

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Mai 2011

Nr. 2011/1037

KR.Nr. I 011/2011 (BJD)

Interpellation Walter Gurtner (SVP, Däniken): Entlastung Region Olten ERO, Bauabschnitt: Tunnel Hausmatt (25.01.2011)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wird der Tunnel nach den neusten Erkenntnissen, z. B. Fahrbahn vom Tunnelgewölbe getrennt, gebaut?
2. a) Was beabsichtigt der Kanton (Bauherr) zu unternehmen, wenn die Prognosen der Erschütterungs- und Körperschallmessungen (Fa. Rutishauser) nicht eingehalten werden können (aufgrund diverser Wahrnehmungen sind die Immissionen schon während der Bauphase stärker als an den Info-Veranstaltungen versprochen)?
b) Warum wird die Verordnung (Schutz vor Erschütterungen), welche voraussichtlich durch das Bundesamt für Umwelt BAFU im Jahre 2011 in Kraft gesetzt wird, nicht angewendet?
c) Warum erfolgten diese Messungen, bevor der Tunneldurchstich erfolgt war?
d) Sollte nicht im Interesse der Bürger zwingend die optimale und nicht die billigere Variante gebaut werden?
3. Welchen Einfluss hat der Tunnel auf die Erschütterungen, die vom parallel und in etwa gleicher Höhe stattfindenden Bahnbetrieb (Olten-Olten Hammer) verursacht werden (Ablenkung der Schallwellen durch das Tunnelgewölbe seitlich und nach oben)?
4. Wird ein unter diesen Umständen zweifelsohne eintreffender Verkaufsverlust (Anwohner sind alle Eigenheim- und Stockwerkeigentümer) durch den Kanton vergütet (Schäden an den Gebäuden sind durch die Senkung des Areals bereits vorhanden)?
5. Haftet der Bauherr (Kanton) auch für Schäden, welche nach längerer Zeit an den Gebäuden und dem Areal durch den Betrieb des Tunnels auftreten (unbefristete Garantie)?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Für den späteren Betriebszustand des Tunnels Hausmatt wurden im Rahmen der Projektierung im Jahr 2006 durch die Firma Rutishauser, Zürich, Prognoseberechnungen bezüglich der zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen durchgeführt. Die für den Betriebszustand prognostizierten Werte lagen allesamt unter den zulässigen Richtwerten.

Während den Ausbrucharbeiten des Hausmatt-Tunnels traten in den darüberliegenden Gebäuden starke Körperschallimmissionen auf. Dies, weil das Aushubmaterial kompakter war, als aufgrund der vorgängig durchgeführten geologischen Untersuchungen erwartet wurde. Deshalb hat das Amt für Verkehr und Tiefbau beschlossen, Übertragungsmessungen mit einer Ersatzquelle (Vibrationswalze) durchzuführen, um die Prognosen aus dem Jahr 2006 zu verifizieren. Diese Messungen wurden ebenfalls durch die Firma Rutishauser, Zürich, durchgeführt.

Die dabei ermittelten neuen Prognosewerte bezüglich Erschütterungen und Körperschall liegen deutlich unterhalb der geltenden Richtwerte (Erschütterungen tags um das 20-fache, nachts um 30 % und beim Körperschall 15 - 25 % darunter), so dass auch eine gewisse Überschreitung der Prognosewerte noch keine Überschreitung der Richtwerte zur Folge hätte. Die Messungen wurden zudem in einem Bauzustand durchgeführt (ausgebrochene Tunnelröhre ohne Innenschale), welcher bezüglich der Körperschallübertragung den ungünstigsten Fall darstellt. Durch den späteren Tunnelausbau (Abdichtung, Betonschale, Strassenkoffer, lärmindernder Belag etc.) wird die Körperschallübertragung zusätzlich reduziert werden. Die ermittelten neuen Prognosewerte liegen somit auf der sicheren Seite.

3.2 Zu Frage 1

Ja, der Tunnel Hausmatt wird nach den Regeln der Baukunst und dem aktuellen Stand der Technik gebaut. Die Fahrbahn und deren Foundation liegen z. B. auf der Tunnelsohle.

3.3 Zu Frage 2. a)

Aufgrund der durch die Modellberechnungen ermittelten Prognosewerte und der mittels der beschriebenen Übertragungsmessungen durchgeführten Überprüfung dieser Prognosen kann mit grösster Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass im Betriebszustand keine Richtwertüberschreitungen auftreten werden. Sollte dies wider Erwarten trotzdem der Fall sein, müssten zusätzliche bauliche oder betriebliche Massnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduktion) geprüft werden.

