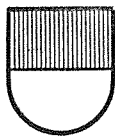


Kantonale Planungsstelle SOLOTHURN
11. JULI 1966
Akten Nr.



AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL

DES

REGIERUNGSRATES DES KANTONS SOLOTHURN

VOM

5. Juli 1966

Nr. 3547

I.

In der Zeit vom 13. Dezember 1965 bis 14. Januar 1966 legte das Bau-Departement des Kantons Solothurn auf Grund von § 11bis des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/24. Mai 1964 den Strassen- und Baulinienplan für die Bahnhofkreuzung an der Durchgangsstrasse Nr. 5 und der anschliessenden Entlastungsstrasse in Bellach auf der Gemeindkanzlei Bellach und beim kant. Tiefbauamt öffentlich auf. Innert der Auflagefrist gingen folgende Einsprachen ein:

1. Konsumgenossenschaft Solothurn und Regionallagergenossenschaft Solothurn-Grenchen-Wasseramt in Bellach,
2. Ernst Burkhard, pens. SBB-Beamter, vertreten durch Herrn Fürsprecher Dr. V. Egger, Solothurn,
3. Otto Allemann, Blumenweg 222, Bellach,
4. W. Roth, Modellbau, Bellach,
5. Ernst Schnetz, Garage Central, Solothurn,
6. C. Christen, Transporte, Schulhausstr. 479, Bellach,
7. R. Spahr-Zehnder, Blumenweg 343, Bellach,
8. Werner Probst, Schulhausstrasse 359, Bellach,
9. KISAG AG, Bellach.

Am 16. und 17. März 1966 wurden im Gemeinderatszimmer der Turnhalle III in Bellach die Einspracheverhandlungen zwischen den obgenannten Einsprechern und Vertretern des Bau-Departementes, der Einwohnergemeinde Bellach und der Firma Emch und Berger als Projektverfasserin durchgeführt. Von insgesamt 9 Einsprachen wurden lediglich diejenigen des Herrn Otto Allemann und der KISAG AG zurückgezogen.

II.

Die Legitimation der übrigen Einsprecher ist unbestritten; ebenso wurde die Einsprachefrist eingehalten. Es ist daher auf die Einsprachen einzutreten.

III.

Bevor auf die einzelnen Einsprachen eingegangen wird, ist es angezeigt, über die Notwendigkeit der in Rede stehenden Planung folgende allgemeine Hinweise vorzuschicken:

Vorab sei festgestellt, dass ein anderer Strassen- und Baulinienplan "Kreuzung Bahnhof" durch die Gemeinde bereits vom 15. Januar bis 15. Februar 1965 auf der Gemeindeganzlei Bellach öffentlich aufgelegt wurde. Gegen diesen Plan erhoben alle betroffenen Anstösser Einsprache. Wegen des starken Eingriffes in das Grundeigentum einzelner Anstösser und des ungünstigen Anschlusses der Entlastungsstrasse in der Nähe der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Durchgangsstrasse wurde dann diese Variante nach gründlicher Prüfung fallen gelassen. Die weitere Planbearbeitung der ganzen rückwärtigen Erschliessung des in Rede stehenden Gebietes mit der Ausdehnung der Entlastungsstrasse West im Zusammenhang mit dem projektierten Lagerhaus der Firma Nordmann AG, erfolgte im engen Einvernehmen mit den Fachbeamten des Bau-Departementes, so dass es bei der 2. Planaufgabe angezeigt war, den neuen Strassen- und Baulinienplan im Sinne von § 11 bis des kant. Baugesetzes durch den Kanton aufzulegen.

