

125/14



# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATES DES KANTONS SOLOTHURN

VOM

23. Februar 1979

Nr. 1055

## I.

1. Durch verschiedene Vorstösse im Kantonsrat wurde der Regierungsrat beauftragt, den Bau eines Basistunnels durch den Passwang gründlich zu studieren und vorzubereiten. Die eingehenden Ueberprüfungen des Problems haben ergeben, dass es nicht genügen kann, lediglich einen Tunnel zu bohren, sondern dass eine leistungsfähige Strassenverbindung von der Kantonsgrenze durch das Lüsseltal auf der Nordseite des Passes und eine angemessene Fortführung der leistungsfähigen Strasse auf der Südseite des Passwanges vorzusehen ist, wobei auf den Anschluss an die Nationalstrasse N 1 und auf die Birstalstrasse T 18 Rücksicht genommen werden muss. Um diesem Auftrag gerecht zu werden, hat der Regierungsrat die entsprechenden Studien in Auftrag gegeben (RRB Nr. 977 vom 2.3.1973). Der Auftrag umfasste die Errechnung der mutmasslichen Kosten, die Festlegung des geologisch und vom Standpunkt des Verkehrs aus richtigen Standorts des Basistunnels sowie die Linienführung der neuen Strasse im Gebiete der betroffenen Gemeinden. Es zeigte sich, dass Umfahrungen studiert werden mussten und zwar auf beiden Seiten des Passes.
2. In Erschwil drängte sich das Studium einer Umfahrungsstrasse auf; ihre Linienführung war bereits im Jahre 1969 bei der Durchführung der Ortsplanung untersucht worden. Aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich wegen des Widerstandes in der Gemeinde, wurde es als zweckmässig betrachtet, diesen Strassenzug nicht im allgemeinen Bebauungsplan der Gemeinde (Ortsplanung) festzulegen, der vom Regierungsrat im Jahre 1976 (RRB Nr. 3040 vom 19.5.1976) genehmigt worden ist.



15. Neuschwander Anna, Niederebnet 122, Erschwil

16. Wyser-Roth Irene und Roth Bernadette, Schmelzistr. 40, Erschwil  
alle Erschwil, sowie

17. kollektiv 348 Unterzeichnende

2. Einwendungen gegen Notwendigkeit der Strasse;  
Immissionen und Schadenersatzansprüche

Die meisten Einsprecher bezweifeln die Notwendigkeit eines Pass-  
wang-Basistunnels; speziell aber wenden sie sich gegen Bau und  
Betrieb der Umfahrungsstrasse von Erschwil, welche wertvolles  
Bauland entwerte und den Bewohnern der Ortschaft vor allem  
wesentliche Belästigungen bringe. Der wirtschaftliche Nutzen für  
die Oeffentlichkeit, die Gemeinde und die Privaten sei keines-  
wegs erwiesen. Insbesondere sei mit erheblichem Lärm und mit  
Gestanksimmissionen zu rechnen. Im weitern wird allgemein auf  
die Entschädigungsfrage hingewiesen, und es werden Ansprüche für  
Entwertung des Landes (Minderwert, Inkonvenienzen aller Art usw.)  
geltend gemacht.

3. Einsprachen im einzelnen

Alle Einsprecher machen Entschädigungsforderungen für Entwertung  
der Grundstücke durch die Umfahrungsstrasse und allfälligen Real-  
ersatz geltend. Hiezu ist festzuhalten, dass die Schadenersatz-  
forderungen im speziellen Entschädigungsverfahren nach der Bau-  
gesetzgebung behandelt werden. Dieses bildet einen Bestandteil  
des besonderen Enteignungsverfahrens, welches zu gegebener Zeit  
durchgeführt wird. Gegen die Immissionen durch Lärm, Abgase und  
andere Einwirkungen wenden sich die Einsprecher Nr. 1, 2, 6, 9,  
10, 11, 12 und 16 sowie die Kollektiveinsprache Nr. 17. Die Ver-  
legung des Trasses in westlicher Richtung verlangen die Ein-  
sprecher Nr. 3, 14 und 16, die teilweise auch eine Untertunnelung  
verlangen, insbesondere die Gebrüder Neuschwander AG. Den ganzen  
Strassenzug, speziell die Umfahrung, erachten nicht als notwendig  
die Einsprecher Nr. 6, 7, 8, 11, 15 und 17. Einsprecher Nr. 7,  
Herr Paul Borer, Restaurant Kreuz, weist darauf hin, dass er  
nicht eine Umfahrung, sondern eher eine Zufahrt zu seinem Gewer-  
betrieb benötige, während Herr Leo Christ, Einsprache Nr. 9,  
den ihm zugemuteten Umweg bemängelt, welchen die Umfahrungs-  
strasse mit sich bringe. In der Einsprache Nr. 16, Wyser-Roth

