

Regierungsratsbeschluss

vom 12. Juni 2007

Nr. 2007/964

Genehmigung Vorprojekt „Bornlinie, Massnahmen Steinschlagschutz und Felssicherung Enge“ (SBB Linie 450, Olten–Rothrist, Bahn km 40.730 bis 41.000) und Zusicherung des Kantonsbeitrages

1. Ausgangslage

Die SBB Linie Olten–Rothrist führt bei Bahnkilometer 40.730–41.000 über eine Länge von ca. 270 Metern am Fusse der Felswand „Enge“ entlang. Die fast senkrechte Felswand besteht aus Malmkalk und weist eine Höhe von rund 40 Metern auf. Zwischen dem Fuss der Felswand und den Bahngleisen liegt eine durchschnittlich etwa 32–35° steile Böschung aus Hangschutt, welche mit Wald bestockt ist. Der Wald direkt unterhalb der Felswand ist im Eigentum der SBB.

Am 16. Februar 2006 um 15 Uhr brachen aus der Felswand, 40 Höhenmeter über der Bahnanlage und in einer Horizontalabstand von ca. 50 Metern, Felsblöcke von 2–3 Kubikmetern aus, zerschellten an der ca. 1,5 Meter hohen Mauerkrone der Stützmauer oberhalb der Bahnlinie in Stücke von ca. 0.8 Kubikmetern und fielen auf die Bahngleise. Ein Zug überfuhr die Blöcke und ein wegspritzender Stein beschädigte eine Scheibe der Lokomotive. Die Fahrleitungen wurden ebenfalls beschädigt. Das Geologiebüro Pfirter, Nyfeler + Partner wurde von den SBB zu einer Sofortbeurteilung aufgeboten und traf um 16.45 Uhr vor Ort ein. Der Bahnbetrieb war bis um 18.15 Uhr unterbrochen und konnte danach eingleisig wieder freigegeben werden. Drei Streckenposten der SBB überwachten während der ganzen Nacht und dem nachfolgenden Tag die Ausbruchsstelle und hätten bei weiteren Felsstürzen die Geleise sofort sperren können. Am nächsten Tag sicherte die Firma Gasser Felstechnik, Lungern, die verbliebenen, Absturz gefährdeten Felsmassen direkt am Fels mittels Netz und Stahlseilen. Damit war vorläufig die Gefahr von Nachbrüchen gebannt.

Am 24. Februar 2006 erteilte das BAFU, Abteilung Wald, die Bewilligung für vorzeitigen Baubeginn für provisorische Schutzmassnahmen zur Sicherung des Bahnbetriebes bis zur Ausarbeitung eines definitiven Sanierungsprojektes. In der Folge wurden am Hangfuss und unterhalb der Felswand zwei provisorische Schutznetze errichtet.

Im Auftrag der SBB untersuchte das Büro Dr. Vollenweider AG, Zürich, mit einer geologischen Zustandsaufnahme die Steinschlag- und Felssturzgefahr im Detail und schlug im Bericht vom 26. Juni 2006 die nötigen Massnahmen vor. Die Untersuchungen ergaben, dass auch weiterhin, vor allem im Frühjahr mit Steinschlagereignissen zu rechnen ist, die bis in den Bereich der Bahnanlage vorstossen können. Zusätzlich stehen in der Felswand ein potentiell Absturz gefährdeter Felsturm und eine akut Absturz gefährdete Felsmasse. Als weitere Sofortmassnahme wurde die akut Absturz gefährdete Felspartie seitlich der Abbruchsstelle vom Februar 2006 mit verankerten Netzen Ende August/Anfang September 2006 gesichert.

Die Planung der langfristigen Sicherung der labilen Felsmassen der Felswand „Enge“ wurde unverzüglich in Angriff genommen. Bei den potenziell Absturz gefährdeten Felsmassen handelt es sich um labile Kluftkörper. Da im Falle eines Felssturzes mit kompakten Einzelkomponenten von mehreren Kubikmetern Grösse und enormer Energie zu rechnen ist, gewährt ein Steinschlagschutznetz allein den Schutz der Bahnanlage nicht. Die Kluftkörper sollen deshalb durch verankerte Betonpfeiler gestützt werden. Allenfalls werden die Felsmassen zusätzlich auf geeigneter Höhe verankert. Damit kann das Abstürzen von grösseren Felsmassen nachhaltig verhindert werden.

