

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 13. März 2017

Prot.-Nr. 56

Postulat Eugen Kiener (SP/Junge SP-Fraktion) und Mitunterzeichnende betr. Lärmschutz aus Glas an der südlichen Bahnhofsausfahrt/Beantwortung

Am 23. Juni 2016 haben Eugen Kiener namens der Fraktion SP und Junge SP und Mitunterzeichnende ein Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

„Der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen, ob die westlichen Lärmschutzwände entlang der Bahngeleise im Bereich der Unterführungsstrasse und der Bahnhofstrasse durch Wände aus durchsichtigem Glas ersetzt werden können.

Begründung

Aus allen Zügen der Bahnlinien Basel-Luzern, Zürich-Bern und Basel-Bern könnten die Passagiere einen kurzen Blick auf unsere Altstadt erhaschen. Doch Lärmschutzwände aus Beton verunmöglichen dies. Würden die Betonwände im Bereich der Unterführungsstrasse und der Bahnhofstrasse durch Glaswände ersetzt, wäre dies eine willkommene Werbung für unsere Stadt.



Aktuelle Situation an der Bahnhofstrasse (links) und an der Unterführungsstrasse.“

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Stadtpräsident Martin Wey den Vorstoss wie folgt:

Die bestehenden Lärmschutzwände entlang der Tannwaldstrasse und Bahnhofstrasse wurden überwiegend im Zuge der ordentlichen, landesweiten Lärmsanierungsmassnahmen, gestützt auf die Plangenehmigungen des Bundesamtes für Verkehr vom 13.06.2002 und 09.06.2005 durch die SBB erstellt. Vorbestanden waren die Lärmschutzbaute entlang der Überdachung von Gleis 12 (Bahnhof Ost) und die in Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Olten - Olten Hammer errichtete, 2,85 m hohe Lärmschutzwand ausw Beton-Elementen entlang der Bahnhofstrasse (Abschnitt Winkel/Unterführungsstrasse, s. Postulat linkes Foto). Die daran anschliessende 2.00 m hohe Wand entlang der Gäubahnlinie und die Glas- und Betonwände entlang der Tannwaldstrasse wurden im be-

sagten ordentlichen Verfahren errichtet. Im Zuge dessen hatte sich die Stadt mittels Stellungnahmen und einer Einsprache mitunter für gestalterische Anliegen eingesetzt.

Die Lärmsanierungen der Bahn basieren auf den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes und der eidgenössischen Lärmschutzverordnung. Im Sinne eines Ausführungsgesetzes und zur Erstreckung der Sanierungsfrist wurde am 24.03.2000 das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) erlassen. Die Sanierung der Bahn wurde neu auf Ende 2015 befristet. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte die Finanzierung über den am 29.11.1998 vom Volk genehmigten Fonds zur Modernisierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FinöV). Seit Ablauf der Frist müssen zusätzliche oder neue Sanierungsmassnahmen nach dem USG verursachergerecht finanziert werden.

Für die Umsetzung des ordentlichen Lärmsanierungsprogramms waren die SBB zuständig, das BAV Genehmigungsinstanz im eisenbahnrechtlichen Verfahren. Aus finanziellen Gründen und zum Erreichen der gesetzlichen Sanierungsziele verhielten sich die SBB sehr restriktiv gegenüber Änderungsanträgen der Kantone, Gemeinden und Privaten.

Im ordentlichen Verfahren verbauten die SBB Lärmschutzwände in der Regel aus 2 m hohen Stahlprofilen und dazwischen eingeschobenen, senkrechtstehenden, schallabsorbierenden Wandelementen von 4 m Länge. Glaswände wurden nur in begründeten Ausnahmen eingesetzt, weil Glas den Schall annähernd vollständig reflektiert, was zusätzliche Sanierungsbedarfe auf der gegenüberliegenden Seite verursachen kann. Glaswände sind überdies mit erhöhten Erstellungs- und Unterhaltskosten verbunden. Um die Interessen des Orts-, Natur- und Landschaftsschutzes zu wahren, wurden bei der Projektierung namentlich das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) sowie entsprechende kantonale und kommunale Verzeichnisse konsultiert – bezogen auf den Einsatz von Glaswänden die Schutzzonen gemäss kommunalem Zonenplan. Diese Kriterien sind in der Lärmschutzverordnung verankert und gelten auch bei künftigen Sanierungen.

Im Umfeld des innerstädtischen Gleiskorridors bestehen keine Schutzzonen. Die Altstadt ist von den Lärmschutzwänden optisch nicht tangiert, ein Umgebungsschutz kann nicht geltend gemacht werden. Das Siedlungs- und Landschaftsbild für den Bahnreisenden ist für die SBB und gemäss Gesetzesgrundlagen kein Kriterium. Die Bahnhofquartiere auf der rechten Aareseite sind im ISOS als bedeutend, aber nicht besonders qualitätsvoll oder erhaltenswert charakterisiert (Kategorie C). Die Häuserzeile an der Tannwaldstrasse ist als „Quartier mit bescheidenen Stilmerkmalen“ der Kategorie B zugeteilt. Mit Rücksicht auf die exponierte Situation wurden hier dennoch Glaselemente eingesetzt.





Die Lärmschutzwände an der Unterführungsstrasse und in der Bahnhofstrasse sind keine optische Bereicherung. Es liegen aber keine objektiven Gründe für eine Beeinträchtigung des Ortsbildes vor. Ein ästhetisch motivierter Ersatz durch Glaswände ginge vollumfänglich zulasten der Einwohnergemeinde. Die Kosten für die in den Jahren 2002-2005 durchgeführte ordentliche Sanierung wurden auf 4,4 Mio. CHF veranschlagt. Für die Umrüstung auf Glas müssen die Wände inkl. Fundation und Trägern vollständig ersetzt werden. Gemäss Postulat wären total 203 m Länge zu ersetzen, mit Kosten in der Grössenordnung von 1 Mio. CHF.

In einem ersten Schritt müssen bei einer Überweisung ein Lärmgutachten und Vorprojekt erstellt werden (Kosten rund 20'000 CHF). Eigentümerin und Bewilligungsinstanz sind die SBB, Genehmigungsinstanz das Bundesamt für Verkehr im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (Art. 18 EBG).

Zur weiteren Abklärung empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, das Postulat zu überweisen.

Mitteilung an
Gemeindeparlament
Parlamentsakten (2)
Stadtplanung/Lorenz Schmid
Baudirektion/ Adrian Balz
Kanzleiakten

Verteilt am: 16. März 2016