

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 18. Januar 2005

Nr. 2005/161

### **Kantonsstrasse H5a, Solothurn Entlastung West. Genehmigung der Erschliessungs- und Gestaltungspläne. Umweltverträglichkeitsprüfung und Behandlung der Einsprachen**

---

#### **1. Ausgangslage**

1.1 Das Bau- und Justizdepartement (BJD) hat in Anwendung von § 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (BGS 711.1) vom 8. Juni bis 7. Juli 2004 – unter dem Titel “Solothurn Entlastung West” – folgende Nutzungspläne öffentlich aufgelegt:

- Westtangente (Anschluss Bürenstrasse bis Weissensteinstrasse und Weissensteinstrasse: Bereich zwischen Heidenhubelstrasse und Florastrasse), Situation 1:1'000 (Dok.-Nr. B.12.1)
- Westtangente: Dammschüttung (nördlich Hans Huber-Strasse), Situation 1:1'000 (Dok.-Nr. B.12.3)
- Westtangente: Aarebrücke, Situation, Ansicht, Schnitte 1:200 / 1:100 (Dok.-Nr. B.31.1)
- Westtangente: Aaresteg (Velo- und Fussgängerbrücke), Situation, Ansicht, Schnitte 1:200 / 1:100 (Dok.-Nr. B.31.2)
- Westtangente: Tunnel Gibelin (Segetzstrasse bis Allmendstrasse), Situation, Längsschnitt, Schnitte 1:200 / 1:100 (Dok.-Nr. B.31.3)
- Kantonaler Teilzonen- und Gestaltungsplan, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen „Aareufer Mutten“, Situation 1:1'000 mit Sonderbauvorschriften (Dok.-Nr. B.12.2)
- Flankierende Massnahmen zur Westtangente (Bereich Vorstadt – Westbahnhof – Amtshausplatz, insbesondere Wengibrücke), Situation 1:1'000 (Dok.-Nr. B.12.4)

Gleichzeitig werden orientierend folgende Berichte und Pläne aufgelegt (nicht Bestandteil des Genehmigungsinhaltes):

- Technischer Bericht (Dok.-Nr. A.1)
- Umweltverträglichkeitsbericht (Dok.-Nr. A.2)
- Raumplanungsbericht (Dok.-Nr. A.3)

- Flankierende Massnahmen zur Westtangente, Bericht zum Erschliessungsplan, Mitwirkungsbericht (Dok.-Nr. A.4)
- Übersicht 1:25'000 (Dok.-Nr. B.11)
- Westtangente: Längenprofil 1:1'000/100 (Dok.-Nr. B.13)
- Westtangente: Landerwerb / Landbeanspruchung, Situation 1:1'000 (Dok.-Nr. B.15.1)
- „Aareufer Mutten“: Landerwerb / Landbeanspruchung, Situation 1:1'000 (Dok.-Nr. B.15.2)
- Westtangente: Querprofile 1:100 (Dok.-Nr. B.21)
- Westtangente: Brücke SBB, Situation, Ansicht, Schnitte 1:200 / 1:100 (Dok.-Nr. B.31.4)
- Westtangente: Brücke RM, Situation, Ansicht, Schnitte 1:200 / 1:100 (Dok.-Nr. B.31.5).

- 1.2 Bei der Anlage handelt es sich um eine Hauptstrasse, die mit Bundeshilfe gebaut wird und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt (Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011), Anhang Ziff. 11.2 und 11.3). Neben dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) liegt auch der Raumplanungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) vor. Massgebliches Verfahren für die UVP ist das Nutzungsplanverfahren.
- 1.3 Bei den aufgelegten Nutzungsplänen (§ 14 PBG) handelt es sich im Wesentlichen um Erschliessungspläne (§§ 39 - 43 PBG), zum Teil haben sie auch Gestaltungsplancharakter (§ 44 PBG). Die Erschliessungspläne legen insbesondere den Raum und Höhenlage der Verkehrsanlagen und die zugehörigen Grünanlagen fest, aber auch gestalterische Elemente und Grundsätze für die Verkehrsregelung, soweit diese für die Erschliessungspläne von Bedeutung sind. Mit dieser projektdefinierten Genauigkeit macht die Erschliessungsplanung ein nachlaufendes Baubewilligungsverfahren überflüssig (§ 3 Abs. 2 lit. b) der kantonalen Bauverordnung, KBV, BGS 711.61). Die Erschliessungspläne bilden insbesondere auch den Rechtstitel für die Abtretung des in den Erschliessungsplänen für die öffentlichen Anlagen bestimmten Landes sowie die Enteignung von aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechten und persönlichen Rechten von Mietern und Pächtern der von der Enteignung betroffenen Grundstücke (vgl. §§ 42 und 73 PBG i.V.m. § 228 des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch (BGS 211.1)).
- 1.4 Gegenstand des Projektes und mithin anfechtbar sind das Strassenprojekt selber, der kantonale Teilzonen- und Gestaltungsplan, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen „Aareufer Mutten“ und die flankierenden Massnahmen zur Westtangente.
- 1.5 Nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses sind die gleichzeitig aufgelegten Nutzungspläne des Kantons:

- Erschliessungsplan Bahnhofgebiet
- Erschliessungsplan Rötibrücke / Rötistrasse (PlanG)
- Erschliessungspläne Flankierende Massnahmen zur A5 (Pläne B, C, E, H, J, K, L).

Diese Pläne stehen für sich selbst und sind keine unmittelbare Folge aus Planung und Bau der Westumfahrung, zumal kein zusätzlicher Brückenübergang über die Aare angeboten wird. Die Planung Baseltor – Rötibrücke – Bahnhofplatz ergibt sich aus der Notwendigkeit des Ersatzes der Rötibrücke einerseits und aus den flankierenden Massnahmen zur A5 andererseits.

Das ändert nichts daran, dass die Planungen aufeinander abgestimmt sind und etappenweise umgesetzt werden. Sie werden auch gleichzeitig mit der Westumfahrung genehmigt.

- 1.6 Die flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen, gleichzeitig aufgelegt mit dem kantonalen Projekt der Westumfahrung und den zugehörigen flankierenden Massnahmen auf den Kantonsstrassen, liegen in der Kompetenz der kommunalen Planungsbehörden. Deren Inhalt interessiert im Zusammenhang mit dem kantonalen Strassenprojekt nur insofern, als sie die Intentionen der Westumfahrung unterstützen bzw. diesem konzeptionell nicht entgegenlaufen. Im Übrigen ist es aber Sache der städtischen Behörden über die Steuerung und Führung des Verkehrs auf dem übrigen städtischen Strassennetz zu befinden (Langsamverkehrskonzept, polizeiliche Verkehrs- und bauliche Massnahmen). Sowenig ein entfernt des Strassenprojektes wohnender Bürger legitimiert ist – etwa wegen Zunahme des Verkehrs auf der Strasse, an der er wohnt –, Einsprache zu führen (siehe im Detail Ziffer 6 hienach), so wenig ist es opportun und rechtlich haltbar, alle mit dem Bau der Westumfahrung verbundenen Auswirkungen auf den Verkehr des städtischen Strassennetzes planungs- und umweltrechtlich in den Entscheid über den Erschliessungsplan der Westumfahrung einzubeziehen. Der Wirkungskreis der flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassen- und Gemeindestrassennetz ist mit den aufgelegten Plänen definiert. Dieser stützt sich auf die im UVB dargestellten Berechnungen der durch den Bau der Westumfahrung ausgelösten Änderungen der Verkehrsströme. So kann es z.B. nicht Sache der vorliegenden Erschliessungsplanung sein, über die Frage von Tempo 30 auf dem nicht zum Perimeter der flankierenden Massnahmen gehörenden Herrenweg zu entscheiden.

Zu genehmigen sind gleichzeitig auch die kommunalen Planinhalte der flankierenden Massnahmen zur Westtangente (Dok. Nr. B 12.4), gegen die beim Regierungsrat keine Beschwerde eingereicht wurde.

## 2. Die Einsprachen

Innert der 30-tägigen Einsprachefrist sind gegen das Projekt folgende Einsprachen eingegangen:

1. Verkehrsclub der Schweiz VCS, Sektion Solothurn, Postfach 124, 4501 Solothurn handelnd durch die Co-Präsidenten Pascal Frey und Hansruedi Meyer v.d. Fürsprecher Thomas Biedermann, Bielstrasse 3, 4500 Solothurn

2. Fritz Lehmann, Muttenweg 10, 4500 Solothurn  
v.d. NEBIKER Treuhand AG, Hauptstrasse 1, 4450 Sissach  
v.d. Rechtsanwalt Caspar Baader, Ochsenegasse 19/21, 4460 Gelterkinden
3. A. Lehmann, Land- und Baumaschinen-Service, Bahnhofstrasse 7A, 4512 Bellach
4. LANDI Solothurn und Umgebung, Poststrasse 1, 4502 Solothurn
5. Corinne und Peter Liechti-Jörg, Schöngrünstrasse 75, 4500 Solothurn
6. Amadeo Ravicini, Grimmengasse 16, 4500 Solothurn  
v.d. Dr. iur. Max Flückiger, Bielstrasse 12, Postfach 555, 4502 Solothurn
7. Marti AG Solothurn, Bielstrasse 102, 4500 Solothurn  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
8. BR Bauhandel AG, Kurt Schütz, Industrie Neubuchs, 5001 Aarau  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
9. ZODIAC STUDIOS, Doris Imboden & Kaspar Brossi, Hans Huber-Strasse 38, 4500 Solothurn
10. Gruppe Privatpersonen  
v.d. Stampfli & Keller, Dr. iur. Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
11. Römisch-Katholische Kirchgemeinde Solothurn, Hauptgasse 75, 4500 Solothurn
12. Alphons Glutz-Blotzheim AG, Obachstrasse 31, 4500 Solothurn  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
13. Stockwerkeigentümer, Heilbronnerstrasse 13  
Bracher und Partner AG, Weissensteinstrasse 15, Postfach 130, 4503 Solothurn
14. Stockwerkeigentümer, Hans Huberstrasse 38  
Bracher und Partner AG, Weissensteinstrasse 15, Postfach 130, 4503 Solothurn
15. Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Sektion Solothurn, Andreas Schlupe, Präsident, 3254 Balm b. Messen
16. Fritz Lehmann, Martin Lehmann, Bernhard Lehmann, Peter Mosimann, Daniel Mosimann (= 16. a-e)  
v.d. Nebiker Treuhand AG, Hauptstrasse 1, 4450 Sissach
17. Hans Gygax, Römerstrasse 62, 4500 Solothurn  
v.d. Stampfli & Keller, Dr. iur. Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn

18. Peter Sollberger AG, Grabackerstrasse 1, 4500 Solothurn  
v.d. Bischof, Studer, Hauert, Advokatur & Notariat, Dammstrasse 21, 4502 Solothurn
19. Ypsomed AG, Brunnmattstrasse 6, Postfach, 3401 Burgdorf
20. Jumbo-Markt AG, 8305 Dietlikon  
v.d Frei + Reusser AG, Architektenbüro, Loretostrasse 14, 4503 Solothurn
21. Darya Giger-Haller, Herrenweg 11, 4500 Solothurn
22. Bewohner Tugginerquartier, c/o Fam. Urs Giger, Tugginerweg 3, 4500 Solothurn
23. Frieda Jenny-Kaiser, Römerstrasse 66, 4500 Solothurn  
v.d. Rolf Harder, Rechtsanwalt, Bielstrasse 111, Postfach 316, 4503 Solothurn
24. Hans Andreas Bühlmann, Hermesbühlstrasse 73, 4500 Solothurn
25. Andrea Ziltener, Herrenweg 7, 4500 Solothurn
26. Pia Allemann, Herrenweg 7, 4500 Solothurn
27. Suzana Plepel, Herrenweg 9, 4500 Solothurn
28. Gaston und Monica Jabas, Lackenhof, Hunnenweg 11, 4500 Solothurn
29. Procap, Schweizerischer Invalidenverband, Froburgstrasse 4, 4601 Olten

### **3. Behandlung der Einsprachen**

Die Einsprachen werden sub. Ziffer 6 hienach im Einzelnen behandelt, soweit sie nicht zurückgezogen wurden bzw. durch Vergleich als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden können.

