	978'000
Erweiterung Martin-Disteli-Unterführung	1'855'200	1'855'200
Übergang Bahnhofterrasse/Ländiweg mit Aaresteg und Brückenköpfen	6'724'800	
Übergang Bahnhofterrasse/Ländiweg mit Rampe		3'415'200
Ländiweg	11'666'400	11'827'200
Schwanenmätteli	1'394'400	1'521'600
Wildsauplatz	2'596'800	2'596'800
Gesamtbaukosten	25'215'600	22'194'000
<i>Davon gehen voraussichtlich folgende Beiträge weg:</i>		
Beitrag ZAO an Kanalverlegung (Absichtserklärung)	300'000	300'000
Kantonsbeitrag an Böschungssicherung Bahnhofquai (Absichtserklärung)	mind. 400'000	mind. 400'000
Agglomerationsprogramm Aareland (Schätzung)	5'700'000	3'700'000
<i>Ferner ist mit folgenden jährlichen Einnahmen zu rechnen:</i>		
Mieteinnahmen Verkaufsfläche Erweiterung Martin-Disteli-Unterführung	85'000	85'000
Mieteinnahmen neues Aarebistro	110'000	110'000

Parlamentsbeschluss

1. Die Variante ANDAARE Ost (Bausteine 1A, 1B, 2, 3, 5 und 6) mit Steg und die Variante ANDAARE Ost ohne Steg werden dem Souverän auf Vorprojektstufe zur Abstimmung unterbreitet.
2. Der Baukredit für die Variante ANDAARE Ost mit Steg von CHF 25'215'000 (CHF 21'013'000 plus 20%) bzw. für die Variante ANDAARE Ost ohne Steg von CHF 22'194'000 (CHF 18'495'000 plus 20%) wird zu Gunsten der Investitionsrechnung Konto-Nr. 790.501.052 bewilligt.
3. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010, Stand 112.2 Punkte / Basis 1. April 2005, gilt als mitbewilligt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

4600 Olten, 19. Mai 2011

Namens des Gemeindeparlaments der Stadt Olten:
Der Präsident: Heinz Eng
Der Stadtschreiber: Markus Dietler