Irene und Roth Bernadette, wird darauf hingewiesen, dass der Kanton sich mit Recht gegen die Schnellbahn Bern- Zürich der SBB gewendet habe und zwar aus Umweltschutzgründen. Aus denselben Gründen sei das Lüsseltal von einer derartigen Belastung durch den Durchgangsverkehr zu verschonen. In der Kollektiv-eingabe Nr. 17, welche vom Erstunterzeichneten, Herrn Hubert Allemann-Hänggi vertreten wird, werden namentlich folgende Ein-wendungen erhoben. Zuerst sei einmal der endgültige Entscheid über den Passwang-Basistunnel zu fällen, bevor in Erschwil Land in einem Strassen- und Baulinienplan mit einem Bauverbot belegt werde. Das Strassentrasse sei ausserhalb des Baugebietes zu verlegen, da Lärm und Abgase entstünden. Allenfalls sei die Umfahrungsstrecke zu untertunneln, was einem modernen Landschafts-schutz entspräche. Im weitern wird, wie in Einsprache Nr. 16, auf die Bekämpfung des Schnellbahnprojektes Bern - Zürich durch den Kanton hingewiesen. Folglich müsse der Kanton konsequenterweise auch diese Umfahrungsstrasse und letzten Endes auch den Basis-tunnel ablehnen. Ohne diesen Tunnel sei auch die Umfahrungs-strasse überflüssig.

4. Der Regierungsrat zieht in Erwägung und stellt fest:

Die Einsprachen lassen sich in verschiedene Gruppen zusammen-fassen.

a) Entwertung der Grundstücke, Entschädigungsansprüche

Die in allen Einsprachen vorbehaltenen Entschädigungsan-sprüche, seien es Forderungen für Schadenersatz oder Réal-ersatz, sind nicht im hier zur Frage stehenden Plangenehmigungs-verfahren zu behandeln. Sie sind vielmehr in das Landerwerbs-verfahren zu verweisen, welches erst erfolgt, wenn zu gegebener Zeit der Baubeschluss gefasst ist. In dieser Hinsicht wird auf die Ausführungen II, 3. hingewiesen. Im heutigen Zeitpunkt kann, im Sinne der massgebenden Vorschriften der Baugesetz-gebung, auf Schadenersatzforderungen, die noch nicht aktuell sind, nicht eingetreten werden. Die finanziellen Ansprüche der betroffenen Grundeigentümer bleiben in vollem Umfang gewahrt.

b) Beeinträchtigung des Wohngebietes durch Lärm und Abgase

Im Einvernehmen mit den Gemeindebehörden ist das Trasse der Umfahrungsstrasse so gewählt worden, dass es an den westlichen Rand des rechtlich ausgeschiedenen Baugebietes zu liegen kommt. Die Strasse wird in der Weise angelegt, dass die Immissionen auf ein Mindestmass reduziert werden (Ausnutzung des Geländes, allfällige Anlage von Erdwällen und geeigneten baulichen Massnahmen und Einrichtungen). Auf diese Weise sollen die Belästigungen auf ein Minimum verringert werden. Auf jeden Fall werden sie erheblich kleiner sein als wenn der vermehrte Durchgangsverkehr sich durch die Dorfstrasse zwingen müsste, welche übrigens im laufenden Jahr ausgebaut werden soll. Eine Umfahrungsstrasse liegt ohne Zweifel im Interesse der längs der Dorfstrasse angesiedelten Bewohner. Bei einer zweckmässigen Ausführung wird die neue Strassenanlage eine Verbesserung der Wohnqualität bringen.