- 3.1 Folgende Einsprachen wurden vorbehaltlos zurückgezogen und können von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden:
  - Nr. 7: Marti AG Solothurn, Bielstrasse 102, 4500 Solothurn  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
  - Nr. 13: Stockwerkeigentümer, Heilbronnerstrasse 13  
Bracher und Partner AG, Weissensteinstrasse 15, Postfach 130, 4503 Solothurn
  - Nr. 23: Frieda Jenny-Kaiser, Römerstrasse 66, 4500 Solothurn  
v.d. Rolf Harder, Rechtsanwalt, Bielstrasse 111, Postfach 316, 4503 Solothurn
- 3.2 Folgende Einsprachen werden zufolge Vergleichs zurückgezogen und können von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden:

- Nr. 2: Fritz Lehmann, Muttenweg 10, 4500 Solothurn  
v.d. NEBIKER Treuhand AG, Hauptstrasse 1, 4450 Sissach  
v.d. Rechtsanwalt Caspar Baader, Ochsenegasse 19/21, 4460 Gelterkinden
- Nr. 5: Corinne und Peter Liechi-Jörg, Schöngrünstrasse 75, 4500 Solothurn
- Nr. 6: Amadeo Ravicini, Grimmengasse 16, 4500 Solothurn  
v.d. Dr. iur. Max Flückiger, Bielstrasse 12, Postfach 555, 4502 Solothurn
- Nr. 8: BR Bauhandel AG, Kurt Schütz, Industrie Neubuchs, 5001 Aarau  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
- Nr. 9: ZODIAC STUDIOS, Doris Imboden & Kaspar Brossi, Hans Huber-Strasse 38, 4500 Solothurn
- Nr. 10: Gruppe Privatpersonen  
v.d. Stampfli & Keller, Dr. iur. Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
- Nr. 11: Römisch-Katholische Kirchengemeinde Solothurn, Hauptgasse 75, 4500 Solothurn
- Nr. 12: Alphons Glutz-Blotzheim AG, Obachstrasse 31, 4500 Solothurn  
v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
- Nr. 14: Stockwerkeigentümer, Hans Huber-Strasse 38  
Bracher und Partner AG, Weissensteinstrasse 15, Postfach 130, 4503 Solothurn
- Nr. 17: Hans Gygax, Römerstrasse 62, 4500 Solothurn  
v.d. Stampfli & Keller, Dr. iur. Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
- Nr. 18: Peter Sollberger AG, Grabackerstrasse 1, 4500 Solothurn  
v.d. Bischof, Studer, Hauert, Advokatur & Notariat, Dammstrasse 21, 4502 Solothurn
- Nr. 19: Ypsomed AG, Brunnmattstrasse 6, Postfach, 3401 Burgdorf
- Nr. 20: Jumbo-Markt AG, 8305 Dietlikon  
v.d. Frei + Reusser AG, Architektenbüro, Loretostrasse 14, 4503 Solothurn
- Nr. 22: Bewohner Tugginerquartier, c/o Fam. Urs Giger, Tugginerweg 3, 4500 Solothurn
- Nr. 29: Procap, Schweizerischer Invalidenverband, Froburgstrasse 4, 4601 Olten

3.3 Zuzolge der Verhandlungen mit den Einsprechern und Optimierungen ergeben sich gegenüber den vom 8. Juni bis 7. Juli 2004 öffentlich aufgelegten Nutzungsplänen folgende Änderungen:

- Kleinere Anpassungen des kombinierten Rad-/ Gehweges und Ergänzung des Vorplatzes bei der Dreibeinskreuzkapelle
- Abkröpfen der Römerstrasse bei der Einmündung in die Hans Huber-Strasse aufgrund des Baufeldes der „Kofmehlhalle“
- Wegrecht auf GB Nr. 6393 beim Widerlager Nord der Aarebrücke
- Die bestehenden Baumalleen beidseits des Damms werden nicht gefällt
- Kleinere Anpassungen des Grünstreifens und des kombinierten Rad-/ Gehweges im Bereich nördlich Damm bis Segetzstrasse
- Neue Ein- und Ausfahrten an der Querstrasse Knoten Obach - Knoten Glutz Blotzheim-Strasse
- Neue Gestaltung der Oblichter beim Portal Süd des Tunnels Gibelin
- Kleinere Anpassungen bei der Elektrozentrale und Pumpstation Segetzstrasse
- Verbreiterung des Tunnelbanketts West von 1.00 auf 1.10 m
- Verbreiterung des Tunnelbanketts Ost von 1.00 auf 1.25 m
- Zusammenfassen des Banketts und des Mehrzweckstreifens zu einem Standstreifen gleicher Breite in den Rampen des Tunnels Gibelin
- Kleinere gestalterische Anpassungen des Portal- und Rampenbereichs Nord des Tunnels Gibelin
- Kleinere Anpassungen bei der Einmündung Hermesbühlstrasse in die Westtangente
- Verschmälern der Fahrstreifen beim Ast Ost des Kreisels Bielstrasse
- Berücksichtigen der Parkplatzgestaltung beim Jumbo
- Korrektur eines Planfehlers: Es besteht keine Baumallee entlang der Weissensteinstrasse nördlich Jumbo
- Neugestaltung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen „Aareufer Mutten“ (siehe auch Ziffer 6.2 hienach).

Diese Änderungen sind weder von grundsätzlicher Bedeutung noch wird durch sie ein potentieller Dritter mehr betroffen als durch die aufgelegten Pläne. Insofern fehlt es an einer Betroffenheit im Sinne von § 19 PBG. Die Änderungen sind auch nicht wesentlich im Sinne von § 3 Absatz 2 lit. b) KBV, weshalb auch keine Baubewilligungspflicht indiziert ist. Die Änderungen sind in den zu genehmigenden Plänen nachgetragen, auch die abgeschlossenen Vergleiche mithin Gegenstand der Genehmigung. Für den Inhalt der Vergleiche wird im Übrigen auf die Akten verwiesen.

#### 4. Die Umweltverträglichkeitsprüfung

##### 4.1 Begründung des Vorhabens:

Gemäss § 9 Absatz 4 Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) enthält der UVB über eine öffentliche Anlage – wie die vorliegende – auch deren Begründung. Der UVB hält unter Ziffer 2.1 fest:

*„Das Projekt „Solithurn, Entlastung West“ hat zum Ziel, Wohn- und Zentrumsgebiete mittels einer neuen Umfahrung (inkl. besserer Verkehrsanbindung an das Nationalstrassennetz) wirkungsvoll zu entlasten und die Entwicklung des Wohn- und Arbeitsplatzgebietes Obach/Mutten voranzutreiben. Im Einzelnen soll das Projekt die folgenden Zwecke erfüllen:*

- Verbindung der Bezirke Wasseramt/Bucheggberg mit dem Bezirk Lebern und direkte Anbindung des Leberbergs ans Nationalstrassennetz*
- Entlastung des Stadtgebietes vom Nord-Süd-Verkehr*
- Ersatz für das heute überlastete innerstädtische Strassennetz*
- Aufwertung der Arbeitsplatzgebiete Obach/Mutten, Bellach, Langendorf und Oberdorf durch Anschluss an die Nationalstrasse auf kürzestem Weg.*

*Die folgenden Gründe sprechen daher für eine (möglichst rasche) Realisierung des Vorhabens:*

- Die Stadt Solothurn leidet ausserordentlich unter dem regionalen Durchgangsverkehr. Die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt die Lebensqualität in den dicht bebauten Gebieten Vorstadt und Wengistrasse erheblich. Der öffentliche Verkehr wird heute durch den motorisierten Individualverkehr stark behindert, insbesondere auf der Wengibrücke. Das Vorhaben bewirkt eine wesentliche Verbesserung der Gesamtverkehrssituation im Raum Solothurn und führt damit zu einer Steigerung der Lebensqualität. Die Realisierung erlaubt die Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr und damit eine wesentliche Entlastung der Wengiachse, womit eine Steigerung der Attraktivität der Solothurner Vorstadt sowie die Förderung des öffentlichen und des Zweiradverkehrs ermöglicht wird.*
- Die im April 2002 eröffnete A5 (Abschnitt Zuchwil-Nennigkofen-Biel) bringt allein nur eine geringe Verkehrsentslastung des Stadtzentrums.*
- Die Entwicklung des Wohn- und Arbeitsplatzgebietes Obach/Mutten ist bis heute durch die ungenügende Erschliessung behindert. Trotz dem neuen Autobahnanschluss Spitalhof (Bürenstrasse) bleibt die unbefriedigende Erschliessungssituation für dieses Gebiet bestehen, da weiterhin die Stadt durchquert werden muss. Diese Situation wird für das Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Obach/Mutten durch einen neuen direkten Autobahnanschluss im Rahmen der Westtangente erheblich verbessert.*

*Bezüglich Übereinstimmung mit den raumplanerischen Vorgaben ist folgendes zu bemerken:*

- Das Projekt ist Bestandteil der planerischen Festsetzungen des Kantonalen Richtplanes 2000 (Kantonsstrassen-Bauvorhaben, vgl. Kapitel 1.6). Mit dieser Festsetzung werden*



*das kantonale Interesse an der Realisierung sowie die Übereinstimmung des Vorhabens mit den raumplanerischen Grundsätzen und Zielen dokumentiert. Die Stadt wird durch den Richtplan aufgefordert, darauf zu achten, dass durch die Realisierung keine Wohngebiete tangiert und die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration sinnvoll an die Nationalstrasse angeschlossen werden.*

- Der Zonenplan der Stadt Solothurn (2001) integriert das Projekt „Solothurn, Entlastung West“. Er sieht eine Entlastung des Gebietes Wengistrasse/Vorstadt vom Verkehr vor. Die bauliche Weiterentwicklung ist in erster Linie im Westen der Stadt im Gebiet Obach/Mutten vorgesehen.*

*Der Raumplanungsbericht kommt zum Schluss, dass das Projekt die raumplanerischen Bedingungen bezüglich Verkehr, Lärm und Nutzung der Reservezone erfüllt. Für die zukünftige Stadtentwicklung bleibt ein möglichst grosser Gestaltungsspielraum erhalten.*

#### *Begründung für den Tunnel im Bereich Gibelin*

- Wegen der Unterquerung der SBB ist im nördlichen Teil ohnehin eine überdeckte Tief- lage der H5a mit der entsprechenden südlichen Rampe notwendig. Wegen der nachfolgend aufgeführten Gründe ist die überdeckte Tief- lage als Tunnel Gibelin bis zur Unterführung der Segetzstrasse weiter gezogen worden.*
- Alternativ zum Tunnel Gibelin müssten im Stadtkörper massive Lärmschutzmassnahmen erstellt werden, um einen genügenden Lärmschutz für die angrenzenden Wohnbauten sicher zu stellen. Mit dem Tunnel ist die Lärmbelastung im Bereich des Tunnels minimal, so dass das zukünftige Quartier Obere Mutten sehr gute Voraussetzungen für eine Entwicklung mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität hat.*
- Durch den Tunnel wird die optische Zerschneidung der Landschaft reduziert. Lärm- schutzwälle/ -wände würden die Siedlung trennen. Die Untertunnelung ermöglicht eine ebenerdige durchgehende Stadt-Landschaft und verbindet das zukünftige Quartier Obere Mutten mit dem bestehenden Quartier Segetz sowie Solothurn West mit dem Zentrum. Die Segetzstrasse verbindet dank der Untertunnelung kreuzungsfrei und ebenerdig als vollwertige städtische Verbindung Solothurn West mit dem Zentrum; ein wichtiger Beitrag für die von der Funktion her zentrale Verbindung Ost-West des Langsamverkehrs (v.a. Velo; mit Tempo 30) und allenfalls später auch für den Busverkehr.*
- Die Schaffung eines durchgehenden Grünbandes Ost - West (Aare-Obach-Segetz- strasse-Brühlgraben-Heilbronnerstrasse-Gibelinstrasse) ist möglich. Eine ebenerdig geführte Strasse würde ein Hindernis schaffen und zu einer Nord-Süd-Zerschneidung führen. Mit der Ueberdeckung und dem von der Stadt geplanten „grünen“ Korridor entlang der Se- getzstrasse entsteht eine Art Biobrücke für kleinere terrestrische Tiere, für die Avifauna und für Insekten. Die Isolation der Gebiete östlich und westlich der Westtangente wird durch die Untertunnelung stark reduziert.“*

Auch politisch ist das Projekt breit abgestützt: Am 31. Oktober 2001 hat der Kantonsrat das Projekt „Entlastung West (Westtangente, Schliessung Wengibrücke und flankierende Massnahmen)“ genehmigt. Das Referendum wurde nicht ergriffen, so dass der Beschluss, dessen Rechtskraft von der Fi-

finanzierung durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern abhing, mit der positiven Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 über diese Erhöhung zur Umsetzung freigegeben wurde. In der Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat wurde das Projekt u.a. wie folgt begründet:

*„Die vorliegende Botschaft ist das Resultat langjähriger planerischer Vorarbeiten. Ein grösser dimensioniertes Projekt für eine Westtangente wurde bereits 1972 öffentlich aufgelegt und vom Regierungsrat 1973 genehmigt. Weil jedoch der Bau der Strasse nur zusammen mit der A5 zweckmässig ist, wurde die Realisierung immer wieder hinausgeschoben.*

*Mit Botschaft vom 7. Januar 1997 wurde das vorliegende Projekt „Solothurn, Entlastung West“ dem Kantonsrat zusammen mit der Botschaft „Entlastung Region Olten“ sowie der entsprechenden Finanzierungsvorlage ein erstes Mal vorgelegt. Die Projekte sollten über einen zeitlich befristeten Zuschlag auf den Motorfahrzeugsteuern um linear 20% finanziert werden.*

*Der Kantonsrat hat am 7. Januar 1997 den beiden Projekten sowie der zugehörigen Finanzierungsvorlage zugestimmt. Am 28. September 1997 wurden der Solothurner Stimmbevölkerung in einer obligatorischen Volksabstimmung die zwei Projekte sowie die Finanzierungsvorlage als Gesamtpaket vorgelegt. Das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ wurde von der Stimmbevölkerung mit einem Ja-Stimmenanteil von 60% gutgeheissen. Die Finanzierungsvorlage wurde jedoch verworfen und damit das Gesamtpaket abgelehnt.*

*Der Regierungsrat ist der Überzeugung, dass die Realisierung des Projektes „Solothurn, Entlastung West“ nach wie vor dringend notwendig ist.*

*Das der vorliegenden Botschaft zugrunde liegende Projekt stimmt mit dem 1997 dargelegten Vorhaben überein. Es wurde lediglich in Bezug auf Verkehrsdaten, Umweltauswirkungen und Kosten aktualisiert. Bei der Finanzierung wurde der vorgesehene befristete Zuschlag auf den laufenden Motorfahrzeugsteuern auf 15% gesenkt. Auf eine Überarbeitung des Projektdossiers konnte deshalb verzichtet werden.“*

In der Folge wurden die Nutzungsplan-Entwürfe im Jahre 2003 einer breiten Mitwirkung unterzogen, deren Ergebnisse u.a. – wo gerechtfertigt – auch in die aufgelegten und hier zur Genehmigung anstehenden Pläne einfließen.