Nach dem Ausbau der Kreuzung der Hauptstrasse Nr. 5 beim Rest. Tell nach modernen verkehrstechnischen Gesichtspunkten, nahm der Kanton in Aussicht, auch die Verzweigung beim Bahnhof auszubauen. Die Einmündung der Bahnhofstrasse in die Durchgangsstrasse Nr. 5 muss als gefährlich bezeichnet werden, weil für die Linksabbieger zu wenig Raum zur Verfügung steht, so dass der Durchgangsverkehr durch den Verkehr in und von der Nebenstrasse gefährdet wird. In diesem Strassenbereich haben sich bereits verschiedene, zum Teil schwere Verkehrsunfälle ereignet, die Menschenleben forderten.

Mit der zunehmenden Ueberbauung des Landes in Bellach südseits der Durchgangsstrasse drängt sich mit der Zeit eine richtige Sanierung der unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse auf. Für die Regelung der Zufahrtsverhältnisse erwies es sich als notwendig, rückwärtige Erschliessungsstrassen auf beiden Seiten der Durchgangsstrasse vorzusehen, damit später auch die gefährlichen Ein- und Ausfahrten über die Allmendgasse bei der westlichen Dorfeinfahrt und über die Schulhausstrasse unterbunden und über gut

organisierte Kreuzungen geleitet werden können. Die Verkehrszählungen im April 1965 ergaben für beide Richtungen einen durchschnittlichen Tagesverkehr bis 10'500 Motorfahrzeugeinheiten an Werktagen und bis 11'000 Einheiten an Sonntagen. Die grössten Tagesspitzen an Sonntagen betrugen bis 13'880 Motorfahrzeugeinheiten, die grössten Stundenspitzen bis 1'370. An Werktagen sind pro Stunde zwischen 750 bis 1'000 Motorfahrzeugeinheiten gezählt worden. Diese Zahlen zeigen, dass der Verkehr in den letzten Jahren stark angewachsen ist, und alles deutet darauf hin, dass die Entwicklung des motorisierten Verkehrs nicht zum Stillstand gekommen ist. Bei den obgenannten Zahlenwerten ist noch zu berücksichtigen, dass diese in den eigentlichen Sommermonaten ohne Zweifel noch wesentlich höher liegen dürften, weil die Durchgangsstrasse durch den Fremdenverkehr zusätzlich belastet wird. Der Staat muss dieser Verkehrsentwicklung durch einen genügenden Ausbau seiner Durchgangsstrassen Rechnung tragen und insbesondere das hiezu erforderliche Land planlich sicherstellen, damit spätere Strassenkorrekturen ohne unüberwindliche Schwierigkeiten an die Hand genommen werden können. Die in Rede stehende Planung liegt daher ohne Zweifel im öffentlichen Interesse. Dies gilt besonders in bezug auf den Bau der sogenannten Entlastungsstrassen, mit denen allzu häufige direkte Ein- und Ausfahrten an Durchgangsstrassen vermieden werden können, wodurch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich gehoben werden kann. Die in dieser Richtung vom Kanton eingeschlagene Praxis ist vom Bundesgericht schon mehrere Male geschützt worden.

IV.

Unter Berücksichtigung dieser allgemeinen Hinweise nimmt der Regierungsrat zu den einzelnen Einsprachen wie folgt Stellung:

Einsprache Konsumgenossenschaft Solothurn und Regionallager-Genossenschaft Solothurn-Grenchen-Wasserant

Die Konsumgenossenschaft Solothurn (KGS) ist Eigentümerin der Parzelle GB Nr. 974 und Mitbeteiligte der Parzelle Nr. 1144; letztere gehört der obgenannten Regionallager-Genossenschaft (RL).

Die Einsprecher geben der Erwartung Ausdruck, dass sich der Kanton an den Baukosten der neuen Erschliessungsstrasse auf Grund von § 11ter beteiligt. Der durch das kant. Tiefbauamt in Aussicht

gestellte Verteilungsschlüssel der Kosten von Fr. 280'000.-- für die neue Entlastungsstrasse sei vor der Planauflage nicht erstellt worden; unter den damals genannten Kostenträgern fehle der Staat, der das allergrösste Interesse an der Entlastungsstrasse habe. Die Einsprecher bezweifeln im vorliegenden Fall das öffentliche Interesse und das Recht des Staates, Pläne mit rückwärtigen Erschliessungsstrassen aufzulegen, die letzten Endes durch die Anstösser bezahlt werden sollen.

Das öffentliche Interesse an der in Rede stehenden Planung ist, wie bereits dargelegt wurde, unbestritten. § 11^{bis} des abgeänderten Baugesetzes ermächtigt den Kanton ausdrücklich, die Strassen- und Baulinien sowie die Zufahrtsverhältnisse der Kantonsstrassen durch Strassenpläne zu regeln. Die Erstellung von Strassen zur rückwärtigen Erschliessung der an der Durchgangsstrasse stehenden Gebäude fällt ohne Zweifel unter die "Regelung der Zufahrtsverhältnisse". Wie weit sich der Kanton an den Baukosten, die den Gemeinden oder Anstössern aus der Regelung der Zufahrtsverhältnisse bei Kantonsstrassen entstehen, zu beteiligen hat, ist vom Regierungsrat nicht im jetzigen Planauflageverfahren zu entscheiden.

Die Einsprecher machen weiter geltend, dass nach der neuen Planung wesentlich mehr Land abgetreten werden müsse, wodurch die von der Regionallager-Genossenschaft geplante Vergrösserung des Lagerhauses nach Norden praktisch verunmöglicht sei. Es sei daher auf die alte Planung zurückzukommen, die viel weniger aufwendig sei und nach welcher die Einsprecher nur rund die Hälfte Land abtreten müssten. Sinnlos sei ferner ein 4 m breites Trottoir einige Meter neben einem bestehenden Gehweg längs der Durchgangsstrasse; auf die Erstellung dieses Trottoirs sei zu verzichten. Schliesslich verunmögliche der äusserst starke Eingriff der Konsumgenossenschaft die Ausführung ihres Bauprogrammes für eine Bäckerei, ein Frischproduktezentrum, ein Lager für Brennmaterialien und die notwendigen Wohnbauten. Die Einsprecher vermissen auch Angaben im Plan über den Anschluss an die neue Entlastungsstrasse ab der Parzelle der Konsumgenossenschaft und des Regionallagers; der Kreisverkehr ab und zu diesen Parzellen sowie über den Bahnhofplatz müsse gewährleistet sein.

Zu diesen Einwendungen ist folgendes zu bemerken:

Bei der Führung der neuen Entlastungsstrasse wurde auf das Land der Konsumgenossenschaft so weit als möglich Rücksicht genommen. Die Abtretung der Mehrfläche ist durch das vorgesehene Trottoir, den Trennstreifen und die um 50 cm breiter projektierte Entlastungsstrasse bedingt. Nach dem ersten Strassenplan wäre die neue Strasse noch näher am Lagerhaus vorbei geführt worden. Auf dem vorgesehenen Trennstreifen zwischen Durchgangsstrasse und neuer Erschliessungsstrasse sollen später Sträucher gepflanzt werden, damit bei der Zufahrt über die rückwärtige Strasse in der Fahrtrichtung Ost-West der auf der Hauptstrasse mit hohen Geschwindigkeiten zirkulierende Verkehr nicht geblendet wird. Diese Massnahme dient daher zur Hebung der Verkehrssicherheit. Präzisierend sei festgestellt, dass das nördlich der Entlastungsstrasse vorgesehene Trottoir nicht 4, sondern nur 2 m misst. Die Anordnung des Gehweges südseits der Entlastungsstrasse wie vom Konsum am Augenschein vorgeschlagen, ist wegen der Zufahrten zu den Lagerhäusern nicht erwünscht, da Aufkreuzungen des Fussgängerverkehrs zum vorneherein ausgeschaltet werden sollten. Je nach der weiteren baulichen Entwicklung in diesem Gebiet wird ein separater Gehweg notwendig sein; er soll daher planlich sichergestellt werden, umso mehr, als die Strasse durch schwere Lastwagen befahren wird. Ein Zurückkommen auf die alte Planung ist aus den bereits erwähnten Gründen nicht möglich. Das Argument wegen der gestörten Planung der Einsprecher in Richtung Norden kann im vorliegenden Verfahren nicht untersucht werden. Entschädigungsforderungen irgendwelcher Art bilden Gegenstand des dafür besonders geschaffenen kantonalen Schätzungsverfahrens, sofern eine gütliche Verständigung nicht möglich ist. Was schliesslich das Durchfahrtsrecht über das Areal der SBB mit Lastwagen des Konsums anbelangt, handelt es sich um ein befristetes Recht. Das Bau-Departement wird mit der Kreisdirektion II, Luzern, noch abklären, ob die bisherige Zufahrt zum Regionallager über die bestehende Brücke über den Bülletsbach auch weiterhin wenigstens in einer Fahrtrichtung benützt werden darf, damit der winternaher Verkehr möglichst zweckmässig abgewickelt werden kann. Mit der neu vorgesehenen Strasse wird der KGS bzw. dem RL die Erschliessung ihrer Grundstücke garantiert. Die Einsprache ist daher auch in diesem Punkte abzuweisen.