c) Verlegung des Trasses

Bei der Ueberarbeitung des Strassen- und Baulinienplanes, der hier zur Diskussion steht, ist das Strassentrasse durch die technischen Organe so weit nach Westen ausgewichen, als es die Topografie des Geländes erlaubt hat. Nicht vertretbar wäre die Wahl einer Steigung von mehr als 5 %, welche das Anfügen einer Kriechspur zur Folge hätte. Dadurch würden Lärm und Gestank nicht vermindert, sondern im Gegenteil vermehrt, abgesehen von der natürlich auch im Strassenbau zu berücksichtigenden Kostenfrage.

d) Untertunnelung

Die Untertunnelung der Strasse im Bereiche des Dorfes ist vor allem eine finanzielle Frage, über welche sich zur Zeit nichts Definitives aussagen lässt. Dieser Entscheid kann auf den Zeitpunkt der Ausführung verschoben werden, da das gewählte Trasse auch die Tunnelvariante baulich ohne weiteres ermöglicht. Es können jedoch aus den genannten Gründen hier keine Zusicherungen für den an sich verständlichen Wunsch gemacht werden. Eine Führung der Strasse mit zweckmässigen lärmhindernden Einrichtungen dürfte als genügend gelten.

e) Ablehnung der Umfahrungsstrasse

Ein Passwang-Basistunnel setzt eine leistungsfähige Zusatzstrasse voraus. Für das Problem der Verlegung des Trasses ausserhalb des Baugebietes kann auf lit. c) verwiesen werden. Die Lärm- und Abgasfrage ist unter lit. b) hiervoor behandelt worden. Es trifft zu, dass sich der Regierungsrat mit Nachdruck gegen die Verlegung der Schnellbahn Bern - Zürich in das kürzlich in Gesamtmeliorationen zusammengelegte Gebiet im äusseren Wasseramt gewandt hat. Dabei wurde die Frage aufgeworfen, ob es gerechtfertigt sei, eine solche Schnellbahn zu errichten, welche Eingriffe solchen Ausmasses bringe und deren Nutzen in keinem Verhältnis zu den Aufwendungen stehe. Man kann auch beim Passwang-Basistunnel diese Frage ohne Zweifel stellen. In diesem Zusammenhang ist auf die nachfolgenden Ausführungen zu verweisen.

III.

1. Ueber die mit der Sicherstellung des künftigen Strassentrasses im obern Lüsseltal und mit dem allfälligen Bau des Passwang-Basistunnels und seiner Zufahrten zusammenhängenden schwierigen Fragen, hat das Bau-Departement im September 1976 in Büsserach eine Aufklärungsversammlung veranstaltet, zu welcher die Regionalplanungsgruppen Laufental-Thierstein-Dorneck, die Repla Thal, sowie sämtliche Gemeinden der Amtei Thierstein und Dorneck und die Gemeinde Mümliswil-Ramiswil eingeladen wurden. Die meisten Eingeladenen liessen sich vertreten. Die Sachbearbeiter des Bau-Departementes erläuterten anhand von Plänen das in Frage stehende Strassentrasse, die Lage und Länge des Tunnels, sowie die verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte. Für den Tunnel wurden verschiedene Lösungen vorgestellt und die sich aufdrängende Variante in den Vordergrund gestellt. Bei dieser Versammlung wurde zum Ausdruck gebracht, dass die Erstellung eines Tunnels ohne den gleichzeitigen angemessenen Ausbau der Zufahrtsstrassen nicht befriedigen könne, weil für die betroffenen Ortschaften allzu starke Belästigungen im Verkehrsablauf und Immissionen entstünden. Die Umfahrung von Erschwil dränge sich auf, weil sonst der Verkehr durch das Dorf auf der bestehenden Ortsdurchfahrt die Bewohner

in unzumutbarer Weise belästigen würde. Bei der Wahl der Umfahrroute seien im Laufe der gründlichen Bearbeitung gegenüber dem ursprünglichen Projekt wesentliche Verbesserungen erreicht worden. Die Strasse liege am äusseren Rande eines in grosszügiger Weise ausgeschiedenen Baugebietes. Der Uebergang zum westlich anschliessenden Landwirtschaftsgebiet werde durch verschiedene Ueberführungen hinreichend sichergestellt. Die Strasse weiche dem Baugebiet so weit nach Westen aus, als die topografischen Verhältnisse (Vermeidung einer Kriechspur, nicht übermässige Eingriffe ins Landschaftsbild) es zulassen.