Damit ist das öffentliche Interesse am Projekt genügend begründet.

#### 4.2 Das Projekt

Entsprechend dem Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 umschreibt der UVB das Projekt zusammengefasst wie folgt:

*„Das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ umfasst den Bau einer neuen Zweispurstrasse von der Weissensteinstrasse über die Aare (neue Brücke) bis zum Knoten Bürenstrasse („Westtangente“ resp. Kantonsstrasse H5a); den Bau einer kombinierten Velo-/Fussgängerbrücke über die Aare (Aaresteg; ca. 130 m flussabwärts) sowie flankierende Massnahmen zur Westtangente auf Kantonsstrassen (betriebliche und gestalterische Änderungen „Weissensteinstrasse“, Anpassung der Lichtsignalanlagen, grossräumige Wegweisung) und flankierende Massnahmen zur Westtangente auf Gemeindestrassen (Bauherr Stadt Solothurn) in der Vorstadt (inkl. Schliessung der Wengibrücke für den*

motorisierten Individualverkehr). Weitere Sanierungsmassnahmen sind im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur A5 vorgesehen (Realisierung bis Ende 2009), diese sind allerdings nicht Bestandteil des Projektes „Solothurn Entlastung West“.

Die Westtangente übernimmt von der A5 bis zur Weissensteinstrasse verschiedene Funktionen:

- Der Bereich zwischen dem Knoten Bürenstrasse und dem Anschluss für das Arbeitsplatzgebiet Obach/Mutten (Knoten Obach) ist als Ausserortsstrecke ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) konzipiert. Die Basiserschliessung hat 2 Fahrspuren. Für den MIV wird in diesem Abschnitt eine neue Aarebrücke erstellt. Für Fussgänger und Radfahrer ist ein separater Aaresteg (flussabwärts) vorgesehen.
- Der Abschnitt zwischen Knoten Obach und Knoten Allmendstrasse ist als Innerortsbereich ausschliesslich für den MIV ausgelegt und ist geprägt durch den ca. 350 m langen Tunnel im Gebiet des Gibelinquartiers, welcher als Immissionsschutz der bestehenden, angrenzenden Wohnquartiere dient. Bis zur Segetzstrasse ist ein separater Velo-/Fussweg parallel zur Strasse (östlich) vorgesehen, danach werden die Fussgänger und Radfahrer über die verkehrsarme Gibelinstrasse geführt.
- Innerortsbereich zwischen dem Knoten Allmendstrasse und der Weissensteinstrasse im Mischverkehr (mit Velostreifen).

Es sind somit sowohl Durchleitungs- als auch Erschliessungs- und Sammelfunktionen zu gewährleisten. Dies wurde bei der verkehrstechnischen Ausgestaltung der einzelnen Abschnitte berücksichtigt.

#### Flankierende Massnahmen zur Westtangente

Die Weissensteinstrasse wird betrieblich und gestalterisch umfunktioniert: Die stadteinwärts führende Spur wird zugunsten einer Busspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Der MIV wird auf die Westtangente resp. die Bielstrasse verlegt. Auf den Kantonsstrassen werden ausserdem die Signalisation (Wegweisung) und die Lichtsignalanlagen angepasst. Dies sind die „flankierenden Massnahmen“ zur Westtangente auf den Kantonsstrassen.

Daneben umfasst das Projekt „Solothurn, Entlastung West“ zusätzlich auch „verkehrliche flankierende Massnahmen (vFM) zur Westtangente auf Gemeindestrassen“ (weitere Bereiche der Stadt Solothurn; v.a. Schliessung Wengibrücke). Die flankierenden Massnahmen sind zwingend als Projektbestandteil zu betrachten (die finanziellen Mittel für die Bauarbeiten werden gemäss Kantonsratsbeschluss erst freigegeben, wenn sowohl die vFM auf den Kantonsstrassen als auch die vFM auf den Gemeindestrassen rechtlich und finanziell sichergestellt sind).“

#### 4.3 Die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP)

4.3.1 Die UVP, welche der Regierungsrat gestützt auf die Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28. September 1993 (VVK) vorgenommen hat (BGS 711.16, Anhang 11.2) stützt sich auf

- a. den UVB des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) vom 7. Juni 2004

- b. die definitive Beurteilung des UVB durch die Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt, AfU) vom 18. November 2004
- c. die Stellungnahme des Bundesamtes für Umwelt Wald und Landschaft (BUWAL) vom 19. Oktober 2004.

4.3.2 In seiner Gesamtbeurteilung im Rahmen des Beurteilungsberichtes vom 18. November 2004 hält das AfU Folgendes fest:

*„Die Umweltauswirkungen fallen sowohl räumlich als auch zeitlich sehr unterschiedlich aus. In einer ersten Phase werden die Bauarbeiten, die sich über einen Zeitraum von gut zwei Jahren erstrecken werden, zu einer teilweisen starken Belastung der Umwelt führen. Die von diesen Arbeiten betroffenen Umweltgüter sind dabei insbesondere:*

- Luft/Lärm: Die Arbeiten finden in der Nähe der Siedlungsgebiete statt und werden damit die Bevölkerung wesentlich belasten.*
- Boden: Gegen 50'000 m<sup>3</sup> Ober- und Unterboden werden im Rahmen der Bauarbeiten abgetragen.*
- Ober- und unterirdische Gewässer: Durch den Bau der Brücken, den teilweisen Einbau des Tunnels ins Grundwasser und durch die Renaturierungsmassnahmen werden sowohl die Aare als auch das Grundwasser wesentlich tangiert.*
- Flora, Fauna Lebensräume: Mit den bereits erwähnten Aktivitäten in der Bauphase sind wesentliche Beeinträchtigungen von Lebensräumen verbunden.*

*Ins Projekt wurden zahlreiche Massnahmen integriert, welche zu einer Optimierung der Bauphase beitragen. Eine zentrale Rolle spielen dabei die vorgesehene ökologische Baubegleitung, die Verwendung der verschiedenen Vollzugshilfen, die insbesondere vom BUWAL zur Optimierung der Bauphase entwickelt wurden, sowie eine intensive Zusammenarbeit der Bauherrschaft mit den kantonalen Umweltschutzfachstellen vor und während dem Bau (dazu gehören auch verschiedene sogenannte „nachlaufende Verfahren“, wie sie sich aus den nachfolgenden Anträgen des AfU ergeben).*

*In der Betriebsphase sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt räumlich sehr unterschiedlich:*

- Luft: Die Emissionen von Stickoxiden und Partikeln sind, bezogen auf den ganzen Untersuchungsperimeter, mit dem Projekt gesamthaft etwa gleich hoch wie wenn keine Entlastungsstrasse gebaut würde. Insbesondere aufgrund der verschärften Abgasvorschriften nehmen die Emissionen und damit auch die Immissionen in der Region zukünftig generell ab. Zusätzlich zu diesem generellen Trend führt die Verlagerung der Hauptverkehrsachse an den westlichen Rand der Stadt zu einer besonders markanten Verbesserung der Luftqualität in den Kernzonen von Solothurn. Diesen Entlastungen stehen Zusatzbelastungen beispielsweise in Bereich der Gibelinstrasse gegenüber, wo zukünftig die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung deutlich überschritten sein werden und verglichen mit der heutigen Situation massive Zusatzbelastungen zu erwarten sind.*

- *Lärm: Entlang der Neubaustrecke können bei den meisten Liegenschaften die massgeblichen Planungswerte eingehalten werden. Bei 7 Liegenschaften wird dieser Wert um 1 bis 5 dB(A) überschritten. Aus der Sicht des Amtes für Umwelt können hier Erleichterungen gewährt werden. Beim bestehenden Strassennetz führt die Entlastung West mehrheitlich zu einer Reduktion der Lärmbelastung.*
- *Fauna, Flora, Lebensräume: Beeinträchtigt werden durch das Vorhaben landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Stadt Solothurn, die wichtige Rast- und Ueberwinterungsgebiete für Limikolen darstellen. Da dieses Gebiet in der Reservezone liegt, ist davon auszugehen, dass es auch ohne Strassenbauprojekt langfristig nicht als Lebensraum für Vögel erhalten werden kann. Dem Verlust dieses Lebensraumes, dem Verschwinden verschiedener Naturobjekte in der Stadt und dem Eingriff in die Aare im Bereich der geplanten Brücken steht in erster Linie die Renaturierung des Aareufers westlich des Campingplatzes gegenüber.*
- *Boden: Durch das Vorhaben werden ca. 1.6 ha Bodenfläche definitiv versiegelt, davon 1 ha heute landwirtschaftlich genutzte Fläche. Neben diesem quantitativen Verlust von Boden ist mit dem Projekt auch eine qualitative Beeinträchtigung von Boden verbunden. Es ist davon auszugehen, dass langfristig auf einem Streifen von 10 m entlang der Strasse die Richtwerte der Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) überschritten werden.*
- *Landschaft: Die Entlastung West weist eine Nord-Süd-Ausrichtung auf und verläuft damit quer zu den landschaftsprägenden Strukturen (Jura, Aare) oder auch den grösseren Infrastrukturanlagen (Eisenbahnlinie, A5, H5). Aufgrund dieser Ausrichtung wird die Strasse (insbesondere die Brücke) das Landschaftsbild massgeblich beeinflussen und verändern. Ein wesentliches landschaftsprägendes Element wird auch das renaturierte Aareufer darstellen.*

*Aufgrund unserer Beurteilung sind wir der Meinung, dass das Vorhaben der Umweltschutzgesetzgebung entspricht und damit als „umweltverträglich“ bezeichnet werden kann. Voraussetzung für diese positive Bewertung des Projektes ist eine Berücksichtigung unserer Anträge in diesem Beurteilungsbericht.“*

Bei den genannten **Anträgen** handelt es sich um Anträge zur Aufnahme von Nebenbestimmungen in den Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates:

- Antrag 1: Das Amt für Verkehr wird beauftragt, ein Controlling aufzubauen, mit dem die Umsetzung der projektintegrierten Massnahmen (z.B. Massnahmen im Rahmen der Erschliessungsplanung, Auflagen in Nebenbewilligungen) überwacht wird. Das Amt für Umwelt wird regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert.
- Antrag 2: Es werden Erleichterungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV für diejenigen Liegenschaften erteilt, denen das Amt für Umwelt im Rahmen seiner Beurteilung zugestimmt hat.
- Antrag 3: Die geplanten Massnahmen gemäss der „Baurichtlinie Luft“ sind dem Amt für Umwelt rechtzeitig vor Baubeginn zuzustellen. Dabei ist auch aufzuzeigen, dass die Zielwerte für Zutransporte gemäss der BUWAL-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“

eingehalten werden (bzw. die durchschnittliche Wegstrecke der Zutransporte von maximal 23 km [hin und zurück] nicht überschritten wird). Falls dieser Zielwert nicht erreicht wird, hat die Bauherrschaft dies zu begründen und aufzuzeigen, mit welchen Mehrkosten die Einhaltung der Zielwerte verbunden wären.

– Antrag 4: Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, die Auswirkungen der Entlastung West auf den Verkehr der Kantonsstrassen mit geeigneten Messungen zu erfassen. Das Amt für Umwelt wird beauftragt, die Auswirkungen der Entlastung West auf die Schadstoffimmissionen mit entsprechenden Messungen zu erfassen. Diese Messungen sind aufeinander abzustimmen.

– Antrag 5: Es ist zu prüfen, ob Optimierungen bezüglich der Verhinderung der Ausbreitung der Schadstoffe im Bereich der offenen, ebenerdigen Linienführung möglich sind (zum Beispiel dichte Hecken-Unterpflanzung).

– Antrag 6: Allfällige Bauprojekte zur Verlegung und Anpassung der Drainagen sind dem Amt für Landwirtschaft gestützt auf § 25 der Kant. Verordnung über das Bodenverbesserungswesen (BGS 923.12) zur Genehmigung vorzulegen.

– Antrag 7: Die erforderlichen wasserrechtlichen Nebenbewilligungen werden in Aussicht gestellt. Zur Erteilung der Bewilligungen sind dem Amt für Umwelt (Fachstelle Grundwasserbewirtschaftung / Geothermie) rechtzeitig vor Baubeginn Gesuchsunterlagen gemäss den Angaben im Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle zur Genehmigung vorzulegen.