2. Einsprache des Herrn Ernst Burkhard, pens. SBB-Beamter, Eigentümer von GB Bellach Nr. 746 mit Wohnhaus Nr. 212, vertreten durch Herrn Dr. V. Egger, Fürsprecher, Solothurn.

Der Einsprecher beantragt, den Auflageplan nicht zu genehmigen, weil die Entlastungsstrasse westlich der Bahnhofstrasse durch ein Wohnquartier führt. Er macht in seiner ausführlichen Beschwerde untragbare Immissionen, wie vermehrten Lärm, Abgase, Erschütterungen und Störung der Intimsphäre geltend, weil der Lastwagenverkehr mit dem Bau von weiteren Lagerhäusern wesentlich zunehme. Der Grundeigentümer verliere auch rund 1/4 seiner Bodenfläche. Die auszubauende Bahnhofstrasse sei gegen die KISAG zu verschieben. Der Bau der projektierten Unterführungen sei so zu fördern, dass die neue Erschliessungsstrasse südseits der Bahn erstellt werden könne.

Zu diesen Vorschlägen ist folgendes zu bemerken:

Die Liegenschaft des Einsprechers befindet sich in der Nähe des Bahnhofes. Die weitere Umgebung liegt in der Industriezone. Es handelt sich demnach nicht um ein eigentliches Wohnquartier. Die Zufahrten zum Bahnhof und zu den bestehenden und projektierten industriellen und gewerblichen Betrieben sind bereits heute mit Lärm verbunden. Dieser Lärm wird nach dem Bau der vorgesehenen Entlastungsstrasse nicht derart zunehmen, dass der Strassenplan deswegen abzulehnen ist. Beim Bau der Strasse ist zu prüfen, welche Massnahmen getroffen werden können, damit eine übermässige Belästigung der Anwohner vermieden wird. In Frage kommen ausserdem verkehrspolizeiliche Anordnungen (Nachtfahrverbot für Lastwagen). Im übrigen liegt die Strasse am Rand der dortigen Wohnhäuser, so dass die Störungen nicht so gross sind. Gewisse Nachteile müssen in der Nähe einer Bahn und in einem Industriegebiet durch die Anstösser in Kauf genommen werden. Eine Verschiebung der Strasse gegen die KISAG ist nicht möglich, weil der Platz bei der dortigen Verladerampe nicht noch mehr eingeengt werden kann. Für den Bau einer Unterführung fehlen der Gemeinde die Mittel, ganz abgesehen davon, dass auch die Bundesbahnen nicht gewillt sind, in einer relativ kurzen Distanz zwei Ersatzbauwerke zu bauen, die mit sehr hohen Kosten verbunden sind. Die Führung der Entlastungsstrasse südlich des Bahntrasses kann daher nicht in Erwägung gezogen werden.