Die Ausarbeitung des Projektes wurde durch den Umstand verzögert, dass die Instandstellung der bestehenden verankerten Pfahlwand bergseitig der Bahnlinie revisionsbedürftig war und deren Instandstellung (ausserhalb dieses Projektes, ausschliesslich durch die SBB finanziert) gleichzeitig mit dem definitiven Schutznetz erfolgen muss. Nachdem die Detailprojekte durch die SBB zusammen mit dem Büro Dr. Vollenweider AG bis Ende 2006 ausgearbeitet werden konnten, reichte das Amt für Wald, Jagd und Fischerei die Projektunterlagen im Sinne einer Vorstudie am 15. Januar 2007 beim BAFU ein. Am 08. März 2007 lag die Stellungnahme des BAFU vor. Nachdem die fehlenden und unklaren Punkte an einer gemeinsamen Sitzung am 29. März 2007 bereinigt werden konnten, liegen nun die definitiven Gesuchsunterlagen vor.

Bauherrschaft und Ansprechpartner gegenüber Bund und Kanton sind die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, vertreten durch die Abteilung Infrastruktur, Projekt-Management Olten. Die SBB ersuchen Bund und Kanton um Beiträge für das Vorprojekt „Bornlinie, Massnahmen Steinschlagschutz und Felssicherung“ mit einem Kostenvoranschlag von 2'392'000 Franken. Zusätzlich sind folgende Institutionen in das Projekt eingebunden, die gleichzeitig von den geplanten Schutzmassnahmen profitieren und sich angemessen an den Kosten beteiligen werden:

- Stiftung Altersheim Ruttiger mit der Zufahrtsstrasse Ruttiger
- Atel Netz AG mit dem Masten der Hochspannungsleitung
- Swisscom AG mit einer Station
- Stadt Olten mit der Zufahrt Ruttigerstrasse

2. Erwägungen

Die geplanten Massnahmen beanspruchen Waldareal. Die Verankerung der Pfahlwand und die Steinschlagschutznetze dienen dem Schutz vor Naturgefahren. In Analogie zum früheren Projekt „Instandsetzung Stützwände Nord- und Südportal Bornstunnel“ ist für das aktuelle Vorhaben keine Rodungsbewilligung nötig. Am 13. April 2007 wurde das Projekt durch die SBB zur Plangenehmigung an das Bundesamt für Verkehr nach dem vereinfachten Verfahren eingereicht. Der Land- und Rechtserwerb konnten durch die SBB mit den Eigentümern und Nutzniessern geregelt werden. Das Bundesamt für Verkehr wird die nötigen Dokumente des Plangenehmigungsverfahrens dem Kanton, der Stadt Olten, den Grundeigentümern und Nutzniessern direkt zur Vernehmlassung zukommen lassen.

Nach § 12 Abs.1 Waldgesetz Kanton Solothurn (BGS 931.11; WaGSO) und § 51 Waldverordnung Kanton Solothurn (BGS 931.12; WaVSO) kann der Regierungsrat zum Schutz von Menschen oder erheblichen Sachwerten die Sicherung von Rutsch-, Erosions- und Steinschlaggebieten anordnen und Beiträge an die Erstellung und Wiederinstandstellung von Schutzbauten und -anlagen leisten. Nach § 25 WaGSO richtet sich die Festsetzung von Beiträgen an Waldeigentümer nach der wirtschaftlichen

Leistungsfähigkeit der Empfänger und kann von Beiträgen Dritter und zumutbarer Selbsthilfe abhängig gemacht werden. Nach § 26 Abs. 1 und 2 WaGSO kann der Kanton Solothurn bis zu 40% der beitragsberechtigten Kosten leisten. Da es sich nach § 47 WaVSO um einen Abgeltungstatbestand handelt, werden die Beiträge nicht abgestuft.