– Antrag 8: Die erforderlichen wasserbaurechtlichen Bewilligungen werden in Aussicht gestellt. Zur Erteilung der Bewilligungen sind dem Amt für Umwelt (Fachstelle Wasserbau) rechtzeitig vor Baubeginn ergänzende Unterlagen zur Genehmigung vorzulegen:

a. Brücken über die Aare: Pläne der genauen Ufergestaltung in Absprache mit dem Amt für Umwelt (Fachstelle Wasserbau) und der Jagd und Fischerei.

b. Renaturierung „Aareufer Mutten“ (Gestaltungsplan): Pläne des Ausführungsprojektes, die in Zusammenarbeit mit der Abteilung Natur und Landschaft (ARP) der Fachstelle Wasserbau (AfU) und der Jagd und Fischerei zu erstellen sind.

c. Dürrbach-Obach: Ausführungsprojekt mit der Detailhydraulik.

– Antrag 9: Die erforderlichen fischereirechtlichen Bewilligungen werden in Aussicht gestellt. Zur Erteilung der Bewilligungen sind dem Volkswirtschaftsdepartement rechtzeitig vor Baubeginn ergänzende Unterlagen gemäss Absprache mit der Jagd und Fischerei zur Genehmigung vorzulegen.

– Antrag 10: Die Bewilligung zur Entfernung der Ufervegetation im Bereich des Gestaltungsplanes „Aareufer Mutten“ wird erteilt.

– Antrag 11: Die Bauprojekte der Strassenentwässerung (inkl. Funktionsweise im Störfallbetrieb) sind rechtzeitig vor Baubeginn dem Amt für Umwelt sowie der Solothurnischen

Gebäudeversicherung zur Prüfung einzureichen. Die Genehmigung erfolgt durch das Amt für Umwelt.

– Antrag 12: Die vorgesehene Beleuchtung der Aarebrücke (u.a.) als Massnahme zur Vermeidung von Vogelkollisionen ist in einem Detailprojekt aufzuarbeiten und den kantonalen Fachstellen (Jagd, Naturschutz), der Vogelwarte und dem BUWAL vor Baubeginn zur Stellungnahme vorzulegen.

– Antrag 13: Vor Inbetriebnahme der Bauwerke sind die genauen Zuständigkeiten und organisatorischen Massnahmen, speziell im Tunnelbereich und im Bereich der Aarebrücke, in einem Sicherheitskonzept festzuhalten. Die zuständigen kantonalen Fachstellen wie Kantonspolizei, Solothurnische Gebäudeversicherung, Abt. Feuerwehr, Amt für Umwelt sowie Rettungsdienste des Bürgerspitals Solothurn, sind bei der Planung des Bau- und Ausführungsprojektes wie auch bei der Planung und Erstellung des Sicherheitskonzeptes einzubeziehen.

4.3.3 Den Ausführungen des Amtes für Umwelt und den gestellten Anträgen ist zu folgen. Diese sind als Nebenbestimmungen in den Genehmigungsbeschluss aufzunehmen.

4.3.4 Im Übrigen ergeben sich einige Aspekte der Umweltverträglichkeitsprüfung zusätzlich aus den nachfolgenden Erwägungen zu den einzelnen Einsprachen.

## **5. Die prozessualen Voraussetzungen für die Behandlung der Einsprachen**

5.1 Während der Auflagefrist kann jedermann, der durch einen Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c) i.V.m. § 16 Absatz 1 PBG). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und über die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d) PBG).

5.2 Im dargestellten Sinne kann nur Einsprache erheben, wer in einer qualifizierten Nähe zum Streitgegenstand (Anfechtungsobjekt) steht und somit vom Projekt mehr betroffen ist als irgend ein Bürger.

5.3 Legitimiert zur Einsprache sind auch Verbände, wenn ihnen das Bundesrecht die Beschwerdebefugnis einräumt und sie dabei gemäss ihren Statuten zu wahrende Interessen geltend machen. In diesem Sinne ist gestützt auf Art. 55 USG grundsätzlich zur Einsprache auch der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) legitimiert. Einschränkungen ergeben sich aus den Erwägungen unter Ziffer 6.1.

5.4 Sämtliche Einsprachen sind fristgerecht eingegangen. Die Legitimation ist jeweils im Einzelfall nach den genannten Kriterien zu prüfen.

5.5 Auf Fragen der Entschädigung, welche trotz Verhandlungen mit den Einsprechern nicht einvernehmlich gelöst werden konnten, ist in diesem Verfahren nicht einzutreten. Diese sind von der kantonalen Schätzungskommission zu entscheiden.

- 5.6 Eine Einsprache (Nr. 4) wurde bezüglich deren Rechtsbegehren 3–5 der Stadt Solothurn zur Behandlung überwiesen (§ 6 Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG), da sie eine kommunale Nutzungsplanung zum Gegenstand hat.
- 5.7 Betreffend Verfahrenskosten gilt generell: Das Einspracheverfahren ist kostenlos. Es werden – sofern nicht Gegenstand des Vergleiches – auch keine Parteientschädigungen zugesprochen.

## 6. Einsprachen

### 6.1 Einsprache Nr. 1 (VCS)

Der VCS stellt – grundsätzlich legitimiert und fristgerecht –, weshalb auf seine Einsprache einzutreten ist, folgende Rechtsbegehren:

„Die Nutzungspläne des Gesamtprojekts Kantonsstrasse H5a, Solothurn Entlastung West, sind nur unter Einhaltung der nachfolgenden Auflagen und Bedingungen zu genehmigen:

1. Der Perimeter für die Flankierenden Massnahmen (FLAMA) ist zu erweitern.
2. Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung müssen im gesamten Bereich der Westtangente und im erweiterten Perimeter für die Flankierenden Massnahmen sowohl während der Bau- wie auch während der Betriebsphase der Westtangente eingehalten sein.
3. Die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> müssen sowohl im Bereich der Westtangente als auch im Bereich des erweiterten Perimeters für Flankierende Massnahmen sowohl während der Bau- wie auch während der Betriebsphase der Westtangente eingehalten sein.
4. Die Lichte Höhe der geplanten Aarebrücke ist auf 4.50 m festzusetzen.
5. Die Lichte Höhe des geplanten Aaresteges (Fussgänger- und Velobrücke) ist auf 4.50 m festzusetzen.
6. Die Benutzung sämtlicher bestehender Fussgänger- und Veloverbindungen im Bereich Westtangente und im erweiterten Bereich der Flankierenden Massnahmen muss sowohl während dem Bau als auch nach der Inbetriebnahme der Westtangente sichergestellt sein.
7. Das Langsamverkehrskonzept der Stadt Solothurn ist bei der Planung zwingend zu berücksichtigen.
8. Die Genehmigung des Erschliessungsplans Westtangente muss parallel mit der Einzonung der Reservezone Obach/Mutten erfolgen.



9. Der öffentliche Verkehr darf weder während der Bauphase noch nach der Inbetriebnahme der Westtangente durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) behindert sein.
10. Es muss vor der Genehmigung der Nutzungspläne ein rechtlich durchsetzbares Bodenschutzkonzept erarbeitet sein.
11. Es ist vorgängig zur Genehmigung der Nutzungspläne eine Risikoermittlung gemäss Störfallverordnung durchzuführen.
12. Vor Inbetriebnahme der Westtangente müssen die vorgesehenen und noch zu ergänzenden Flankierenden Massnahmen (FLAMA) rechtlich und finanziell sichergestellt sein.
13. Die als ökologische Ausgleichsfläche vorgesehene Fläche ist auf 4,5 ha festzusetzen und die Realisierung derselben muss vor der Genehmigung der Nutzungspläne rechtlich und finanziell sichergestellt sein.“

Hinsichtlich Begründung ist auf die Akten bzw. die Rechtschrift zu verweisen. Auf sie wird im Folgenden – soweit nötig – in der Behandlung der Rechtsbegehren Bezug genommen.

Nachdem der VCS seine Forderungen bereits durch seine Vertretung in der politischen Begleitkommission und an einer im Vorfeld der Planaufgabe durchgeführten separaten Sitzung vom 17. März 2004 vorbringen konnte, fand am 20. Oktober 2004 eine formelle Einspracheverhandlung statt, an welcher neben Vertretern des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT, Bauherrschaft), auch Vertreter des Amtes für Raumplanung (ARP), des Amtes für Umwelt (AfU) und der Stadt Solothurn teilnahmen. Der vorläufige Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle (AfU) vom 4. Juni 2004, der gemäss Ziffer 9 der Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28. September 1993 (RD UVP, BGS 711.16) in der Regel nicht öffentlich aufgelegt wird, wurde dem Einsprecher mit der Einladung zur Einspracheverhandlung zugeschickt. Innert der gesetzten Frist bis 10. November 2004 hat der VCS mitgeteilt, dass er die Einsprache nicht zurückzieht.

6.1.1 Im Folgenden wird zur Einsprache nach folgender Kategorisierung Stellung genommen:

- Flankierende Massnahmen (Rechtsbegehren, RB 1 und 12)
- Umweltschutz (RB 2, 3, 10 und 11)
- Verkehr (RB 4, 5, 6, 7 und 9)
- Planung (RB 8)
- Oekologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (RB 13).

6.1.1.1 Flankierende Massnahmen (FLAMA) (Rechtsbegehren 1 und 12)

a. Perimeter FLAMA

Der Perimeter der FLAMA wurde aufgrund umweltrechtlicher- und verkehrsplanerischer Kriterien festgelegt:

**Verkehrsplanerisch** wurden die Westtangente wie auch die FLAMA zur A5 und die Umgestaltung des Bahnhofplatzes aufgrund „angebotsorientierter“ Prognoserechnungen dimensioniert. Diese Prognosen basieren auf der Randbedingung, dass die Vorgaben aus dem im Entwurf vorliegenden und zu einer Richtplanänderung führenden Fahrtenmodell einzuhalten sind. Damit darf die Verkehrszunahme für das Gebiet Solothurn und seine Nachbargemeinden bis 2018 14'400 Fahrten pro Tag nicht überschreiten. Neue grössere Bauprojekte und die allgemeine dispers verteilte Verkehrsentwicklung haben sich diese Zunahme gleichmässig zu teilen. Lediglich für das übrige Modellgebiet wird für zukünftige Zeithorizonte von einer pauschalisierten Verkehrszunahme von 1.5% p.a. bis 2008 bzw. 1% bis 2018 ausgegangen.

Bei der angebotsorientierten Verkehrsplanung wird somit im Voraus auf Grund politischer, umwelttechnischer oder sonstiger Vorgaben das Angebot einer Verkehrsanlage festgelegt. Dieses Angebot kann einerseits die Anzahl Fahrstreifen, Fussgängerstreifen etc. oder die mit der Anlage zu erzielende Verkehrsqualität festlegen.

Diese Vorgehensweise wurde bei der Dimensionierung der Westtangente konsequent angewandt, da im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojektes und aufgrund des Mitwirkungsverfahrens sowohl die Anzahl Fahrstreifen auf der Westtangente und den wichtigen Knoten Bürenstrasse, Obach- und Allmendstrasse bereits im Voraus festgelegt wurden. Auch die Lage der Fussgängerquerungen sowie die Anordnung der Zweiradföhrung wurden als notwendige Angebote definiert.

Die mit dem Angebot bewältigbare Verkehrsmenge wurde in einem zweiten Schritt mit der prognostizierten Verkehrsnachfrage fürs Jahr 2008 (Eröffnung Westtangente und Sperrung Wengibrücke) und 2018 verglichen. Der Vergleich zwischen dem Angebot und den prognostizierten Verkehrsmengen zeigt, dass zumindest in den Spitzenstunden keine zusätzlichen Leistungsreserven vorhanden sein werden. Das Leistungsangebot der Westtangente ist somit limitiert und wird grösstenteils nur den durch die Sperrung der Wengibrücke verlagerten Verkehr aufnehmen können.

Mit dem Pfortnerkonzept der Stadt Solothurn soll zudem bewusst und zielgerichtet die Verkehrsnachfrage beeinflusst werden. Somit wird auch in dieser Hinsicht eine angebotsorientierte Verkehrsplanung betrieben, da die Verkehrsmenge dem Verkehrsangebot angepasst wird und nicht umgekehrt. Das begrenzte Verkehrsangebot soll zusammen mit den flankierenden Massnahmen und dem Pfortnerkonzept die angestrebten Entlastungseffekte auch langfristig sicherstellen.

Diese FLAMA gehen soweit, wie die Verkehrsflüsse relevant durch die Westumfahrung beeinflusst werden. Es kann nicht angehen, jegliche, noch so geringe Änderung der Verkehrszahlen auf dem kommunalen Strassennetz zum Anlass zu nehmen, hier flankierende Massnahmen, welche nota bene in die Zuständigkeit der Stadt fallen, anzuordnen. Mit der gleichzeitigen Auflage von FLAMA zur A5 und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der gleichzeitigen Genehmigung dieser Planungen mit der Westumfahrung ist der Koordination der verschiedenen FLAMA auf dem Kantonsstrassennetz voll auf genüge getan. Der Perimeter der FLAMA der Entlastung West ist auf diese angebotsorientierte Planung abgestützt und beinhaltet zudem eine wesentliche, offenbar vom VCS als selbstverständlich und bereits als „konsumiert“ erachtete Massnahme: **die Schliessung der Wengibrücke**. Auf sämtlichen vom Einsprecher erwähnten Hauptachsen sind also flankierende Massnahmen vorgesehen. Sie werden zusammen mit der Westumfahrung und deren FLAMA genehmigt.

Massnahmen auf den Zufahrtsstrassen: Im Rahmen der Auswertung des Mitwirkungsverfahrens wurde überprüft, welche Kritiken und Anregungen mit dem Projekt Entlastung West zusammenhängen. Dort, wo ein gewisser Zusammenhang erkennbar war, wurden auch Massnahmen ausserhalb des aufgelegten Nutzungsplanes festgelegt. Es handelt sich um folgende Massnahmen:

- Wildbachstrasse-Allmendstrasse (Vermeiden von Schleichverkehr durch versetzte Parkfelder)
- Grenchenstrasse West (Sperrung des Teilstückes zwischen Bielstrasse und Industriestrasse)
- Herrenweg (Tempo 30 zwischen Steingrubenstrasse und Verenaweg, obwohl Zusammenhang mit der Westtangente schwer abschätzbar).

Die Stadt hat die Absicht geäussert, diese Massnahmen nun umzusetzen. Projektbestandteile sind sie nicht.

Auch aus Gründen des **Umweltschutzrechtes** ist die Abgrenzung des Perimeters der FLAMA nicht zu beanstanden. So ist davon auszugehen, dass zwar die Immissionen im Bereich der neuen Strassenverbindung nach den Verkehrsprognosen im UVB zunehmen, dass sie anderenorts indessen abnehmen. Für die Ermittlung der erwähnten Prognosewerte wurden nicht nur die Randbedingung des Fahrtenmodells sondern auch sämtliche geplanten und gleichzeitig zu genehmigenden Projekte (Westtangente, Schliessung Wengibrücke, FLAMA zur A5 und Bahnhofplatz) berücksichtigt. Die entsprechenden Berechnungen zeigen, dass auf dem innerstädtischen Netz der Verkehr gesamthaft betrachtet durch die Entlastung West, kombiniert mit der Schliessung der Wengibrücke, den FLAMA zur A5 und dem Umbau des Bahnhofplatzes, reduziert wird. Auf den Hauptabschnitten resultieren beispielsweise für das Jahr 2008 folgende Reduktionen der Verkehrsmengen:

<i>Strassenquerschnitt</i>	<i>Durchschnittlicher täglicher Verkehr ohne Entlastung West</i>	<i>Durchschnittlicher täglicher Verkehr mit Entlastung West</i>	<i>Entlastungswirkung</i>
Luzernstrasse (auf Höhe Bahnhof)	26'800	17'800	9'000
Rötistrasse (Rötibrücke)	26'900	24'400	2'500
Werkhofstrasse (auf Höhe Rötihof)	26'500	23'400	3'100
Bielstrasse (westlich H5a)	16'100	13'600	2'500

Ergänzend ist festzuhalten, dass durch das Pfortnerkonzept die Verkehrsmengen zusätzlich auch steuerungstechnisch gezielt beeinflusst und somit langfristig auf dem angestrebten Niveau stabilisiert

werden. Zusammen mit den geplanten Rückbauten können damit die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer der verschiedenen Verkehrsträger erfüllt werden.

Gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht (Tabelle 3-7) wird die Inbetriebnahme der Entlastung West dazu führen, dass im Raum Solothurn ca. 9 Mio. Fahrzeugkilometer mehr zurückgelegt werden als bei einer Situation ohne Realisierung des Projektes (Zunahme der Fahrleistung um ca. 4%). Abschätzungen haben aber ergeben, dass diese zusätzliche Fahrleistung kaum auf Neuverkehr zurückzuführen ist, sondern vielmehr von Umwegfahrten verursacht wird. Obwohl zu erwarten ist, dass einzelne Verbindungen durch die Entlastung an Attraktivität gewinnen werden, dürften andere Verkehrsbeziehungen aufgrund der flankierenden Massnahmen in der Vorstadt/Weststadt für den MIV an Bedeutung verlieren.

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird dargelegt, dass beispielsweise den Luftuntersuchungen der vom Einsprecher geforderte Untersuchungsperimeter zugrunde gelegt wurde (gemäss Abbildung 3-2 auf Seite 36).

Gemäss dem Bericht „UVP bei Strassenverkehrsanlagen“<sup>1</sup> „kann bei Strassenverkehrsanlagen die Untersuchungsgrenze dort gezogen werden, wo die nach Schadstoffemissionen gewichteten Verkehrsbelastungsänderungen unter rund 10% liegen. Diese Vorgabe wird im vorliegenden Bericht eingehalten.“

Der Antrag, den Perimeter der FLAMA über die mit

- der Westumfahrung
- der FLAMA zur A5
- der Bahnhofplatzplanung und
- der Nutzungsplanung „Rötibrücke“

aufgezeigten Massnahmen auszudehnen, ist deshalb abzulehnen. Das gilt auch für die Detailforderungen zur Änderung beim Pfortner Obach und hinsichtlich Durchfahrtswiderstand zwischen Knoten Pflug und Knoten Grenchen- und Weissensteinstrasse.

Die Benachteiligung des Rechtsabbiegers am Pfortner Obach ist mit dem „Pfortnergedanken“ zu begründen. Die vom Einsprecher vorgeschlagene Massnahme (massiver Widerstand an der Römerstrasse) könnte, anstelle der vom Einsprecher erhofften Verhaltensänderung, zu Umwegfahrten aus dem Obachquartier in das Stadtzentrum via die Westtangente führen.

Das Rechtsbegehren Nr. 1 ist, soweit es nicht gegenstandslos ist, abzuweisen.

#### b. Rechtliche und finanzielle Sicherstellung der FLAMA:

Die rechtliche Sicherstellung der FLAMA erfolgt mit der Genehmigung der vorliegenden Nutzungsplanung und der gleichzeitig genehmigten anderen genannten Planungen. Die entsprechenden Kredite werden zusammen mit den Verpflichtungskrediten für die Strassen-Neu- und Umbauten auf-

<sup>1</sup> Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure 1992: UVP bei Strassenverkehrsanlagen, Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten. Mitteilungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Nr. 7

grund der genehmigten Nutzungspläne beim Kantonsrat eingeholt. Die FLAMA sind Projektbestandteil und werden zusammen mit den Verpflichtungskrediten finanziert.

Die Stadt hat ebenfalls mit dem Entscheid über die Nutzungsplanung den Kredit für die FLAMA auf den Gemeindestrassen, soweit sie mit der Westtangente zusammenhängen, beschlossen.

Das Rechtsbegehren Nr. 12 ist, soweit es nicht gegenstandslos ist, abzuweisen.

#### 6.1.1.2 Umweltschutz (Rechtsbegehren 2, 3, 10 und 11)

##### a. Lärm

Der Einsprecher verlangt, es seien „im gesamten Bereich der Westtangente und im erweiterten Perimeter der Flankierenden Massnahmen sowohl während der Bau- wie auch während der Betriebsphase der Westtangente“ die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten. Er verlangt eine Verlängerung der Lärmschutzwand ab Südende der Aarebrücke bis ans Portal der A5 und Tempo 50 sowie entsprechende bauliche Massnahmen auf der ganzen Westtangente.

##### Bauphase:

Gemäss Massnahmenblatt Lär-1 (Anhang A des UVB) wird für die Bauphase die „Baulärm-Richtlinie“ (BUWAL, 2000: Baulärm-Richtlinie. Richtlinien über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1987) angewendet. Gemäss dieser Richtlinie können die kantonalen Behörden davon ausgehen, „.... dass sie (die Bauherrschaft) das Bundesrecht richtig anwenden, wenn sie sich an die Richtlinie halten. Wollen sie anders vorgehen, müssen sie nachweisen, dass die bundesrechtlichen Anforderungen auch auf eine andere Weise erfüllt werden können.“ (Ziffer 1.6 der Baulärm-Richtlinie). Das Rechtsbegehren ist insofern gegenstandslos.

##### Betriebsphase:

Die geforderten Planungswerte sind gemäss Art. 7 LSV für die Neubaustrecke einzuhalten. Die Vollzugsbehörde kann jedoch Erleichterungen gewähren, soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung der Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht.

Mit den Lärmschutzmassnahmen Lär-11 bis Lär-17 (Anhang A des UVB's) können bei den meisten Liegenschaften entlang der Neubaustrecke die Planungswerte eingehalten werden. Bei 7 Liegenschaften wird jedoch der Planungswert um 1-5 dB überschritten. Für diese 7 Liegenschaften werden Erleichterungen beantragt (Allmendstrasse 2, Bielstrasse 69, Gibelinstrasse 4 und 10, Hermesbühlstrasse 75, Römerstrasse 62 und 66). Das AfU stimmt diesen Erleichterungen zu, da die Bedingungen von Art. 7 Abs. 2 LSV erfüllt sind. Sie sind zu gewähren. Gemäss Art. 10 LSV müssen aber bei diesen Liegenschaften Schallschutzmassnahmen getroffen werden (Massnahme Lär-18).

Beim bestehenden Strassennetz (erweiterter Perimeter für die Flankierenden Massnahmen) führt die Entlastung West mehrheitlich zu einer Reduktion der Lärmbelastung. Die stärker belasteten Strassen müssen die Vorgaben (Immissionsgrenzwerte) gemäss Art. 8 LSV einhalten. Ausser bei der Liegenschaft an der Brühlgrabenstrasse 22 werden die Vorgaben eingehalten. Für die Liegenschaft an der Brühlgrabenstrasse 22 wird ein Erleichterungsantrag gestellt, welchem das Amt für Umwelt zustimmt. Die Erleichterung ist zu gewähren.

Im Bereich der geforderten Lärmschutzwand (LSW) zwischen dem Tunnelportal (Anschluss A5) und der Brücke werden die Planungswerte der LSV überall eingehalten. Dem Vorsorgeprinzip ist damit genüge getan. Mit dem Bau einer solchen LSW könnte der Lärmpegel im Wohnquartier Dribischrüz ohnehin nur um max. 1–2 dB gesenkt werden. Das ist kaum wahrnehmbar. Im Übrigen sprechen – neben finanziellen Gründen – Gründe des Landschaftsschutzes und der Gestaltung gegen die Verlängerung der LSW: Der Beginn der Brücke soll architektonisch ablesbar sein. Das Begehren ist abzulehnen.

Entlang einer neuen Strasse mit einem DTV von 30'000 Fahrzeugen pro Tag kann entgegen der Ansicht des Einsprechers kein Siedlungsgebiet mit „städtischem“ Charakter (im Sinne eines Wohngebietes wie vom Einsprecher gefordert) entstehen. Mit den geplanten Lärmschutzmassnahmen gemäss UVB jedoch ist es möglich, dass die spätere Nutzung der Reservezone entlang der Westtangente möglich bleibt. Bei der späteren Einzonung müssen die Anforderungen gemäss Art. 29 LSV erfüllt sein.

Eine Temporeduktion von 60 auf 50 km/h auf der Aarebrücke und des nördlichen Damms bringt eine Lärminderung von 1–1.5 dB. Mit dem vorgesehenen Geschwindigkeitsregime (Tempo 60 km/h bis Ende des nördlichen Damms) können die Vorgaben der LSV eingehalten werden. Aus Sicht des Lärmschutzes ist deshalb eine diesbezügliche Anpassung des Projektes nicht erforderlich. Weitere bauliche Massnahmen zur Unterstützung des gewählten Temporegimes sind abzulehnen.

Die Rechtsbegehren hinsichtlich Einhaltung der Lärmgrenzwerte (RB 2) sind abzuweisen.

#### b. Luft

Der Einsprecher verlangt, dass „die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> sowohl im Bereich der Westtangente als auch im Bereich des erweiterten Perimeters für Flankierende Massnahmen sowohl während der Bau- wie auch der Betriebsphase der Westtangente“ einzuhalten sind.

#### Bauphase:

Das Amt für Umwelt stellt in seiner Beurteilung vom 18. November 2004 dem Regierungsrat im Hinblick auf die Genehmigung des Projektes folgenden Antrag: „Die geplanten Massnahmen gemäss der „Baurichtlinie Luft“ sind dem Amt für Umwelt rechtzeitig vor Baubeginn zuzustellen. Dabei ist auch aufzuzeigen, dass die Zielwerte für Zutransporte gemäss der BUWAL-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ eingehalten werden (bzw. die durchschnittliche Wegstrecke der Zutransporte von maximal 23 km (hin und zurück) nicht überschritten wird). Falls dieser Zielwert nicht erreicht wird, hat die Bauherrschaft dies zu begründen und aufzuzeigen, mit welchen Mehrkosten die Einhaltung der Zielwerte verbunden wäre.“ Mit der Übernahme dieses Antrages einerseits und den bereits im Projekt integrierten Massnahmen Luft-1 bis Luft-3 (Anhang A des UVB) andererseits werden die bundesrechtlichen Vorgaben bezüglich Luft für die Bauphase eingehalten.

