



Kantonale Planungsstelle SOLOTHURN
8. SEP. 1964
Akten Nr.

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL
DES
REGIERUNGSRATES DES KANTONS SOLOTHURN

VOM
1. September 1964

Nr. 4099

Der Regierungsrat übertrug mit Beschluss Nr. 2 vom 7. Januar 1964 die endgültige Detailprojektierung sowie die Bauleitung für die Rankwaagbrücke inkl. Vorlandbrücke, sowie Strassenanpassungen an beiden Brückenköpfen dem Ingenieurbüro E. Frey in Olten. Das Bau-Departement unterbreitet nun die von diesem Ingenieurbüro erstellten Detailprojekte zur Genehmigung durch den Regierungsrat.

Der Situationsplan des Ausführungsprojektes (Plan R 1/1 M 1 : 500 vom September 1963) wurde vom Bau-Departement nach Anhören der Gemeinden Olten und Winznau auf Grund von § 11^{bis} des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/24. Mai 1964 in der Zeit vom 15. Juni bis 14. Juli 1964 als Strassenplan öffentlich aufgelegt. Auflageorte waren das kantonale Tiefbauamt, das Stadtbauamt Olten und das Schulhaus Winznau. Während der Auflagefrist gingen folgende Einsprachen ein:

- a) Otto Schibli, Schmiedemeister, vorderer Steinacker 29, Olten, und 5 Mitunterzeichner;
- b) Einwohnergemeinde Olten, Stadtbauamt;
- c) Gas- und Wasserwerk Olten;
- d) Aare-Tessin AG für Elektrizität, Olten.

Das Bau-Departement führte am 10. August 1964 mit den Einsprechern eine Einigungsverhandlung durch. Dabei konnte in verschiedenen Punkten eine Verständigung erzielt werden. Die Einsprachen als solche wurden jedoch aufrechterhalten, so dass der Regierungsrat nach § 11^{bis} Ziff. 1 Abs. 3 des Baugesetzes darüber zu entscheiden hat.

Der Regierungsrat stellt fest und zieht in Erwägung:

1. Die Prüfung der Einsprachen ergibt folgendes:

- a) Einsprache Otto Schibli und Mitunterzeichner

Die Einsprecher führen aus, die im Projekt vorgesehene Rücksicht-

nahme auf eine eventuelle spätere Schiffbarmachung der Aare erfordere, dass die Brücke wesentlich höher über der Aare liege, als wenn sie nur entsprechend den Bedürfnissen des Strassenverkehrs geplant werden könnte. Demzufolge müssten die Auffahrtsrampen, insbesondere auf Oltnar Boden, wesentlich grösser, länger und wohl auch steiler angelegt werden. Die höhere Lage und die grösseren Auffahrtsrampen verursachten Mehrkosten von über 1 Mio. Franken. Da die Schiffbarmachung der Aare vom Volke noch nicht beschlossen sei, eine entsprechende Abstimmung aber offenbar in den nächsten Monaten zu erwarten sei, sollten keine Mehrausgaben in solcher Höhe beschlossen werden, welche sich bei einem ablehnenden Volksentscheid als unnötig und ungerechtfertigt erwiesen. Die Einsprecher machen sodann noch geltend, dass die im Projekt der Rankwaagbrücke angegebene Rücksichtnahme auf die Aare-Schiffahrt auf falschen Annahmen beruhe. Nach einem Exklusivbericht von Werner Rings in der Schweizer Illustrierten Zeitung vom 22. Juni 1964 müsse angenommen werden, dass bei Olten eine Scheune von fast 17.5 m Höhenunterschied entstehe, was offenbar nicht ohne Einfluss auf die Höhe des Wasserspiegels unter der Rankwaagbrücke bleiben könne.

Die im Projekt vorgesehene wesentliche Hebung der Rankwaagbrücke beruht in erster Linie auf verkehrstechnischen Ueberlegungen. Eingehende Untersuchungen haben nämlich ergeben, dass das Ziel des Verkehrs, der von Olten her in Zukunft über die Rankwaagbrücke gehen wird, zu etwa 70 % das Gösgeramt und zu etwa 30 % das Trimbacher Industriegebiet mit dem Güterbahnhof sein wird. Die Verkehrsbeziehung mit Trimbach, die somit wesentlich ist, kann nur dann richtig gelöst werden, wenn die Brücke die vorgesehene hohe Lage erhält. Der Kantonsrat hat deshalb der Höherlegung zugestimmt (vgl. Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 18.4.1962 über das Strassen- und Brückenbauprogramm 1962 S. 4). Zudem muss in absehbarer Zeit von Aarau nach Olten und weiter zum Autobahnanschluss Egerkingen eine neue 4-Spurstrasse gebaut werden. Von dieser Strasse her ist in Winznau eine Abzweigung über die Rankwaagbrücke nach Olten und anderseits über das Trimbacherfeld gegen den Hauenstein vorgesehen. Diese Strassenäste sind bis zur Rankwaagbrücke gemeinsam zu führen und verzweigen erst dort. Auf