Es gehe vorerst nicht um den Ausbau der Strasse und des Passwang-Basistunnels, sondern im Sinne einer zweckmässigen Planung um die Verhinderung von Fehlentscheiden und Fehlinvestitionen. Solche volkswirtschaftliche Verluste und Mehrkosten könnten entstehen, wenn das geeignete Trasse nicht gesichert würde. An der Zusammenkunft in Büsserach entstand dieser Argumentation kein Widerspruch. Eine hierauf angeordnete Umfrage bei den Regionalplanungsgruppen und den betroffenen Gemeinden ergab das eigenartige Resultat, dass sich die meisten Angefragten nicht in klarer Weise äusserten. Die Regionalplanungsgruppen verzichteten auf eine Stellungnahme und die Gemeinden versuchten sich in dieser zweifellos heissen Frage möglichst neutral zu verhalten.

2. Der Regierungsrat hat bei dieser Sachlage zu entscheiden, ob er im heutigen Zeitpunkt auf die Ausführung eines Passwangtunnels und die erforderlichen Zufahrten für alle Zeit verzichten solle oder ob es nicht zweckmässiger sei, die Entscheidungsfreiheit durch die erforderlichen Strassenpläne offen zu halten. Die Sicherstellung der Strassenroute ist in jenen Gebieten erforderlich, wo Bauten in Frage kommen könnten. Hiezu ist das Dorfgebiet von Erschwil zu rechnen, wo sich eindeutig die Frage der Ueberbauung des westlichen Dorfteils stellt, wie sich aus den Akten ergibt.

Berechnungen haben ergeben, dass der Passwang-Basistunnel mit den beidseitigen Zufahrten bei angemessener Ausführung einen Kostenaufwand von mutmasslich 60 Millionen (Stand 1976) erfordern dürfte. Dabei wird von einer Länge des Tunnels von 1,2 km und einer Tunnelbreite von 7,50 m ausgegangen.

Die Zufahrten werden grundsätzlich in einer Breite von 7,50 m vorgesehen, was als hinreichend, aber nicht als übertrieben gelten kann. Zum Vergleich diene die Thalstrasse von Balsthal - Welschenrohr, welche auf 9 m Breite ausgeführt ist.

3. Nachdem verschiedene parlamentarische Vorstösse in einem längern Zeitraum mit Nachdruck die Erstellung eines Passwang-Basistunnels gefordert haben und nachdem der Ausbau der Hauptstrasse T 18 im Birstal voranschreitet, erscheint es als unrichtig und als verfrüht, über den Passwang-Basistunnel einen endgültigen definitiven Entscheid zu fällen. Es wäre unklug und es würde von einer kurzsichtigen Planung und von einem gewissen Opportunismus zeugen, wenn es der Regierungsrat unterliesse, einer an sich verständlichen örtlichen Opposition gehorchen eine regionale volkswirtschaftliche und staatspolitische Frage in dieser Weise zur Unzeit zu präjudizieren. Im Sinne einer den Verhältnissen gerecht werdenden Strassenbaupolitik liegt es, den Entscheid offen zu halten.
4. Aus diesen Gründen ist das ernsthafte Problem im Auge zu behalten. Es ist klar, dass sich ein solch aufwendiges Projekt nur verwirklichen lässt, wenn sich Bund und Nachbarkantone mit wesentlichen Beiträgen beteiligen. Hierüber werden zu gegebener Zeit konkrete Verhandlungen zu führen sein. In jenem Zeitpunkt wird auch abzuklären sein, ob entsprechend dem Wunsche einzelner Einsprecher eine Untertunnelung in Frage kommen kann. Im weitern sind dannzumal auch Abklärungen volkswirtschaftlicher Art (Kostennutzenverhältnis) sowie ein vertieftes Studium der Frage erforderlich, ob die Passwangroute bei einer hohen Belastung der Birstalstrasse T 18 nicht zu sehr vom Durchgangsverkehr überschwemmt würde, ohne dass der Region Schwarzbubenland/Birstal ein entsprechender Nutzen entstände, erforderlich. Man hat es schon zu oft erlebt, wie sich die öffentliche Meinung innert kurzer Zeit wesentlich gedreht hat und wie Entscheide, die allen sehr klug und fortschrittlich erschienen, bei veränderter Stimmungslage von denselben Kreisen als kapitale Fehler kritisiert wurden.