- Zur Forderung des Einsprechers nach Installation eines Förderbandes in die nächstgelegene Grube: Bei der Entlastung West muss ca. 51'000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial abtransportiert werden. Im Vergleich zum zitierten Bahn 2000-Tunnel bei Rothrist, wo 490'000 m<sup>3</sup> Fels ausgebrochen und per Förderband abtransportiert wurden, handelt es sich bei diesem Projekt um eine vergleichsweise kleine Aushubmenge. Weil zudem die Distanz zu den nächstgelegenen Gruben 4 bis 5 km Luftlinie beträgt (Lommiswil, Ichertswil), würde die Installation eines Förderbandes das Prinzip der Verhältnismässigkeit sprengen. Ob ein solches Förderband überdies eine insgesamt positive Umweltbilanz ergeben würde, ist sehr fraglich (z.B.: Beeinträchtigung von Wäldern, Landschaftsschutz).
- Zur geforderten Verwendung von Partikelfiltern: Die Bauherrschaft muss die geplanten Massnahmen gemäss der „Baurichtlinie Luft“ dem Amt für Umwelt vor Baubeginn vorlegen. Die Richtlinie fordert für Projekte der öffentlichen Hand das Ausrüsten bzw. das Einsetzen von Baumaschinen mit Partikelfiltern. Das Verwenden von Partikelfiltern ist gemäss UVB auch bereits vorgesehen (Massnahme Luft-2 des UVB).
- Zur Forderung nach Erschliessung der Hauptbaustelle von Süden her ab A5 über die vorgängig zu erstellende Aarebrücke oder über eine provisorische Brücke: Die Bauzeiten für die Aarebrücke sowie für den Tunnel Gibelin werden auf je ca. 2 Jahre veranschlagt. Soll das Aushubmaterial des Tunnels Gibelin über die vorgängig zu erstellende Aarebrücke abtransportiert werden, so verlängert sich die Gesamtbauzeit auf über 4 Jahre. Eine Inbetriebnahme wäre somit erst im Jahre 2010 möglich. Das ist im Hinblick auf die dargelegte Einhaltung der Luftreinhaltungsrichtlinien bei Bautransporten unverhältnismässig. Eine Hilfsbrücke wäre zudem bezüglich Lichtraumprofil auf die Schifffahrt auszurichten, was beidseits der Aare Dammschüttungen bedingen würden. Die Platzverhältnisse im Bereich der Brücken sind dazu zu knapp. Eine temporäre Verlegung der Haltestelle der Bielersee-Schifffahrtsgesellschaft Richtung Westen wäre unter den dargelegten Aspekten ebenfalls eine unverhältnismässige Forderung.
- Der Einsprecher verlangt den Verzicht auf die Transportroute nach Lommiswil. Das ist abzulehnen. In der Grube Lommiswil soll nur das Material des nördlich der SBB-Linie gelegenen Baustellenbereichs deponiert werden. Gemäss Angaben des AfU besteht bei dieser Grube ein Auffüllbedarf. Die Beschränkung der Anzahl Fahrten der Zufahrt „Deponie Lommiswil“ wird eingehalten. Sollte diese Beschränkung aufgegeben werden, so bliebe die Grube Lommiswil – unter Einhaltung der eingangs erwähnten BUWAL-Richtlinie – die richtige Option, selbst wenn man mehr Material in der Grube deponieren würde.
- Zur Forderung die Materialtransporte über die stillgelegte SBB-Strecke Solothurn-Büren abzuwickeln: Entlang der Bahnstrecke Solothurn-Lyss befinden sich keine Ablagerungsstandorte. Das Material müsste somit zusätzlich ab der Bahn auf LKW's umgeladen und zum nächsten Standort transportiert werden (mehrmaliger Materialumlad). Das Begehren ist abzulehnen.

Das Rechtsbegehren hinsichtlich Einhaltung der Immissionsgrenzwerte während der Bauphase (RB 3) ist abzulehnen, soweit es nicht gegenstandslos ist.

Betriebsphase:

Generell: Verglichen mit der heutigen Situation werden die Emissionen mit der Inbetriebnahme des Projektes räumlich verlagert. Von einer Belastungsabnahme im Jahr 2013 kann insbesondere die Kernzone der Stadt Solothurn profitieren. Durch die Umlagerung des Verkehrs wird dieses Stadtgebiet mit seiner (Wohn-)Bevölkerung entlastet. Hingegen werden Belastungszunahmen entlang der neuerstellten Strasse sowie an den Zubringerstrassen stattfinden. Insgesamt aber werden durch die Umlagerung des Verkehrs mehr Personen von einer verbesserten Luft- und somit Lebensqualität profitieren. Damit erfüllt das Projekt eine seiner Zielvorgaben.

Obwohl insgesamt eine Verbesserung der Luftimmissions-Situation in der Kernzone der Stadt durch die Verkehrsumlagerung erfolgt, muss das Augenmerk auf die neugeschaffenen „Problemzonen“ gerichtet werden (vgl. Kapitel 3.2.6 im UVB: strassennahe NO<sub>2</sub>-Immissionen). Auf der Gibelinstrasse werden vom Portalbereich Nord über die neue Verbindungsstrasse bis zur Weissensteinstrasse in Zukunft die Belastungen ansteigen und im Betriebszustand 2008 und 2013 über dem Grenzwert liegen. Die projektierte Verkehrsanlage verursacht demnach entlang dieser Strassenabschnitte bzw. in diesem Gebiet übermässige Immissionen. Es entsteht somit ein neues „lufthygienisches Sanierungsgebiet“. Gemäss der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) ist dabei nach den Artikeln 18 und 19 vorzugehen:

- Anordnung von Massnahmen im Sinne von Art. 18 LRV: „Bei Verkehrsanlagen ordnet die Behörde alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können.“ Viele wirkungsvolle technische und betriebliche Massnahmen auf dem Strassennetz des Kantons und der betroffenen Gemeinden wie beispielsweise Temporeduktionen, Rückbau der Strassen, Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, Attraktivierung des Langsamverkehrs usw. wurden ins Projekt integriert.
- Verfahren im Sinne von Art. 19 LRV: „Steht fest oder ist zu erwarten, dass Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen übermässige Immissionen verursachen, so richtet sich das Verfahren nach den Artikeln 31-34“ (Artikel 31-34 regeln die Massnahmenplanung der Kantone). Der Luftmassnahmenplan (LMP) des Kantons Solothurn 2000 (RRB Nr. 1475 vom 3. Juli 2001) hat die Problemstellung „Koordination und Verkehrsentwicklung“ aufgenommen. Allerdings wurden dabei die Verkehrsanlagen nicht explizit behandelt. Eine diesbezügliche Anpassung des LMP 2000 ist bei der nächsten Fortschreibung zu prüfen.

Es gibt zweifellos weitere Ansätze zur Minimierung der Schadstoffemissionen, **die allerdings nicht (allein) mit dem zu beurteilenden Projekt weiterzuverfolgen sind:**

- Attraktive Anbindung der mit der Entlastung West neu erschlossenen Gebiete an den öffentlichen Verkehr. Eine Anbindung ist erneut zu prüfen, da mit den Sportanlagen, dem Campingplatz, Dienstleistungsbetrieben und nun auch durch das geplante Jugendhaus „Kofmehlhalle“ ein potentieller Nutzerkreis vorhanden ist bzw. erweitert wird.
- Umsetzung von weiteren Massnahmen zur Attraktivierung des Langsamverkehrs.
- Vorsorgliche Emissionsbegrenzung insbesondere in den von Überschreitungen der LRV-Grenzwerte betroffenen Gebieten der Stadt Solothurn. Für eine restriktive Parkraumpolitik in diesen Gebieten bestehen die entsprechenden rechtlichen Grundlagen mit § 42 der kantonalen Bauverordnung: „Abstellplätze für Motorfahrzeuge: ....wie zum Schutz von Orts- und Quartierbildern und der Umwelt, ....und zur Entlastung von Wohngebieten – können sie



(die Gemeinden) auch das Erstellen von Abstellplätzen in bestimmten Gebieten einschränken oder ganz ausschliessen.“ (Ziel: Reduktion der Fahrten). Ebenfalls denkbar wären weitere vorsorgliche Massnahmen zur Emissionsminderung.

Ohne dass diese Massnahmen als Nebenbestimmungen mit dem Genehmigungsbeschluss verbunden werden, ist den zuständigen städtischen und kantonalen Behörden deren Berücksichtigung und Umsetzung zu empfehlen.

Zu den Einzelbegehren in der Begründung der Einsprache:

- Die Forderung nach Tempo 50 auf der Westtangente, welche schon aus Lärm-schutzgründen gefordert und hievor abgewiesen wurde: Der Einsprecher bezieht sich bei seiner Forderung auf Aussagen des AfU in einem Bericht aus dem Jahre 1992. Diese Aussagen basieren auf Untersuchungen, die nicht unbesehen auf das aktuelle Projekt übertragen werden können: Insbesondere wurden damals Emissionsfaktoren verwendet, die bis heute mehrfach neuen Erkenntnissen angepasst wurden. Im aktuellen UVB wurden Emissionsfaktoren verwendet die vom BUWAL erst 2004 publiziert wurden und deshalb den neusten Stand des Wissens repräsentieren.

Ob sich Tempo 50 auf der gesamten Strecke der Entlastung West (d.h. eine Verlängerung des innerorts-Regimes um 600 m) positiv auf die Emissionen auswirken würde, kann nicht ohne weiteres gesagt werden. Während bei Personenwagen der Schadstoffausstoss mit zunehmender Geschwindigkeit tatsächlich zunimmt, weisen Lastwagen im Ausserortsverkehr geringere Emissionen als im Innerortsverkehr auf (siehe diesbezüglich Tabelle 3-8 im UVB). Es wäre also möglich, dass bei einer Festlegung von Tempo 50 auf der gesamten Länge der Entlastung West die Minderemissionen der PWs durch Mehremissionen des Schwerverkehrs kompensiert würden. Eine Temporeduktion von 10 km/h auf demjenigen Abschnitt der Westtangente, auf dem gemäss Auflageprojekt Tempo 60 km/h vorgesehen ist (ca. 600 m Länge), lässt sich lufthygienisch nicht begründen.

- Der Einsprecher fordert, es sei „auf der Westtangente eine Messstelle einzurichten, die den Verkehr kontinuierlich und differenziert nach PW und Schwerverkehr erfasst. Darauf basierend sei jährlich eine Emissionserklärung zu erstellen und dem Arbeitsinspektorat abzugeben.“

Das Amt für Umwelt hat zur späteren Überprüfung der Auswirkungen der Entlastung West auf die Luftqualität am 1. Januar 2004 drei Messstationen („Passivsammler“) zur Erfassung der Leitsubstanz NO<sub>2</sub> in Betrieb genommen. Sie ergänzen ein bereits dichtes Messnetz, das unter anderem auch dazu dient, die Auswirkungen der A5 auf die Immissionen zu ermitteln.

Grundsätzlich ist es für die Interpretation der Messdaten nützlich, wenn Informationen zu den Verkehrsfrequenzen vorliegen, wie sie in der Einsprache gefordert werden. Für eine differenzierte Analyse hilfreicher sind aber Angaben zum gesamten Verkehrsnetz und nicht nur zur neuerstellten Entlastung West. Solche Informationen zum gesamten Strassennetz der Region können auch zu einer „Erfolgskontrolle“ des gesamten Projektes herangezogen werden. Konkret können beispielsweise folgende Fragestellungen geklärt werden:

Wurde die erwartete Entlastung erreicht? Oder: Wo müssen allenfalls zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, um die Entlastungseffekte langfristig sicherzustellen?

Das Amt für Verkehr und Tiefbau sieht eine solche Ermittlung der Fahrzeugfrequenzen unmittelbar vor Baubeginn und nach der Inbetriebnahme der Entlastung West bereits vor. Es wird dabei angestrebt, die Erhebungsstandorte für den Verkehr möglichst mit dem Immissionsmessnetz des AfU zu koordinieren .

Das Begehren ist unter Berücksichtigung des Antrages 4 des Amtes für Umwelt damit gegenstandslos.

Das Rechtsbegehren 3 ist somit abzuweisen.

#### c. Bodenschutz

Der Einsprecher verlangt: „Es muss vor der Genehmigung der Nutzungspläne ein rechtlich durchsetzbares Bodenschutzkonzept erarbeitet werden.“ Und: „Neben dem chemischen Bodenschutz ist der Boden vor Schadverdichtungen zu schützen (sogenannter physikalischer Bodenschutz).“

Die Bauherrschaft hat vor Baubeginn zuhanden der Fachstelle Bodenschutz des Amtes für Umwelt ein Bodenschutzkonzept vorzulegen, worin folgende Punkte, welche dem Schutz des Bodens vor Schadverdichtungen dienen, detailliert auszuführen sind:

- Die Beschreibung der Bodenqualität mittels einer Bodenkartierung ist grösstenteils bereits im Jahre 1991 anlässlich der Umweltuntersuchungen für das damalige Projekt ausgeführt worden; allfällige durch Projektänderungen notwendige Nachkartierungen, z.B. für die von der Renaturierung der Aare betroffene Fläche oder für zusätzliche Depotflächen, werden ab anfangs September 2004 direkt von der mandatierten Bodenfachperson ausgeführt. Im Einzelnen geht es um:

- Den technischen Ablauf der Erdabtragsarbeiten inkl. Terminplanung,
- den Bodenabtragsplan mit Massenbilanz der Kulturerde nach Ober- und Unterboden getrennt,
- die Planung der nötigen Bodendepots für die Zwischenlagerung,
- das Konzept zur Einhaltung eines genügenden Abtrocknungszustandes zwecks Vermeidung von Verdichtungen beim Erdabtrag. Angaben bezüglich der Einrichtung von repräsentativen Messstellen für Niederschlag und Saugspannung mittels Regenschirm und Tensiometer,
- die Festlegung der für die Erdarbeiten zuzulassenden Maschinen. Maschinenliste mit Angaben der minimal notwendigen Saugspannungen in Abhängigkeit von Gesamtgewicht und speziellen Auflagedruck,
- die Planung der Rekultivierung nach Abschluss der Bauarbeiten und der Folgebewirtschaftung der betroffenen Flächen.

Das Bodenschutzkonzept muss von der Fachstelle Bodenschutz vor Beginn der Bauarbeiten genehmigt werden und ist Bestandteil der Submissionsunterlagen (siehe Massnahme Bod-2 des UVB). Somit sind die nötigen Voraussetzungen geschaffen, damit nebst dem chemischen auch der physikalische Bodenschutz mit Unterstützung und Begleitung durch die Bo-

denfachperson von der Bauleitung und den betroffenen Unternehmern während der Bauphase auch umgesetzt wird. Ein solches Konzept vor Genehmigung der Nutzungspläne zu verlangen, ist weder opportun noch sach- und stufengerecht.

Der Einsprecher verlangt weiter, „dass die Bodenfachperson nun sofort engagiert wird und dass diese vor Genehmigung des Erschliessungsplanes die Planung und die Projektierung im Bereich Bodenschutz überarbeitet.“ Die bereits angefallenen Fragen bezüglich des Bodenschutzes während der laufenden Planungs- und Projektierungsphase wurden in Vertretung der noch nicht beauftragten Bodenfachperson direkt durch die Fachstelle Bodenschutz des AfU bearbeitet. Diese weist sowohl bezüglich des physikalischen wie auch des chemischen Bodenschutzes ausreichende Sachkompetenz aus. Im Übrigen ist das Auswahlverfahren für die Bodenfachperson abgeschlossen. Die Bodenfachperson hat ihre Arbeit anfangs September 2004 aufnehmen können. Damit wird gewährleistet, dass der physikalische und chemische Bodenschutz auch während der weiteren Planungs- und Projektierungsphase und später während der Bauphase vollumfänglich zum Tragen kommt.

Der Einsprecher bezweifelt, „dass mit der vorgesehenen Materialbewirtschaftung die Grundsätze vor Art. 3 AltIV vollumfänglich eingehalten werden können“. Der Einsprecher verlangt, dass im Rahmen des UVB genauer aufgezeigt wird, wie die Bewirtschaftung konkret vorgenommen wird.“

Im Zusammenhang mit den bekannten Belastungen von Untergrund und Grundwasser sind noch weitere Abklärungen notwendig. Aufgrund dieser soll insbesondere ein konkretes Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept erarbeitet werden (Massnahmen Msw-1 und Mws-2). Bestandteil dieses Konzeptes wird auch der Nachweis sein, dass die Bestimmungen von Art. 3 AltIV eingehalten werden. So wird entweder im Bereich des Bauwerkes sämtliches belastetes Material zu entfernen sein oder es muss aufgezeigt werden, dass die im Bereich des Bauwerkes liegenden belasteten Standorte nicht sanierungsbedürftig sind.

Das Konzept bzw. dessen Genehmigung durch das AfU müssen vor Baubeginn vorliegen.

Der Einsprecher weiter: „Die bauliche Gestaltung der Westtangente muss sicherstellen, dass die Ausbreitung der Schadstoffe in den Boden minimiert wird.“

In der Stellungnahme zur Voruntersuchung und Pflichtenheft wurde in diesem Zusammenhang durch die Fachstelle Bodenschutz auf die Anlage von Hecken (allenfalls auch bauliche Massnahmen in Kombination mit Lärmschutz) entlang des Trassees hingewiesen. Gemäss UVB sind keine spezifischen Massnahmen für die Betriebsphase vorgesehen. Im Bereich des Dammes wird die Schadstoffausbreitung quer zur Strasse durch die vorgesehenen Lärmschutzwände eingeschränkt. Im Bereich der nördlich anschliessenden offenen Streckenführung bis zum Tunnel Gibelin ist eine (lockere) Bepflanzung am Strassenrand mit Baumreihen vorgesehen, welche die Schadstoffausbreitung eher geringfügig einschränkt. Angesichts der zukünftigen Nutzung der Reservezone (mittel- bis längerfristig nicht mehr als landwirtschaftliche Nutzfläche vorgesehen) ist es gemäss UVB nicht vorgesehen, weitere spezielle Massnahmen zur Verminderung der Ausbreitung zu treffen. Eine geringfügige Verbesserung könnte allenfalls durch eine Unterpflanzung mit einer dichten Hecke, soweit dies die örtlichen Verhältnisse erlauben, erreicht werden (siehe Antrag 5 des AfU). Eine solche zu fordern, ginge zu weit.

Das Rechtsbegehren 10 ist somit abzulehnen, soweit es nicht gegenstandslos ist und darauf eingetreten werden kann.

d. Störfallvorsorge

Der Einsprecher verlangt, es sei „vorgängig zur Genehmigung der Nutzungspläne eine Risikoermittlung gemäss Störfallverordnung durchzuführen.“

Der Einsprecher bemängelt dabei die Nachvollziehbarkeit einzelner Aussagen im Kurzbericht.

Im Rahmen der durchgeführten Hauptuntersuchung wurde ein Kurzbericht gemäss Art. 5 Abs. 2 der Störfallverordnung erstellt. Eine erste Beurteilung durch die zuständige Behörde (AfU) hat ergeben, dass gewisse Nachbesserungen am Kurzbericht nötig waren. Insbesondere waren zusätzlich die  $H_s$ -Werte (hinreichend kleine Wahrscheinlichkeit für das Eintreten von Störfällen mit schweren Schädigungen) für den Wirkungsbereich Oberflächengewässer zu berechnen.

Gemäss der BUWAL-Richtlinie „Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung“ vom August 2001 sind für die Beurteilung, ob die Wahrscheinlichkeit eines Störfalles mit schweren Schädigungen der Bevölkerung oder der Umwelt hinreichend klein ist, folgende Kriterien anzuwenden:

- Ist die Häufigkeit grösser oder gleich  $5 \cdot 10^{-6}$  pro 100 m und Jahr, verfügt die Behörde eine Risikoermittlung.
- Ist die Häufigkeit kleiner als  $5 \cdot 10^{-6}$  pro 100 m und Jahr, aber grösser als  $5 \cdot 10^{-8}$  pro 100 m und Jahr, liegt die Entscheidung, ob eine Risikoermittlung durchgeführt werden soll, im Ermessensspielraum der Behörde.
- Ist die Häufigkeit kleiner als  $5 \cdot 10^{-8}$  pro 100 m und Jahr, so soll auf eine Risikoermittlung verzichtet werden.

Im vorliegenden Fall liegt für den Wirkungsbereich Oberflächengewässer die Eintretenshäufigkeit eines Störfalles mit schwerer Schädigung unter  $5 \cdot 10^{-8}$  pro 100 m Streckensegment, womit gemäss Richtlinie des BUWAL in diesem Wirkungsbereich auf eine weiterführende Risikoermittlung verzichtet werden soll. Für den Wirkungsbereich Bevölkerung (Einwohner und Strassenbenützer) liegt die Häufigkeit eines Störfalles mit schwerer Schädigung über  $5 \cdot 10^{-8}$  aber unter  $5 \cdot 10^{-6}$  und damit klar im Übergangsbereich, d.h. im Ermessensspielraum der Behörde, ob eine weiterführende Risikoermittlung angeordnet werden soll.

Obwohl aufgrund der Häufigkeitswerte in diesem Wirkungsbereich gemäss BUWAL-Richtlinie die Anordnung einer weiterführenden Risikoermittlung zumindest bei einzelnen Streckensegmenten möglich gewesen wäre, hat die Behörde in diesem Fall bewusst darauf verzichtet. Die Behörde hat sich bei ihrem Entscheid hauptsächlich von folgenden Überlegungen leiten lassen:

- Klare Verbesserung der Risikosituation gegenüber dem aktuellen Zustand (Ortsdurchfahrt Solothurn)

- Vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h bzw. 50 km/h
- Klare Auflage der Behörde, dass vor Inbetriebnahme der Bauwerke die genauen Zuständigkeiten und organisatorischen Massnahmen, speziell im Tunnelbereich und im Bereich der Aarebrücke, unter Einbezug der verschiedenen zuständigen kantonalen Fachstellen, in einem Sicherheitskonzept festzuhalten sind (siehe diesbezüglich Antrag 13 des Amtes für Umwelt).

Eine weiterführende Risikoermittlung dürfte keine oder nur unwesentliche zusätzliche Erkenntnisse bringen, welche direkt einer weiteren Risikominderung dienen. Unter diesen Umständen konnte die zuständige Behörde unter Ausnutzung des ihr zustehenden Ermessensspielraum auf die Anordnung einer weiterführenden Risikoermittlung verzichten.

Das Rechtsbegehren 11 ist abzuweisen.

#### 6.1.1.3 Verkehr (Rechtsbegehren 4 - 7 und 9)

##### a. Lichte Höhe der Aareübergänge

Der Einsprecher verlangt, dass die Lichte Höhe der beiden neuen Aareübergänge auf 4.50 m festzusetzen sei. Begründet wird das Begehren mit der besseren Einpassung der Brücken und - beim Aaresteg - mit den Interessen des Langsamverkehrs und der Behinderten. Er beruft sich dabei u.a. auf den Bericht zur Zweckmässigkeit und zu den Auswirkungen auf Raumplanung und Umwelt (Raumplanungsbericht) aus dem Jahre 1991. In diesem Bericht wird ein Lichtraumprofil von 4.40 m über dem mittleren Hochwasserstand der Aare für die Bielersee-Schifffahrt postuliert (Kapitel 1, Art. 6).

Die Lichte Höhe wird indessen durch die geometrischen Randbedingungen bestimmt. Bei der Aarebrücke sind dies die Höhenlage des bestehenden Anschlusses im Bereich Bürenstrasse und die geforderte Lichte Höhe von 3.50 m über der Hans-Huber-Strasse. Das Brückenprojekt aus dem Jahre 1991 weist aufgrund der unten liegenden Tragkonstruktion lediglich eine Lichte Höhe von 4.50 m auf. Die Brücke „Leporello“ hat jedoch eine oben liegende Tragkonstruktion. Somit ist die Lichte Höhe - bei gleichen geometrischen Randbedingungen - wesentlich grösser als die des Projektes 1991. Die geometrischen Randbedingungen sind jedoch gegeben und die Forderung des Einsprechers mit der gewählten Konstruktion nicht erfüllbar.

Bezüglich Aaresteg: Sowohl bei der Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft wie beim BAV wurde eine Reduktion der Lichten Höhe auf 4.50 m zur Diskussion gestellt. Beide Stellen kommen zum Schluss, dass aus sicherheitstechnischen Gründen eine Reduktion auf 4.50 m, verbunden mit einem Absenken der Sonnenstoren und der Schiffsführerkabine der Siesta während dem Wende- und Anlegemanöver ein zu grosses Sicherheitsrisiko darstellt. In Büren an der Aare wird zwar ein ähnliches Manöver durchgeführt. Dabei handelt es sich jedoch um ein Anlegemanöver, welches nicht das gleiche Sicherheitsrisiko darstellt wie das Wende- und Anlegemanöver in Solothurn.

Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und der entsprechenden Richtlinie „Behindertengerechte Fusswegnetze“ werden eingehalten. Die Steigung des Aaresteges beträgt max. 6%.

Der vom Einsprecher für den Aaresteg geforderte Einsatz des Baustoffes Holz ist aufgrund seiner Materialeigenschaften für die gewählte Konstruktion (Seilverspannter Jawerth'scher Balken) ungeeignet. Der Beizug einer externen Fachperson ist unter dieser Prämisse nicht angezeigt.

Das Projekt „Leporello“ mit seinen beiden neuen Aareübergängen wurde nicht zuletzt auch wegen der Qualität hinsichtlich Architektur und Einpassung in die Aarelandschaft ausgewählt. Der Regierungsrat folgte dabei einem Antrag einer Jury, welche aus entsprechenden Fachleuten zusammengesetzt war. Unter diesen Umständen kann ohne weiteres geschlossen werden, dass die beiden Projekte keiner Verbesserung durch die Erfüllung von Forderungen des VCS bedürfen.