der Höhe der heutigen Brücke ist eine solche Verzweigung aus topographischen Gründen nicht möglich; Sie kann nur in der vorgesehenen Höhenlage erfolgen.

Gemäss Art. 27 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916 und Art. 7 des Bundesratsbeschlusses betr. die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken vom 4. April 1923 hat der Bundesrat nach Anhörung der beteiligten Kantone dafür zu sorgen, dass die Schiffbarkeit der von ihm bezeichneten Gewässerstrecken nicht durch Bauten oder künstliche Veränderungen der Wasserrinne beeinträchtigt wird, und zu prüfen, in welcher Weise den Anforderungen der bestehenden und künftigen Schifffahrt Rechnung zu tragen ist; er wird insbesondere entscheiden, inwiefern die auszuführenden Bauten diesen Anforderungen von vornherein anzupassen sind oder die Anpassung für die Zeit der Eröffnung der Schifffahrt sicherzustellen ist: Die Aare von der Mündung in den Rhein bis zum Bielersee gehört der I. Klasse der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken an (Art. 2 des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923), so dass auf sie die erwähnten Bestimmungen Anwendung finden. Der Kanton muss somit entweder die neue Brücke schon heute den Erfordernissen einer künftigen Aareschifffahrt anpassen oder sich verpflichten, sie später auf seine Kosten abzuändern. Die Berechnungen haben ergeben, dass eine spätere Hebung der Brücke sehr teuer wäre und es bedeutend wirtschaftlicher ist, die Brücke von Anfang an den Erfordernissen der Aare-Schifffahrt anzupassen. Der Entscheid kann umso leichter getroffen werden, als die erwähnten Verkehrsbeziehungen ohnehin eine Höherlegung der Brücke verlangen, die auch den Bedürfnissen der Aareschifffahrt genügt.

Die Annahme der Einsprecher, das Solothurner Volk habe schon in den nächsten Monaten über die Schiffbarmachung der Aare abzustimmen, trifft nicht zu. Ein Entscheid in dieser Sache dürfte noch mehrere Jahre oder gar Jahrzehnte auf sich warten lassen.

Das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat auf Grund der erwähnten Bestimmungen geprüft, ob die neue Brücke den Erfordernissen einer künftigen Aareschifffahrt genügt. Gestützt auf seinen Bericht vom 9. Dezember 1963 hat der Bundesrat mit Beschluss

vom 16. Dezember 1963 das Projekt genehmigt. Damit fällt auch der Einwand dahin, dass die vorgesehene Rücksichtnahme auf die Aareschiffahrt von einer unrichtigen Annahme über die Höhe des künftigen Wasserstandes ausgehe. Bei der im Bericht der Schweizer Illustrierten Zeitung erwähnten Schleuse von fast 17.5 m Höhenunterschied dürfte es sich um die Ueberwindung der Staustufe beim Kraftwerk Gösgen handeln. Eine Staustufe in Olten selber ist in keinem der bekannten Projekte vorgesehen und wäre nach den gegebenen Verhältnissen auch gar nicht denkbar.

Die Einsprache erweist sich demnach als unbegründet. Sie ist abzuweisen.

b) Einsprache der Einwohnergemeinde Olten, Stadtbauamt

Die Einwohnergemeinde Olten ist Eigentümerin des Grundstückes Nr. 2006. Darauf haben die Baugenossenschaften Dreitannen und Olten & Umgebung im Baurecht die Häuser Nrn. 129 bis 143 erstellt. Die beiden Genossenschaften haben bei der Einwohnergemeinde Olten Entschädigungsansprüche für Wertverminderung und Inkonvenienzen sowie den Anspruch auf Instandstellung aller Anlagen, die wegen des Strassenbaues entfernt oder beschädigt werden, angemeldet. Die Einwohnergemeinde Olten hat diese Ansprüche zum Gegenstand ihrer Einsprache gemacht.

Im heutigen Verfahren geht es lediglich um die Genehmigung des Strassenplanes. Ansprüche, die sich auf Entschädigungen und Anpassungen beziehen, sind in einem späteren Verfahren zu behandeln. Da in der Einsprache keine Einwendungen gegen den Plan selbst erhoben werden, kann auf sie nicht eingetreten werden. Sie ist jedoch als Rechtsverwahrung für das spätere Entschädigungsverfahren aufrechtzuerhalten. Der Vertreter der Einsprecherin wurde anlässlich der Einspracheverhandlungen in diesem Sinne orientiert.

c) Einsprache des Gas- und Wasserwerkes Olten

Die Einwohnergemeinde Olten ist Eigentümerin der Grundstücke Nrn. 2465 und 2375, die vom Gas- und Wasserwerk benützt werden. Auch die Einsprache des Gas- und Wasserwerkes richtet sich nicht gegen den Plan als solchen, sondern ist vorsorglich zur Anmeldung

von Entschädigungs- und Anpassungsansprüchen eingereicht worden. Es gelten die gleichen Bemerkungen wie zur Einsprache b).

d) Einsprache der Aare-Tessin, AG für Elektrizität, Olten

Auch die Aare-Tessin hat lediglich Ansprüche auf Entschädigungen und Anpassungen angemeldet. Ueber die Anpassungsarbeiten konnte an der Einspracheverhandlung bereits weitgehend eine Verständigung erzielt werden. Auch hier gilt das bei der Einsprache b) Gesagte.

2. In materieller Hinsicht gibt der Plan zu folgender Bemerkung Anlass: Im Plan sind lediglich die Strassen- und Trottoirlinien festgehalten, während Baulinien fehlen. Baulinien gehören jedoch nach § 9 Abs. 1 Ziff. 2 und § 10 Abs. 1 Ziff. 2 des Baugesetzes zu den wesentlichen Bestandteilen eines Bebauungsplanes. Als vorläufige Baulinie ist deshalb der gesetzliche Strassenabstand zu bestimmen, der nach § 31 Abs. 1 des Normalbaureglementes 4 m beträgt.

Es wird

beschlossen:

1. Das Projekt des Ingenieurbüros E. Frey für die Rankwaagbrücke in Olten und Winznau einschliesslich Vorlandbrücke und Strassenanpassungen an beiden Brückenköpfen, wird genehmigt.
2. Der Situationsplan des Projektes gilt als Strassenplan im Sinne von § 11^{bis} des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/24. Mai 1964.
Die dagegen erhobenen Einsprachen werden, soweit darauf einzutreten ist, abgewiesen. Die Einsprachen der Einwohnergemeinde Olten, des Gas- und Wasserwerkes Olten und der Aare-Tessin, AG für Elektrizität, Olten, bleiben als Rechtsverwahrungen für das spätere Entschädigungsverfahren bestehen.
3. Der Strassenplan wird genehmigt.
Als Baulinie gilt vorläufig der gesetzliche Strassenabstand von 4 m. Dieser Abstand ist in den Plan einzuzeichnen.
4. Dem Staat Solothurn steht im Rahmen des genehmigten Strassenplanes nach § 16 des Baugesetzes das Enteignungsrecht zu.

5. Die Einwohnergemeinden Olten und Winznau werden ersucht, den genehmigten Strassenplan in gleicher Weise wie die Bebauungspläne der Gemeinde zur Einsicht offenzuhalten

Der Staatsschreiber:

Bau-Departement (4)
Jur. Sekretär des Bau-Departementes (2)
Kant. Tiefbauamt (4), mit Akten und 1 gen. Strassenplan
Kant. Hochbauamt (2)
Kant. Amt für Wasserwirtschaft (2)
Kant. Planungsstelle (2), mit 1 gen. Strassenplan
Kreisbauamt II, Olten (2), mit 1 gen. Strassenplan
Einwohnergemeinde Olten (3)
Stadtbauamt Olten (3), mit 1 gen. Strassenplan
Einwohnergemeinde Winznau (2), mit 1 gen. Strassenplan
Baukommission Winznau (2)
Herrn Otto Schibli, Schmiedemeister, vorderer Steinacker 29,
Olten (5), für sich und die Mitunterzeichner, einschreiben
Gas- und Wasserwerk Olten (2), einschreiben
Aare-Tessin, AG für Elektrizität, Olten, einschreiben
Baugenossenschaft Dreitannen, Olten
Baugenossenschaft Olten & Umgebung, Olten
Amtsblatt (Publikation folgenden Textes: "Der Strassenplan für die
Rankwaagbrücke in Olten und Winznau wird genehmigt.")