Die Einsprache ist abzuweisen.

3. Einsprache des Herrn Otto Allemann, Blumenweg 222, Bellach

Diese Einsprache wurde unter Vorbehalt der Regelung aller Entschädigungsfragen an den Einspracheverhandlungen zurückgezogen.

4. Einsprache des Herrn W. Roth, Modellbau, Bellach, Eigentümer von GB Nr. 1091 mit Gebäude Nr. 449

Die Einsprache richtet sich ebenfalls gegen die projektierte Entlastungsstrasse West. Beim Bau des Wohnhauses Nr. 449 sei das Gebäude so weit von der Durchgangsstrasse zurückgenommen worden, dass der nötige Raum für eine parallel zur Hauptstrasse Nr. 5 verlaufende rückwärtige Erschliessungsstrasse heute noch vorhanden sei. Nach dem vorliegenden Plan verlaufe diese Strasse nun südlich des erwähnten Gebäudes, wo Schlaf- und Wohnräume untergebracht sind. Die heutige Strassenführung durchschneide das Grundstück so, dass Betriebserweiterungen nicht mehr möglich seien. Die Entlastungsstrasse sei südlich der Bahnlinie zu planen, damit die betroffenen Anstösser vor Immissionen besser geschützt seien. Eventuell könne die auszubauende Kreuzung auf die Höhe der geplanten Unterführung östlich der Station Bellach verlegt werden. Die Barrieren westlich der Station Bellach seien in östlicher Richtung zu versetzen, damit auf eine Unterführung im Bereiche des geplanten Lagerhauses Nordmann verzichtet und der Lastwagenverkehr von dort niveaugleich in die Verbindungsstrasse südlich der Bahn geleitet werden könne. Das Trottoir sei im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers auf der Südseite zu erstellen, falls die Entlastungsstrasse am jetzigen Standort gebaut würde, damit dem Einsprecher 2 m weniger Land verloren gehen.

Es ist bereits dargelegt worden, dass auf die alte Variante mit Führung der Entlastungsstrasse parallel zur Durchgangsstrasse aus verkehrstechnischen Gründen nicht zurückgekommen werden kann. Bei der Führung dieser Strasse in der Verlängerung des Blumenweges wäre das Grundstück des Beschwerdeführers noch stärker durchschnitten worden, obwohl diese Lösung wegen den kleineren Kurven-Radien und im Blick auf die "Industriestrasse" am zweckmässigsten gewesen wäre. Durch die Verlegung der neuen Strasse am Bahnhof vorbei konnte sie vom Grundstück des Beschwerdeführers weiter weggerückt werden. Im Bereich des Bülletsbach ist eine andere Strassenführung wegen der bestehenden Transformatorstation nicht möglich. Das Trottoir kann aus dem gleichen Grunde nicht auf die Südseite verlegt werden. Die Frage der Einschränkung inbezug auf allfällige

Betriebserweiterungen wird in einem andern Verfahren geregelt, da es sich um eine Entschädigungsfrage handelt. Was die Führung der Strasse südseits der Bahnlinie anbelangt, wird auf die Ausführungen zur Beschwerde Burkhard verwiesen. Ergänzend ist festzustellen, dass eine Verlegung eines bestehenden Niveau-Ueberganges nicht in Frage kommen kann, nachdem der Bund kürzlich ein Gesamtprogramm für eine beschleunigte Sanierung von solchen höhengleichen Kreuzungen aufgestellt hat und diese durch Unter- oder Ueberführungen ersetzen will. Ebenso wurde die Verlegung der Kreuzung beim Bahnhof seinerzeit studiert; sie lässt sich aber aus technischen Gründen nicht verwirklichen. Schliesslich werden die technischen Organe beim Bau der neuen Entlastungsstrasse noch prüfen, ob und in welchem Umfang auf dem Grundstück des Einsprechers entlang dem Busletenbach durch Aufschüttungen mehr Terrain gewonnen werden kann, damit eine bessere Bepflanzung möglich ist.

Die Einsprache ist abzuweisen.

5. Einsprache des Herrn Ernst Schnetz, Garage Central, Solothurn, Eigentümer von GB Bellach Nr. 821

Herr Schnetz weist nach, dass von der ursprünglich überbaubaren Landfläche von 2'452 m² auf dem Grundstück Nr. 821 nur noch eine Fläche von 1'090 m² verbleibt, wenn die vorliegende Planung verwirklicht wird. Diese Fläche genüge nicht mehr, um die projektierete Einstellhalle und die erforderliche Abstellfläche zu schaffen. Die Peugeot-Werke wollen in der Schweiz demnächst rund 50'000 Wagen in Garagen unterbringen, so dass der Einsprecher gezwungen sei, eine genügend grosse Halle zu bauen, wenn er nicht Gefahr laufen wolle, die Konzession zu verlieren. Von der Bürgergemeinde Bellach sei vom angrenzenden Grundstück Nr. 128 kein Land mehr erhältlich. Die Frage des Realersatzes sei trotzdem weiter zu verfolgen.

Die vorliegende Einsprache richtet sich nicht primär gegen den Ausbauplan. Das Grundstück des Herrn Schnetz wird durch den vorgesehenen Ausbau tatsächlich sehr stark tangiert. Bei der Frage des Realersatzes handelt es sich um eine reine Entschädigungsfrage, die in einem andern Verfahren zu regeln ist. Das Bau-Departement wird im gegebenen Zeitpunkt prüfen, ob die Beschaffung von Realersatz möglich ist oder ob der Eingriff eventuell durch eine Baulandumlegung gemildert werden kann.

Die Einsprache wird in diesem Sinne abgewiesen.

6. Einsprache des Herrn C. Christen, Bellach, Eigentümer von GB
Nr. 1122 mit Gebäude Nr. 479

Der Einsprecher beantragt, eine andere Strassenführung zu planen, die die Ausübung seiner Eigentumsrechte weniger benachteilige. Südlich seines Wohnhauses verbleibe nur noch ein Landstreifen von 2.50 m Breite, so dass der Verkehr auf der Durchgangsstrasse sehr nahe am Wohnhaus vorbeiführe. Wenn die vorgesehenen Rampen weggelassen würden, könnte viel Platz eingespart werden. Die Liegenschaft sei in vermehrtem Masse Immissionen (Lärm, Staub, Abgase, Erschütterungen usw.) ausgesetzt, wodurch eine normale Benützung in Frage gestellt sei. Es entstehe auch eine grössere Wertverminderung der Liegenschaft. An den Einspracheverhandlungen wies Herr Christen noch darauf hin, dass er die Liegenschaft auf den 1. Oktober 1966 verkauft habe, weil er nach Lommiswil übersiedeln will. Der Käufer sei über die neue Planung an der Durchgangsstrasse im Bild.

Die Beschwerde kann in dem Sinne teilweise gutgeheissen werden, dass auf dem Grundstück 1122 neben der ordentlichen Baulinie im Bebauungsplan nachträglich noch eine Vorbaulinie entlang der Ost-, Süd- und Westfassade des Gebäudes Nr. 479 mit folgendem Inhalt eingezeichnet wird:

"Das bestehende Gebäude, welches die ordentliche Baulinie überschreitet, jedoch hinter der Vorbaulinie liegt, darf um- und ausgebaut, nicht aber aufgestockt werden. Grundrissverbreiterungen sind nur zulässig, sofern es sich um kleinere Anbauten handelt, die hinter der ordentlichen Baulinie liegen. Im übrigen gilt die ordentliche Baulinie."

Die Vorbaulinie ist im definitiven Plan als Legende noch anzumerken.

Zur Frage der Weglassung der Rampen für eine allfällig spätere Ueberführung der Durchgangsstrasse im Bereiche der Bahnhofkreuzung ist zu bemerken, dass es sich hier um eine Planung auf weite Sicht handelt. Die ständige Verkehrszunahme auf der Jurafussstrasse zwingt den Kanton, das Land für einen später notwendig werdenden weiteren Ausbau rechtzeitig zu sichern. In einer ersten Ausbaustufe wird die Liegenschaft Christen nicht stark tangiert, da vorläufig nur eine richtungsgetrennte à Niveau-Kreuzung erstellt wird. Die vorgesehenen Rampen sind auch deshalb im Plan zu belassen, weil für den Bau der rückwärtigen Erschliessungsstrasse sehr viel Zeit benötigt wird. Bei den Immissionsfragen handelt es sich

um Entschädigungsforderungen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens bilden können. Die Einsprache ist daher in diesen beiden Punkten abzuweisen.

7. Einsprache des Herrn R. Spahr-Zehnder, Blumenweg, Bellach, Eigentümer der Parzelle 767 mit Gebäude Nr. 343

Der Einsprecher erschien wegen Erkrankung nicht zu den Einspracheverhandlungen und liess sich auch nicht vertreten. In der Einsprache, die in einem ziemlich polemischen Ton verfasst ist, werden inbezug auf den Bau der Entlastungsstrasse West Immissionen geltend gemacht, wie Abgase, starke Erschütterungen der Häuser, Gesundheitsschäden usw. Ungelöst seien auch noch die Fragen der Kanalisation, der Versetzung oder Hebung von Wohnhäusern, des Landabtausches, der Entwertung der Liegenschaft, usw.

Was die Immissionsfragen anbelangt, wird auf die Ausführungen zur Einsprache Burkhard hingewiesen. Bei den übrigen Punkten handelt es sich ebenfalls um Fragen, die nicht in diesem Verfahren zu beurteilen sind. Die Grundeigentümer werden bei den Landerwerbsverhandlungen noch Gelegenheit haben, ihre Wünsche anzubringen, die beim Bau der neuen Strasse so weit als möglich berücksichtigt werden.

Die Einsprache ist abzuweisen.

8. Einsprache des Herrn Werner Probst, Schulhausstrasse 359, Eigentümer der Parzelle Nr. 1023

Der Einsprecher wehrt sich gegen die Landabtretung und hebt die vermehrten Immissionen - verursacht durch Motorenlärm und giftige Abgase - hervor. Die Liegenschaft erfahre auch eine starke Wertverminderung.

Es ist festzustellen, dass der Eingriff bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers lange nicht so weit geht wie bei andern Grundeigentümern. Eine Aenderung der Planung kann aus den hievor dargelegten Gründen nicht in Erwägung gezogen werden. Die Frage der Inkonvenienzenentschädigungen wegen Immissionen und einer allfälligen Wertverminderung der Liegenschaft bildet nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens. Der Einsprecher hat später noch Gelegenheit, seine Rechte in dieser Richtung zu wahren.

Die Einsprache ist abzuweisen.

9. Einsprache der Firma KISAG AG, Bellach, Eigentümerin des Grundstückes Nr. 851

Die Einsprache wurde unter folgenden Voraussetzungen zurückgezogen:

a) Der Einsprecherin wird auch für den Fall, dass das im aufgelegten Strassenplan vorgesehene Trottoir erstellt wird, gestattet, den Vorplatz westlich vom Gebäude Nr. 255, d.h. vor den Lagerräumlichkeiten für den Warenumschat, als Parkplatz usw. weiterhin zu benützen. Lediglich das Terrain im Bereich der nördlich anschliessenden Kurve darf aus Verkehrssicherheitsgründen nicht für Zu- und Wegfahrten benützt werden.

Die Stützpfeiler bei der Verladerrampe, die heute praktisch an der Strassengrenze stehen, werden beim Ausbau der Strasse angepasst.

b) Die Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten für PW, Lastwagen, usw. werden beim Ausbau der projektierten Strassen gestattet, soweit sie den verkehrstechnischen Gesichtspunkten genügend Rechnung tragen. Sollte das südseitige Trottoir längs der Industriestrasse erstellt werden, wird im dannzumaligen Zeitpunkt auch die Trottoirüberfahrt gestattet. Im übrigen wird davon Vormerkung genommen, dass zur Bahn nur der werksinterne Verkehr zirkuliert.

c) Die Ueberschreitung der Baulinie um ca. 1 m auf eine Länge von ca. 20 m wird für den Bau der neuen Rauchgas- Reinigungsanlage südlich der geplanten Industriestrasse auch weiterhin mit Näherbaubewilligung ohne Mehrwertsverzicht gestattet. Mit der Gemeinde Bellach ist seinerzeit noch eine entsprechende Vereinbarung abzuschliessen. Die Baulinienüberschreitung bleibt auf die erwähnte Anlage beschränkt.

Im übrigen bleibt die Regelung aller Entschädigungsfragen vorbehalten.

V.

Das Planaufolgeverfahren ist formell richtig durchgeführt worden. In materieller Hinsicht ist der Plan mit der Baulinie bei der Liegenschaft Nr. 479 auf dem Grundstück Nr. 1122 im Sinne der Erwägungen noch zu ergänzen. Abgesehen von diesem Zugeständnis sind die nicht zurückgezogenen Einsprachen abzuweisen. Das Bau-Departement beantragt, den Auflageplan zu genehmigen.

Es wird

beschlossen:

1. Vom Rückzug der Einsprachen Nr. 3 (Otto Allemann) und Nr. 9 (KISAG AG) wird Vormerkung genommen.
2. Die Einsprachen der Konsumgenossenschaft Solothurn, der Regionallager-Genossenschaft Solothurn-Grenchen-Wasseramt, der Herren Ernst Burkhard, W. Roth, E. Schnetz, R. Spahr und W. Probst werden abgewiesen.
3. Die Einsprache des Herrn C. Christen vom 10.1.1966 wird in dem Sinne gutgeheissen, dass im Bebauungsplan neben der ordentlichen Baulinie noch eine Vorbaulinie längs der Ost-, Süd- und Westfassade des Gebäudes Nr. 479 auf GB Bellach Nr. 1122 einzutragen ist. Der Inhalt dieser Vorbaulinie ist im Plan im Sinne der Erwägungen als Legende anzumerken.
4. Der Auflageplan "Kreuzung Bahnhof, II. Etappe, Ueberführung mit Parallelrampen" wird mit der unter Ziff. 3 hievor erwähnten Ergänzung genehmigt.
5. Frühere, mit dem vorliegenden Plan im Widerspruch stehende Bebauungspläne gelten als aufgehoben.
6. Auf die Erhebung einer Entscheidgebühr wird verzichtet.

Bau-Departement (4), mit Akten Der Staatsschreiber:

Kant. Tiefbauamt (4)

Kant. Strassenbauinspektorat (2)

Jur. Sekretär des Bau-Departementes (2)

Kant. Hochbauamt

Kant. Planungsstelle (2)

Ammannamt der Einwohnergemeinde Bellach (2)

Firma Emch + Berger, Ingenieurbüro SIA, Schöngrünstr. 27, Solothurn

Konsumgenossenschaft Solothurn

Regionallager-Genossenschaft Solothurn-

Grenchen-Wasseramt, Bellach

Herrn Fürsprecher Dr. V. Egger, Gurzeln-

gasse 31, Solothurn

Herrn Otto Allemann, Blumenweg 222, Bellach

Herrn W. Roth, Modellbau, Bellach

Herrn Ernst Schnetz, Garage Central, Solothurn

Herrn C. Christen, Transporte, Schulhausstr. 479,

Bellach

Herrn R. Spahr-Zehnder, Blumenweg 343, Bellach

Herrn Werner Probst, Schulhausstrasse 359, Bellach

Firma KISAG AG, Bellach

Einschreiben