Nach einem Planungsgrundsatz, der im neuen Baugesetz vom 3. Dezember 1978 festgehalten wird - das freilich zur Zeit noch nicht in Rechtskraft ist -, sind Nutzungspläne alle 10 Jahre nach ihrem Inkrafttreten zu überprüfen. Dies ermöglicht, sie den neuen Verhältnissen anzupassen und sie allenfalls aufzugeben, sofern sie nicht mehr einer Notwendigkeit entsprechen oder sich die Auffassungen geändert haben.

IV.

Gegen den vorliegenden Strassen- und Baulinienplan sind, wie hievordargelegt worden ist, keine Einwendungen geltend gemacht worden, welche rechtfertigten, die planliche Sicherstellung der Umfahrung von Erschwil im heutigen Zeitpunkt aufzugeben. Der Regierungsrat muss bei den dargelegten Gründen an der Sicherstellung einer Umfahrungsstrasse im Gebiet der Gemeinde Erschwil festhalten.

Aus diesen Erwägungen sind die Einsprachen gegen den vorliegenden Strassen- und Baulinienplan abzuweisen.

Die Entschädigungsfragen aller Art (Entwertung der Grundstücke, Realersatz und Anpassungsarbeiten usw.) sind nach den gesetzlichen Vorschriften zu gegebener Zeit im speziellen Entschädigungsverfahren zu behandeln. Sie werden sich erst konkret ergeben, wenn der vom Volk zu treffende Beschluss über die Ausführung des Strassenzuges gefasst sein sollte. Auf diese Entschädigungsfragen kann folglich im vorliegenden Verfahren nicht eingetreten werden.

V.

Es wird

beschlossen:

1. Die hievoraufgeführten Einsprachen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2. Der aufgelegte Strassen- und Baulinienplan "Umfahrung Erschwil" wird genehmigt.

Der Staatsschreiber

Dr. Max G. [Signature]

Bau-Departement (3) ER/fr/k  
Rechtsdienst des Bau-Departementes (2)  
Kant. Tiefbauamt (5), mit 2 genehmigten Plänen  
Kant. Amt für Raumplanung (2), mit 1 genehmigten Plan  
Kreisbauamt III, 4143 Dornach, mit 1 genehmigten Plan  
Ammannamt der Einwohnergemeinde, 4228 Erschwil (2), mit 1 Plan  
Amtsblatt (Publikation der Genehmigung, Ziff. 2)

EINSCHREIBEN an:

Allemann-Hänggi Hubert, 4228 Erschwil  
Allemann-Bieli Walter, Nonnenbrühl 225, 4228 Erschwil  
Frau Borer-Allemand Anna, Schmelzistrasse 34, 4228 Erschwil  
Frau Borer-Bleuel Anna, Schulweg 13, 4228 Erschwil  
Borer-Roth Beda, Schmelzistrasse 45, 4228 Erschwil  
Borer-Vogt Josef, Im Moos 237, 4228 Erschwil  
Borer-Schmidlin Paul, Gasthaus zum "Kreuz", 4228 Erschwil  
Borer-Borer Werner, Landwirt, 4228 Erschwil  
Christ-Allemand Leo, Landwirt, Ilbachstrasse 57, 4228 Erschwil  
Christ-Vogt Paul, Ilbachstrasse 207, 4228 Erschwil  
Grolimund-Flühler Leo, Schulstrasse 193, 4228 Erschwil  
Heizmann-Häner Werner, Kirchgasse 186, 4228 Erschwil  
Frau Marie Jeker-Nyffenegger, Schmelzistrasse 61, 4228 Erschwil  
Gebr. Neuschwander AG, Metallwarenfabrik, 4228 Erschwil  
Frau Neuschwander Anna, Niederebnet 122, 4228 Erschwil  
Frau Wyser-Roth Irene, Schmelzistrasse 40, 4228 Erschwil (3)  
für sich und die Miteinsprecher  
Allemand-Hänggi Hubert, Niederebnet 196, 4228 Erschwil (10)  
als Erstunterzeichner der Kollektiveinsprache