Das Projekt fällt in die Übergangsperiode vom bisherigen Subventionssystem des Bundes zum neuen System nach NFA ab dem Jahr 2008. Im Jahr 2007 können Kosten von 405'000 Franken abgerechnet werden. Damit der maximale Bundesbeitrag von 59% ausgelöst werden kann, hat sich der Kanton mit mindestens 21% an den Kosten zu beteiligen. Die restlichen Kosten von 1'987'000 Franken werden nach NFA in den Jahren 2008 – 2011 mit einem Beitragssatz des Bundes von 35% und einem maximalen Beitragssatz des Kantons von 21% abgerechnet. Die Kosten und Beiträge (auf 1'000 Franken gerundet) setzen sich wie folgt zusammen:

Jahr	Kosten (Fr.)	Bund (%)	Kanton (%)	Beitrag Bund (Fr.)	Beitrag Kanton (Fr.)	Beitrag Total (Fr.)
2007	405'000	59	21	239'000	85'000	324'000
2008 – 2011	1'987'000	35	21	695'000	417'000	1'112'000
Total Projekt	2'392'000			934'000	502'000	1'436'000

Die gesamte Abrechnung sowie die Auszahlung sämtlicher Beiträge von Bund und Kanton erfolgen über die Bauherrschaft, die Schweizerischen Bundesbahnen. Die SBB hat mit den Nutzniessern nachfolgende Kostenbeteiligung vereinbart. In diesen Beträgen wurden die zustehenden Bundes- und Kantonsbeiträge bereits berücksichtigt. Demnach stehen den SBB die gesamten zugesicherten Bundes- und Kantonsbeiträge zu.

Nutzniesser	Kostenbeteiligung (Fr.)
Atel Netz AG, Bahnhofquai 12, 4601 Olten	17'400
Swisscom Mobile AG, Business Steering, 4601 Olten	17'400
Stadt Olten, Baudirektion, Stadthaus, 4603 Olten	47'200
Stiftung Alters- & Pflegeheim Ruttigen, Ruttigerweg 64, 4600 Olten	24'600
Total	106'600

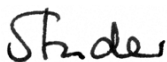
3. Beschluss

Gestützt auf §§ 12 und 26 WaGSO und §§ 25, 47 und 51 WaVSO:

- 3.1 Dem eingereichten Vorprojekt "Bornlinie, Massnahmen Steinschlagschutz und Fels-sicherung Enge" wird, unter Vorbehalt der Zustimmung der Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr und den den darin festgehaltenen Bestimmungen und Auflagen, die Zustimmung erteilt.
- 3.2 Der maximale Beitrag des Bundes beträgt 59% für Massnahmen, die im Jahr 2007 ausgeführt und abgerechnet werden, resp. 35% ab dem Jahr 2008. Der maximale

Kantonsbeitrag beträgt 21% für die gesamte Projektdauer. Da es sich um einen Abgeltungstatbestand handelt, werden die Beiträge nicht abgestuft.

- 3.3 Den Schweizerischen Bundesbahnen SBB, vertreten durch die Abteilung Infrastruktur, Projekt-Management Olten, wird an das Vorprojekt mit einem Kostenvoranschlag von 2'392'000 Franken ein maximaler Kantonsbeitrag von 502'000 Franken zugesichert, sofern sich auch der Bund entsprechend beteiligt. Die Auszahlung des Beitrages erfolgt nach Massgabe der verfügbaren Kredite über die Position 364000 A20560.
- 3.4 Die Überweisung der gesamten Beiträge von Bund und Kanton erfolgt durch den Kanton an die SBB.



Yolanda Studer

Staatsschreiber – Stellvertreterin

Verteiler

Volkswirtschaftsdepartement (2)

Amt für Wald, Jagd und Fischerei (JF/hb; 3)

Forstkreis Olten / Niederamt

Bau- und Justizdepartement (2)

Amt für Raumplanung (2)

Amt für Umwelt, Koordinationsstelle Naturgefahren

Amt für Gemeinden

Amt für Finanzen

Finanzkontrolle

SBB, Infrastruktur, Projekt-Management Olten, Markus Sägesser, Tannwaldstr. 2, 4600 Olten

Präsidium der Bürgergemeinde Olten, 4600 Olten

Stadt Olten, Baudirektion, Urs Kissling, Stadthaus, Dornacherstr. 1, 4603 Olten

Alters- & Pflegeheim Ruttigen, Urs Schärer, Ruttigerweg 64, 4600 Olten

Atel Netz AG, Daniel Gloor, Bahnhofquai 12, 4601 Olten

Swisscom Mobile AG, Business Steering, Thomas Muster, 4601 Olten

BAFU, Abteilung Wald, 3003 Bern