3.4 Zu Frage 2. b)

Gemäss Information des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) wurde die Vorbereitung der Verordnung (Schutz vor Erschütterungen) letztes Jahr sistiert. Die Vernehmlassung soll dieses Jahr wieder fortgeführt werden. Somit besteht kein Anlass, den Entwurf der Verordnung für die Projektierung des Tunnels Hausmatt anzuwenden.

Die einleitend dargestellte Beurteilung erfolgte anhand der Richtwerte der "Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen" (BEKS) vom 20. Dezember 1999 und der Norm SIA 181 "Schallschutz im Hochbau". Obwohl damit die Beurteilungsgrössen nicht direkt mit denjenigen des Verordnungsentwurfs vergleichbar sind, ist die vorgenommene Beurteilung mindestens so restriktiv, wie wenn sie gemäss Verordnungsentwurf erfolgt wäre.

3.5 Zu Frage 2. c)

Für die Übertragungsmessungen von Körperschall ist es unerheblich, ob der Tunneldurchstich schon erfolgt ist. Nur im Endzustand (Tunnel vollständig ausgebaut) wäre eine noch genauere Prognose möglich. Wäre mit den Messungen jedoch bis zu diesem Zeitpunkt zugewartet worden, wäre für die betroffenen Bewohner zu viel Zeit der Ungewissheit verstrichen. Allfällige bauliche Massnahmen wären nur noch mit grossem Aufwand oder gar nicht mehr möglich gewesen.

3.6 Zu Frage 2. d)

Der Tunnel wird nach dem aktuellen Stand der Technik realisiert. Von einer "billigen" Variante kann nicht die Rede sein.

3.7 Zu Frage 3

Die Erschütterungsimmissionen aus dem Bahnverkehr in über 40 m Abstand sind bei den Wohngebäuden am Hausmatrain relativ gering und vermutlich deutlich unter den Richtwerten der "Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen" (BEKS). Sollte es infolge der Tunnelröhre zu einer Umlenkung eines Teils der Schwingungen auf deren Ausbreitungsweg kommen, wären die zusätzlichen Immissionen in den Gebäuden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht wahrnehmbar, da die Schwingungen infolge der gewölbten Oberfläche des Tunnels in alle Richtungen gestreut werden. Der Einfluss der Tunnelröhre auf die Bahnerschütterungsimmissionen kann nach heutigem Kenntnisstand somit vernachlässigt werden.

3.8 Zu Frage 4

3.8.1 Der Betrieb öffentlicher Anlagen kann mit unvermeidbaren störenden Immissionen für den Nachbarn verbunden sein. Gegen solche Immissionen steht dem Nachbarn ein zivilrechtlicher Abwehranspruch zu (Art. 679 und 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907, ZGB; SR 210).

Dieser Abwehranspruch kann durch den hoheitlich handelnden Werkeigentümer in einem formellen Enteignungsverfahren entzogen werden und ist, wenn alle Voraussetzungen (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, erheblicher finanzieller Schaden, Beeinträchtigung nicht nur vorübergehend und nicht voraussehbar) kumulativ erfüllt sind, mit einer Entschädigung abzugelten.

Zuständig ist erstinstanzlich die kantonale Schätzungskommission.

Aufgrund der einleitenden Darlegungen sowie gemäss Ziffer 3.3 wird es im vorliegenden Fall zu keiner Entschädigungspflicht des Kantons kommen.

3.8.2 Ein Eigentümer darf zudem bei Bauarbeiten nachbarliche Grundstücke nicht schädigen oder gefährden, indem er deren Boden in Bewegung bringt oder vorhandene Vorrichtungen beeinträchtigt (Art. 685 Abs. 1 ZGB). Andernfalls stehen dem betroffenen Nachbarn ebenfalls Abwehr- und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sind auch die von der Bauherrschaft vor Baubeginn erfolgten Rissaufnahmen zu sehen. Diese erlauben dem Nachbarn, allfällige durch den Tunnelbau entstandene Schäden nachzuweisen und den Kanton Solothurn allenfalls "in die Pflicht zu nehmen".

Zuständig ist hier der Zivilrichter.

Ein weitergehender Anspruch des Eigentümers auf Vergütung von Verkaufsverlusten besteht von Gesetzes wegen nicht. Eine Vergütung von allfälligen Verkaufsverlusten durch den Kanton ist daher nicht möglich.

3.9 Zu Frage 5

Ansprüche aus Immissionsenteignung verjähren 5 Jahre nach der (objektiven) Erkennbarkeit der Anspruchsvoraussetzungen (Ziffer 3.8.1), andere Schadenersatzansprüche nach 10 Jahren (Ziffer 3.8.2). Der Kanton haftet daher nicht unbefristet.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (spr/gas) (2)
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat