

46/35



AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATES
DES KANTONS SOLOTHURN

VOM

10. Dezember 1985

Nr. 3815

Genehmigung Kantonalen Erschliessungsplan "Luterbach-
strasse" in Deitingen / Abweisung der Beschwerde

Das Bau-Departement unterbreitet den Strassen- und Bau-
linienplan "Luterbachstrasse" in Deitingen zur Genehmi-
gung. Wie aus den Akten ersichtlich ist, hat das Bau-De-
partement gestützt auf § 68 Abs. 1 BauG den Erschlies-
sungsplan (Kantonsstrasse 3. Klasse) in der Zeit vom
20. Oktober bis 19. November 1980 öffentlich aufgelegt.
Innert dieser Auflagefrist sind 5 Einsprachen eingereicht
worden. Das Bau-Departement hat 2 Einsprachen teilweise
gutgeheissen und 2 abgewiesen, soweit sie nicht durch
Rückzug als erledigt von der Geschäftskontrolle abge-
schrieben werden konnten (Verfügung vom 12. Januar 1984).

I.

Gegen den ablehnenden Entscheid des Bau-Departementes
haben

1. Charles Niggli, Neuhausstr. 6, 8702 Zollikon
2. Margrit Erne-Zuber, vertreten durch den Ehemann
Dr. H.G. Erne-Zuber, Goldaustr. 42, 8006 Zürich

beim Regierungsrat Beschwerde eingereicht.

II.

Der Rechtsdienst des Bau-Departementes hat im Auftrage des Regierungsrates die Instruktion der Beschwerden im Beisein des Tiefbauamtes als Vertreter des Bau-Departementes, der Beschwerdeführer und Vertretern der Gemeinde Deitingen am 12. September 1984 durchgeführt und vorgängig ohne Parteien einen Augenschein vorgenommen. An dieser Instruktionsverhandlung wurde das Tiefbauamt beauftragt, die Planung der Luterbacherstrasse im Sinne der Begehren der Beschwerdeführerin Margrit Erne nochmals zu überprüfen. Das Tiefbauamt hat diese Prüfung vorgenommen und an einer Sitzung vom 23. Januar 1985 beschlossen, am aufgelegten Projekt festzuhalten, so dass über die Beschwerde zu befinden ist.

III.

Die Beschwerdeführer sind als Grundeigentümer vom Plan betroffen und daher zur Beschwerde legitimiert; auf die rechtzeitig eingereichten Rechtsmittel ist deshalb einzutreten.

A. Beschwerde Charles Niggli

An der Verhandlung vom 12. September 1984 hat Charles Niggli seine Beschwerde zurückgezogen. Von diesem Rückzug wird Kenntnis genommen und die Beschwerde als gegenstandslos von der Geschäftskontrolle des Regierungsrates abgeschrieben. Der geleistete Kostenvorschuss wird zurückerstattet.

B. Beschwerde Margrit Erne

Die Beschwerdeführerin verlangt in ihrer Eingabe:

- die SBB-Unterführung sei im Bereiche der Nord-Süd-Strasse vorzusehen;
- eventualiter sei die SBB-Unterführung im heutigen Trasse der Luterbachstrasse vorzusehen;
- falls die SBB-Unterführung im Bereiche der Luterbachstrasse vorgesehen werde, sei auf die Einführung des Bahnweges zu verzichten.

Auf die Begründungen - soweit es überhaupt notwendig ist - wird im folgenden ausführlich eingegangen.

1. Die Beschwerdeführerin ist der Meinung, die rechtliche Grundlage für die Wahl des Standortes fehle. Die heute rechtsgültige Nutzungsplanung der Gemeinde Deitingen stammt aus dem Jahre 1971 (RRB 4013 vom 20. Juli 1971). Gegenwärtig befindet sich diese Planung in Revision. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde überarbeitet der Kanton auch seine Erschliessungsplanung. Die Beschwerdeführerin geht nun fehl in der Annahme, dass die Gemeindeversammlung dem Gemeinderat den Auftrag erteilt habe, die SBB-Unterführung im Bereiche der Luterbachstrasse zu planen, und dass ein solcher Auftrag nur zum Ziele habe, verschiedene Varianten auszuarbeiten. Zuständig für die Kantonsstrassenerschliessung ist weder der Gemeinderat noch die Gemeindeversammlung einer Gemein-

de, sondern der Kanton. Der Kanton hat diese Erschliessung im Zusammenhang mit einem niveaufreien Bahnübergang studiert und im Verlaufe der Jahre 5 verschiedene Varianten ausgearbeitet. Es ist seit jeher Praxis und heute sogar gesetzlich vorgeschrieben (Bundesgesetz über die Raumplanung), dass bei Planungen eines höheren Gemeinwesens das untere Gemeinwesen anzuhören und nach Möglichkeit Rücksicht auf kommunale Planungen zu nehmen ist; dies im Sinne einer Koordination von Planungen einer Gemeinde und des Kantons. Das Bau-Departement hat die 5 ausgearbeiteten Entwürfe der Gemeinde zur Vernehmlassung zugestellt, nicht ohne den Hinweis anzubringen, dass die heute gewählte Variante sowohl den SBB wie auch dem Kanton als beste Lösung dienen. Der Gemeinderat hat sich den damaligen Äusserungen des Kantons angeschlossen, wollte jedoch noch die Bevölkerung von Deitingen um eine Stellungnahme angehen. Der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung konnten sich zu allen Varianten äussern und haben der vorliegenden Variante den Vorzug gegeben; der Gemeinderat mit Beschluss vom 30. August 1979, die Gemeindeversammlung mit Beschluss vom 4. September 1979.

Aufgrund dieser Beschlüsse und der Koordination mit der Gemeindeplanung hat das Bau-Departement sich dazu entschlossen, die nun von der Beschwerdeführerin angefochtene Variante zu wählen und zu verfeinern. Diese nochmals studierte Erschliessungslösung wurde denn auch öffentlich aufgelegt. Die rechtliche Grundlage dafür ist mit § 68 Abs. 1 lit.

c) BauG eindeutig gegeben. Eine andere Kantonsstrassenplanung ist unzweckmässig aus folgenden Gründen:

- Der heutige Verkehr beim Bahnübergang ist zum grössten Teil Ortsverkehr, nämlich die Verbindung des Unterdorfes von Deitingen mit den Geschäften, Schulhaus, Bahnhof, Post und Bank. Eine Verschiebung der Unterführung und somit der Kantonsstrasse an den Rusbach ist aus diesem Grunde nicht zweckmässig. Die Fahrzeuge würden bei dieser Variante wohl etwas abseits der Wohnzone im Unterdorf die SBB-Linie über- oder unterqueren, müssten aber anschliessend mehrheitlich durch intensiv überbautes Wohngebiet bis zum Dorfzentrum und von da in Richtung Wangen fahren.
- Eine Verschiebung an den Standort der ehemals geplanten Nord-Süd-Strasse ist planerisch ein Unding, nachdem die Gemeinde Deitingen in ihrer Ortsplanung eben diese Strasse aus der Planung eliminiert hat.
- Es stimmt auch nicht, dass die 5 Varianten, die zur Diskussion standen, betreffend der finanziellen Auswirkungen nicht gegeneinander abgewogen wurden. Die Variante D, das ist der Beschwerdeführerin zuzugestehen, bringt vor allem bautechnische und finanzielle Vorteile, weil sie im freien Feld erstellt werden kann; doch hat diese Variante enorme Nachteile. Einmal müssen die Velofahrer und Fussgänger der nördlichen Quartiere einen grösseren Umweg in Kauf nehmen, zum andern muss

das heute noch zum grössten Teil landwirtschaftlich genutzte Land entzweigeschnitten werden. Ferner entstehen in den ruhigeren Aussenquartieren, insbesondere in der Grabmatt, zusätzliche Lärmimmissionen. Zudem entstehen höhere finanzielle Auswirkungen für den Bau der notwendigen Zufahrtsstrassen, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, für Mehrbreiten und beidseitigen Trottoirs. Im gesamten Verkehrskonzept muss der Hauptverkehr so eine Kreuzung mehr überqueren. Ferner muss für den Velo- und Fussgängerverkehr im Bereiche des heutigen Bahnüberganges zusätzlich eine Unterführung erstellt werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Variante D den Vorteil bietet, dass sie relativ einfach erstellt werden kann und als Objekt bedeutend billiger zu stehen kommt, wenn von den teuren Zufahrtsstrassen und der separaten Velo- und Fussgängerunterführung beim heutigen Bahnübergang abgesehen wird. Die planerischen Nachteile sind jedoch bedeutend grösser, so dass diese Variante nicht genügen kann.

Werden die Kosten für die separate Velo- und Fussgängerunterführung, der Landerwerb sowie die Baukosten der Zufahrtsstrassen mitberücksichtigt, sind die gewählte Variante B und die Variante D praktisch gleich teuer, so dass der Variante B mit allen Vorteilen nach reiflicher Ueberlegung und Abwägung aller Aspekte der Vorzug zu geben ist. Die Vorteile vor allem für den Lokalverkehr sind eindeutig vorhanden.

2. Die Anträge in Ziffer 2 und 3, nämlich die Beibehaltung der bisherigen Strassenführung im Bereiche des bestehenden Bahnüberganges und Verzicht auf die Einmündung des Bahnweges in die Luterbachstrasse und somit der Ausbau der Bahnhofstrasse hängen derart miteinander zusammen, dass sie gemeinsam behandelt werden können.

Die Beschwerdeführerin bezweifelt, dass ein Sechstel des Verkehrs - wie von der Vorinstanz behauptet - von der Luterbachstrasse sich über den Bahnweg abwickelt, weil bei den Erhebungen teilweise auf unzutreffende Voraussetzungen abgestellt worden sei; zudem seien unrichtige Schlussfolgerungen für den Fall einer Realisierung der SBB-Unterführung gezogen worden. Sie behauptet z.B., dass bei einer Realisierung des aufgelegten Projektes mit einer Sichtbehinderung, mit einer Steigung und mit der Möglichkeit von hinten bedrängt oder sogar angefahren zu werden, zu rechnen ist, da die erlaubte Geschwindigkeit, die Sichtdistanz und das Gefälle ein ordnungsgemässes Anhalten verunmögliche.

Der Beschwerdeführerin ist folgendes entgegen zu halten. Sie geht zum vornherein davon aus, dass auf dieser Strasse im umstrittenen Bereich generell mit 60 km/h oder mehr gefahren werden kann. Die von der Beschwerdeführerin dargestellten Gefahren bestehen nicht, wenn entsprechend der Steigung bzw. des Gefälles, der Sichtdistanz und der verfügbaren Höchstgeschwindigkeit in die Unterführung eingefahren wird. So ist klar festzuhalten, dass auf dieser Innerortsstrecke eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h vorhanden ist.

Die Beschwerdeführerin ist der Meinung, dass die Verkehrsteilnehmer den angenehmsten Weg wählen, um in den Sektor Bahnhof zu gelangen und dies sei die Zufahrt über die bestehende Bahnhofstrasse und nicht über den vorgesehenen Bahnweg, der sich am tiefsten Punkt der Unterführung befinde.

Das Gegenteil wird der Fall sein. Verfolgt man verschiedenen Orts die Verkehrsabwicklung, ist daraus klar ersichtlich, dass der Autofahrer eher den kürzesten Weg wählt, um schneller an ein Ziel zu gelangen. Aus diesem Verhalten geht klar hervor, dass die Verkehrsabwicklung vermehrt über den Bahnweg erfolgen wird, um in die Region Bahnhof zu gelangen.

Dass eine einfachere Erschliessung über die Bahnhofstrasse nicht möglich ist, wird weiter hinten gezeigt werden.

Die Beschwerdeführerin ist weiter der Auffassung, es werde mit dem Anschluss des Bahnweges an die Luterbachstrasse das öffentliche Interesse nicht gewahrt, insbesondere würden heute anerkannte Grundsätze der Verkehrssicherheit nicht mitberücksichtigt. Die Einmündung in die Luterbachstrasse in der Unterführung stelle keine geeignete Verkehrsanlage dar. Sie begründet dies damit, dass die Steigung in der Einmündung 12 % betrage und für eine Erschliessungsstrasse nur knapp vertretbar sei. Im Winter könne nicht mehr hinaufgefahren und beim Hinunterfahren nicht mehr gebremst werden. Mit 50 km/h sei ein

Anhalten vor dem vorgesehenen Fussgängerstreifen vor der Einmündung nicht möglich. Aus diesem Grunde folge früher oder später ein Linksabbiegeverbot, weil die Sicherheit der Fahrzeuglenker nicht gewährleistet sei. Abgesehen davon, dass diese Einwände ausschliesslich die Wahrung öffentlicher Interessen betreffen, was Aufgabe der Behörde ist und auf welche deshalb grundsätzlich nicht einzutreten ist, ist dazu folgendes festzuhalten:

Auch die Beschwerdeführerin räumt ein, dass, obwohl die 12 % Steigung im Einmündungsbereich hoch ist, sie für eine Erschliessungsstrasse noch vertretbar sei. Sie führt aber besondere Strassen-Verhältnisse an und geht davon aus, dass die Strasse mit 50 km/h befahren werden kann. Winterliche Verhältnisse, wie sie letztes Jahr anzutreffen waren, kommen in unseren Regionen sehr selten vor, so dass die üblichen 20 Tage pro Jahr, wo die Strassen mit Schnee bedeckt sind, für das Befahren des Bahnweges im Verhältnis zu den anderen Tagen im Jahr nicht massgebend sind. Es stimmt nicht, dass bei nassen Strassen auf der ca. 50 m langen Strecke vom Kulminationspunkt bis zum tiefsten Punkt der Einmündung in die Luterbachstrasse nicht angehalten werden kann. Mit einer Geschwindigkeit von 43 km/h ist nach den Regeln über die Berechnung der Anhaltestrecke ein Anhalten ohne weiteres möglich, und zwar auch bei nassen Strassen. Zudem wurde von keiner Seite geäussert und schon gar nicht entschieden, dass auf dem Bahnweg mit 50 km/h gefahren werden darf. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 40 km/h oder sogar nur 30 km/h liegt im Bereich des Möglichen, wie auf Anfrage

von der Gemeinde zu erfahren war, um ein sicheres Befahren und Anhalten zu garantieren und ein gefahrloses Ueberqueren des Fussgängerstreifens zu ermöglichen. Zudem wird die Einmündung des Bahnweges in die Luterbachstrasse sicher mit einer Stop-Signalisation versehen, so dass bei einer entsprechenden Vorsignalisation die Fahrzeuge rechtzeitig ihre Geschwindigkeit vermindern können. Doch sind Geschwindigkeitsbeschränkungen und Signalisationen - wie bereits oben erwähnt - nicht Sache der Planung sondern Verkehrsmassnahmen, die in einem separaten Verfahren durch die zuständigen Instanzen festzulegen sind. Detaillierte Abklärungen haben ergeben, dass eine normgerechte Verkehrsanlage ohne weiteres möglich ist, sofern die Böschung bei der Liegenschaft Schär etwas zurückgenommen wird, was der Beschwerdeführerin bereits im Einspracheverfahren vor dem Bau-Departement zugesichert worden ist, worin steht, dass im zu genehmigenden Erschliessungsplan diese Sichtberme eingezeichnet und beim Strassenbau auch ausgeführt wird.

In der Verfügung des Bau-Departementes wird festgehalten, dass Lösungen mit und ohne Anschluss des Bahnweges an die Luterbachstrasse möglich sind, wobei das öffentliche Interesse an der Variante mit Direktanschluss des Bahnweges an die Kantonsstrasse überwiegt. Die Beschwerdeführerin dagegen meint, das Interesse am Ausbau der Bahnhofstrasse bzw. der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Luterbachstrasse ohne Verbreiterung der Bahnhofstrasse sei der Vorzug zu geben; die Breite der Bahnhofstras-

se von 5 m vermöge den Verkehr zum Bahnhof, zur Post und zur Bank und zum Café spielend aufzunehmen; sie erlaube auch das Kreuzen zweier Lastwagen. Das Abbiegen von der Luterbachstrasse in die Bahnhofstrasse bedinge keine Verbreiterung der Bahnhofstrasse von 5 m auf 6.5 m; diese könne ohne Beeinträchtigung der Liegenschaft Schläfli realisiert werden. Die Schlussfolgerung im Einspracheentscheid des Bau-Departementes, die Bahnhofstrasse müsse auf 6.5 m verbreitert werden, wenn auf den Bahnweg verzichtet werde, sei sachlich nicht gerechtfertigt und unhaltbar.

Richtig zu stellen ist vorerst, dass das Bau-Departement in seinem Entscheid mit keinem Wort festgehalten hat, die Bahnhofstrasse müsse von 5 m auf 6.5 m verbreitert werden, wenn auf einen Anschluss des Bahnweges verzichtet werde. Darin wurde nur die Meinung der SBB festgehalten und wiedergegeben.

Wenn auf den Anschluss des Bahnweges verzichtet wird, muss der gesamte Verkehr von der Luterbachstrasse über die Bahnhofstrasse erfolgen, um in die entsprechenden Quartiere zu gelangen. Dies hätte - mit oder ohne Verbreiterung der Bahnhofstrasse - aus folgenden Gründen einschneidende Konsequenzen. Die Luterbachstrasse müsste von der Liegenschaft Haus Stalder (GB 307) bis zur grössten Breite der Strasse von 11 m, die sich zwischen den Gebäuden Nr. 164 und 173 befindet, kontinuierlich verbreitert und dann wieder allmählich verschmälert werden, bis die ursprünglich vorgesehene Breite von 7 m wieder erreicht ist. Dies wäre erst vor dem Fuss-

gängerstreifen nördlich der Fabrikstrasse der Fall. Diese Verbreiterung der Luterbachstrasse hätte auch die Verbreiterung der Einmündung der Bahnhofstrasse um ca. 5 m und den Einbau einer Linksabbiegespur von 85 m Länge, die sich zusammensetzt aus dem Auscherbereich (30 m), dem Verzögerungsbereich (35 m) und dem Stauraum (20 m) zur Folge. Wegen dieser Verbreiterung der Einmündung der Bahnhofstrasse und der Luterbachstrasse müsste mehr Land beansprucht werden, was erstens die Kosten der Verbindungsstrasse verteuern und zweitens grössere Eingriffe in das Privateigentum erfordern würde. Diese grösseren Eingriffe bewirkten ein Näherrücken der Strassen an die bestehenden Liegenschaften, und zwar im Westen auf ca. 3.5 m und im Norden bei der Einmündung auf ca. 10 m, was ein massives Verschieben der Baulinie in das Gebäudeinnere nach sich zöge. Eine solche Planung ist als unzweckmässig und unangemessen zu bezeichnen. Zudem verletzt eine solche Planung das Prinzip der Verhältnismässigkeit und ist daher abzulehnen.

Die Beschwerdeführerin ist schliesslich der Meinung, das Gesamterschliessungskonzept dieses Gebietes sei für die Entscheidfindung gar nicht in Betracht gezogen worden.

Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Wie sie selbst erwähnt, sehen der Nutzungsplan und der Richtplan der Gemeinde vor, dass das Wohngebiet zwischen der Fabrikstrasse und dem Bahnweg durch Erschliessungsstrassen von der Fabrikstrasse her erschlossen werden soll (Verlängerung der Gartenstrasse nach Norden,

Verbindung westlich des heutigen Eckhauses Oeschbachstrasse-Fabrikstrasse und Erschliessungsstrasse südlich der Post). Diese Strassen sind jedoch nur für die Erschliessung eines bestimmten Quartiers gedacht und nicht für die Erschliessung des Bahnwegquartiers mit Bahnhof, Bank, Restaurant und Café. Wird aber die Erschliessung über den Bahnweg nicht zugelassen, bedeutet das entgegen dem Planungskonzept vermehrter Verkehr in den reinen Quartierstrassen und somit mehr Lärm in den Wohnquartieren, was einer Verringerung der Wohnqualität dieser Gebiete gleichkommt. Solche Auswirkungen können mit der Erschliessung des Bahnhofquartiers über den Bahnweg vermieden werden. Der Bahnweg besteht schon heute und dient als Erschliessung von der Luterbachstrasse her. Diese Erschliessungsmöglichkeit ist auch weiterhin zu garantieren. Dies wird erreicht durch den Ausbau und die Absenkung des Bahnweges sowie durch den in der Unterführung vorgesehenen Anschluss an die tiefer gelegte Luterbachstrasse.

So kann auch verhindert werden, dass der Lärm von einem Quartier ins andere, nämlich von einem mehr lärmigen in heute noch nicht durch Lärm vorbelastete Wohngebiete verlagert wird.

Aus all diesen Gründen ist ersichtlich, dass ein Verzicht auf den Bahnweg und somit eine Erschliessung über die Bahnhofstrasse technisch wohl machbar aber planerisch wie rechtlich nicht gerechtfertigt und somit als unzweckmässig zu bezeichnen ist. Im übrigen betreffen die Einwände gegen den Bahnweg die Strassenplanung der Gemeinde, welche vom Regie-

rungsrat nur aus Gründen qualifizierter Unzweckmässigkeit nicht in der kantonalen Erschliessungsplanung berücksichtigt werden könnte (§ 18 BauG). Eine solche liegt ganz klar nicht vor.

Die Beschwerde ist deshalb vollumfänglich abzuweisen; die Verfahrenskosten sind der Beschwerdeführerin aufzuerlegen.

IV.

Der vom Bau-Departement unterbreitete Erschliessungsplan "Luterbachstrasse" in Deitingen wird genehmigt, da er recht- und zweckmässig ist. Das Tiefbauamt wird angewiesen, die aus den Verhandlungen mit den Einsprechern resultierenden Aenderungen gegenüber dem Auflageplan entsprechend vorzunehmen und den neuen Plan auszuarbeiten.

Es wird

beschlossen:

1. Der kantonale Erschliessungsplan "Luterbachstrasse" in Deitingen wird im Sinne der Erwägungen genehmigt.
2. Die Beschwerde Charles Niggli wird wegen Rückzugs als gegenstandslos von der Geschäftskontrolle abgeschrieben. Der geleistete Kostenvorschuss wird zurückerstattet.

3. Die Beschwerde Margrit Erne-Zuber wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
4. An die Kosten des Verfahrens hat die Beschwerdeführerin 600 Franken zu bezahlen, an welche der geleistete Kostenvorschuss angerechnet wird.

Der Staatsschreiber:

Dr. K. Schwaller

Kostenabrechnung und
Verteiler Seite 17

Kostenabrechnungen

Margrit Erne-Zuber, Zürich

Verfahrenskosten:	Fr. 600.--	(Fr. 300.-- von Kto.
Kostenvorschuss:	Fr. 300.--	119.650 auf
	<u> </u>	2000.431.0 umbuchen)
zahlbar innert	Fr. 300.--	(Kto. 2000.431.00)
30 Tagen	=====	(Staatskanzlei Nr. 302)
		ES

Charles Niggli, Zollikon

Rückerstattung des		
Kostenvorschusses:	Fr. 300.--	(v. Kto. 119.650)
	<u> </u>	

Geht an:

- Bau-Departement (3) pw/br
- Rechtsdienst pw
- Departementssekretär
- Amt für Raumplanung (3), mit 1 gen. Plan (später)
- Tiefbauamt (3), mit 3 gen. Plänen (später)
- Finanzverwaltung/Debitorenbuchhaltung
- Finanzverwaltung (2), zum Umbuchen
- Bau-Departement (3) br (für Finanzverwaltung als Ausgaben-Anweisung)
- Kreisbauamt I, 4500 Solothurn, mit 1 gen. Plan (später)
- Ammannamt der Einwohnergemeinde, 4707 Deitingen (2), mit 1 gen. Plan (später)
- Baukommission der Einwohnergemeinde, 4707 Deitingen
- Planungskommission der Einwohnergemeinde, 4707 Deitingen
- Charles Niggli, Neuhausstr. 6, 8702 Zollikon,
EINSCHREIBEN
- Herrn Dr. H.G. Erne-Zuber, Goldaustr. 42, 8006 Zürich,
mit Einzahlungsschein/EINSCHREIBEN
- Amtsblatt, Publikation des Dispositivs Ziffer 1