Die Rechtsbegehren 4 und 5 sind abzuweisen.

b. Fussgänger- und Veloverbindungen

Der Einsprecher stellt das Rechtsbegehren: „Die Benutzung sämtlicher bestehender Fussgänger- und Veloverbindungen im Bereich der Westtangente und im erweiterten Bereich der Flankierenden Massnahmen muss sowohl während dem Bau als auch nach der Inbetriebnahme der Westtangente sichergestellt sein.“

Er verlangt, dass alle bestehenden Fuss- und Veloverbindungen (LV-Verbindungen) während des Baues als auch nach Inbetriebnahme der Westtangente gewährleistet bleiben. Zudem soll die LV-Verbindung Hermesbühl- / Gibelinstrasse, Hermesbühl- / Küngoltstrasse und Hermesbühl- / Allmendstrasse nicht verschlechtert, sondern optimiert werden.

Er verlangt eine direkte LV-Verbindung Büren- / Segetzstrasse via Stephan Jäggi-Strasse - Verlängerung Glutz Blotzheim-Strasse. Auf den kombinierten Rad- / Gehweg entlang der Westtangente soll verzichtet werden.

Er verlangt den Einbezug der im LV-Konzept vorgesehenen Netzergänzung südlich der SBB in die Planung der Entlastung West, insbesondere eine „geschickte“, sichere Verknüpfung mit der Hermesbühlstrasse.

Er verlangt allorts Fussgängerquerungen in einer Grünphase, d.h. ohne Warten auf den Mittelinseln, für sehbehinderte Menschen die Ausstattung mit akustischen Signalen bei allen LSVA, beim Knoten Allmendstrasse kürzere Querungen für Fussgänger (nur über eine Insel).

Er verlangt überdies direktere Fussgängerquerungen beim Knoten Weissenstein- / Grenchenstrasse und eine zusätzliche Querungshilfe über die Westtangente auf Höhe der Hermesbühl- / Küngoltstrasse.

Diese das Verbandsbeschwerderecht zum Teil sprengenden und Legitimationsfragen aufwerfenden Forderungen (Ist der VCS eine zur entsprechenden Beschwerde legitimierte Behindertenorganisation?) sind materiell wie folgt zu beantworten:

Es ist das Ziel des Bauherrn, möglichst sämtliche für den Langsamverkehr notwendigen Verbindungen auch während der Bauphase offen zu halten. Umleitungen oder kurzzeitige Sperrungen werden jedoch unvermeidbar sein.

Die Verbindung Hermesbühl- / Gibelinstrasse wird für den Fussgänger analog der heutigen Situation mit einem Trottoir gesichert. Die Verlängerung nach Norden zur Bielstrasse wird aber im Gegensatz zur heutigen unübersichtlichen Situation ebenfalls mit einem Trottoir gesichert. Die Situation wird mit dem Projekt der Westtangente verbessert.

Die Süd-Nord-Verbindung Gibelin- / Hermesbühlstrasse wird für den Velofahrer gegenüber der heutigen Situation mit einem Radstreifen auf der Westtangente gesichert. Der Velofahrer umfährt zukünftig den LSA gesteuerten Knoten Allmendstrasse über den Bypass. Die Verbindung wird gegenüber der heutigen Situation verbessert.

Die Nord-Süd-Verbindung Hermesbühl- / Gibelinstrasse wird für den Veloverkehr ungünstiger, indem gegenüber dem heutigen Zustand die Strasse zweimal gequert werden muss. Die Verbindung wird aber mit Radstreifen und „Velosack“ gesichert. Zudem ist diese Verbindung nur für die wenigen Bewohner des Quartiers „Hirschmatte“ von Bedeutung. Zudem bietet sich dem „unsicheren“ Velofahrer die Möglichkeit, zu Fuss („veloschiebend“) auf dem östlichen Trottoir von der Hermesbühl- zur Gibelinstrasse zu gelangen.

Die Verbindung Hermesbühl- / Küngoltstrasse ist heute ohne Fussgängerstreifen und führt über eine grosse Verkehrsfläche. Durch die Realisierung der Westtangente wird die Verbindung für den Langsamverkehr wesentlich verbessert (Mittelinsel mit Fussgängerstreifen und damit Vortrittsberechtigung der Fussgänger).

Die Fussgängerverbindung Hermesbühl- / Allmendstrasse führt neu über eine Mittelinsel und ein durchgehendes Trottoir zur Allmendstrasse. Die Verbindung wird damit sowohl distanzmässig wie auch in der Höhenlage optimiert. Als Alternative besteht für den „unsicheren“ Fussgänger die mittels LSA gesteuerte Querung beim Knoten Allmendstrasse. Für den Velofahrer sind beidseits der Westtangente neu Radstreifen und im Bereich des Knotens Allmendstrasse „Velosäcke“ vorgesehen. Die Führung wird gegenüber der heutigen Situation verbessert.

Um die zukünftige Nutzung der noch unbebauten Fläche nicht noch mehr einzuschränken, ist der kombinierte Rad- / Gehweg entlang der Westtangente vorgesehen. Eine Verlegung des Rad- / Gehweges nach Osten (Verlängerung Glutz-Blotzheim-Strasse) ist ohne unverhältnismässigen Aufwand nicht möglich.

Zwischen der SBB und der Segetzstrasse wird die Westtangente in einem Tunnel geführt. Dadurch kann die Westtangente behinderungsfrei gequert werden. Eine LV-Verbindung südlich der SBB-Linie wird durch das Projekt „Westtangente“ somit nicht verhindert. Die „geschickte, sichere Anbindung“ an die Hermesbühlstrasse ist eingangs beschrieben (inkl. die „problematische“ Nord-Süd-Verbindung).

Weder Grünphasenplanung noch die Planung akustischer Signale sind Gegenstand der vorliegenden Nutzungsplanung. Sie wird dazumal entsprechend dem Stand der Technik und der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer – entsprechend der Funktion der Strasse – ausgelegt.

Die beiden Inseln beim Knoten Allmendstrasse ergeben sich durch den Bypass. Dieser ist aufgrund der Verkehrsmengen zwingend. Der Bypass wird jedoch nicht mittels LSA gesteuert. Somit ist der Fussgänger vortrittsberechtigt.

Eine „direktere“ Führung der Fussgängerquerungen (Rückversetzung aus dem Knotenbereich) ist aus Kapazitätsgründen beim Knoten Weissenstein- / Grenchenstrasse nicht möglich.

Im Bereich der Hermesbühl- / Küngoltstrasse ist eine Fussgängerquerung vorgesehen.

Das Rechtsbegehren Nr. 6 und die damit verbundenen Forderungen in der entsprechenden Begründung sind abzuweisen, soweit sie nicht gegenstandslos sind und darauf einzutreten ist.

#### c. Strassenraumgestaltung

Im Rahmen der Strassenraumgestaltung der Westtangente stellt der Einsprecher – u.a. auch im Zusammenhang mit Fragen der Luftreinhaltung (RB 3) – weitere Forderungen:

- Lärmschutzwände à Niveau aus Holz und begrünt
- Verlängerung der Mittelinsel beim Kreisel Bielstrasse
- Reduktion des Knotens Weissenstein- / Grenchenstrasse
- In allen Knotenbereichen: Verzicht auf aufwändige Gestaltung und Beschränkung auf die funktionalen Flächen.

Lärmschutzwände sind nur im Bereich der Aarebrücke und des Damms notwendig. Eine Ausführung in Holz ist dabei aus folgenden Gründen nicht möglich: Im Bereich der Aarebrücke sind die Lärmschutzwände zugleich Bestandteil der Tragkonstruktion. Zudem sind durch die gewählte Konstruktion keine Leitplanken notwendig, die Lärmschutzwände dienen als „Absturzsicherung“. Die Gestaltung der Lärmschutzwände wird entlang dem Damm aus gestalterischen Gründen „weitergezogen“. Auch hier sind somit keine Leitplanken notwendig. Mit dem Verzicht auf Leitplanken erhält die Westtangente zudem weniger den Charakter einer „Ausserortsstrecke“. Eine Begrünung der Lärmschutzwand ist im Bereich der Aarebrücke nicht vorgesehen.

Bielstrasse: Eine Verlängerung von Mittelinseln ist in der Regel mit zusätzlichem Landbedarf verbunden. Beim Kreiselast West ist eine Verlängerung der Mittelinsel aufgrund der Platzverhältnisse und der Privaterschliessungen nicht möglich. Eine optische Verlängerung ist jedoch durch den Mehrzweckstreifen gegeben. Beim Kreiselast Nord würde eine Verlängerung der Mittelinsel die vorgesehene Parkplatzumgestaltung des „Jumbo“ verunmöglichen. Beim Kreiselast Süd ist eine Verlängerung aus verkehrstechnischen Gründen (Geschwindigkeitserhöhung anstelle der geforderten Geschwindigkeitsreduktion) unerwünscht.

Die Verkehrsbelastung nimmt auf dem Knoten Weissenstein- / Grenchenstrasse in Zukunft zu (zusätzlicher Ast, Autobahnzubringer). Der Doppelknoten Weissenstein- und Grenchenstrasse wird zukünftig mittels LSA gesteuert (Bestandteil des Pförtnerkonzeptes). Stadteinwärts sind damit auf der Weissenstein- und Grenchenstrasse Aufstellflächen für den MIV notwendig. Busse und Zweiräder werden mittels separaten Spuren bevorzugt. Die Verkehrsfläche ergibt sich aufgrund dieser Randbedingungen.



Die Verkehrsflächen wurden aufgrund der Verkehrsbeziehungen, der Verkehrssteuerung, der Schleppkurven etc. dimensioniert. Dabei wurden die Verkehrsflächen soweit als möglich minimiert.

Die Begehren sind, soweit nicht gegenstandslos, abzulehnen.

Weiter verlangt der Einsprecher unter dem Titel „Aesthetik/Raumplanung“ einen „diskreteren“ Tunnelausgang an der vorgesehenen Lage à Niveau, ohne die vorgesehene „schanzenartige“ Gestaltung beim Südportal.

Beim Projekt 1991 lag die Tunneloberkante ca. auf Höhe des bestehenden Terrains, d.h. es wurde von einer Terrainaufschüttung von ca. 0.50 – 1.00 m ausgegangen. Beim Projekt „Leporello“ liegt die Tunneloberkante 0.50 m unter dem heutigen Terrain. Beim Projekt 1991 betrug die Lichte Höhe des Tunnels 4.80 m. Gemäss neuester Tunnelnorm ist eine Lichte Höhe von 5.20 m notwendig. Diese zwei Aspekte führen zu einer Tieferlegung des Strassenniveaus bei der Unterquerung der Segetzstrasse von ca. 1 m. Eine Ausführung à Niveau wäre nur durch eine steilere Rampenneigung möglich (> 5%), welche jedoch vom ASTRA abgelehnt wird. Bei Einhalten der geforderten Neigung von max. 5% würde eine Ausführung à Niveau zu einer Verlängerung der Rampe Süd um ca. 60 m führen. Das Rampenende käme damit in den Bereich der Aufweitung des Knotens Obach zu liegen. Die „schanzenartige“ Gestaltung des Südportals ergibt sich somit aufgrund der erwähnten Randbedingungen.

Das Begehren ist in diesem Sinne abzulehnen.

d. Langsamverkehrskonzept der Stadt Solothurn

Zum Langsamverkehrskonzept der Stadt Solothurn muss festgestellt werden, dass dieses erst im Entwurf vorliegt und von den zuständigen Behörden (Gemeinderatskommission und Gemeinderat Solothurn) noch nicht behandelt wurde. Allein deshalb ist es nicht möglich, dieses Konzept bei der vorliegenden Planung zu berücksichtigen. Es ist weder grundeigentümer- noch behördenverbindlich. Zudem ist auch darauf zu achten, dass keine unzulässige Verknüpfung mit der Entlastung West stattfindet. Wenn schon, könnten im Langsamverkehrskonzept enthaltene Massnahmen lediglich soweit berücksichtigt werden, als sie im direkten Zusammenhang mit der Entlastung West stehen. Mangels Behandlung durch die politischen Behörden steht aber überhaupt noch nicht fest, ob das Langsamverkehrskonzept der Stadt Solothurn tatsächlich so beschlossen wird oder nicht. Zudem liegt es in der Kompetenz der Stadt Solothurn und nicht des Kantons, diese Massnahmen auf Gemeindestrassen zu treffen oder nicht.

Es kann in diesem Zusammenhang auf die Ausführung zur Frage des Perimeters der Flankierenden Massnahmen zur Westtangente verwiesen werden (Ziffern 1.6 und 6.1.1.1).

Das Rechtsbegehren Nr. 7 ist in diesem Sinne abzuweisen, soweit es nicht gegenstandslos ist und darauf einzutreten ist.

e. Öffentlicher Verkehr

Der Einsprecher fordert, der öffentliche Verkehr dürfe während der Bauphase und nach der Inbetriebnahme der Westtangente durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht behindert werden. In der Begründung konkretisiert der VCS seine Forderung wie folgt: Der öffentliche Verkehr

dürfe sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase an keiner Stelle und am wenigsten an seinen Haltestellen durch den übrigen Verkehr behindert werden. Insbesondere auf und zwischen den beiden geplanten Knoten Bielstrasse und Allmendstrasse müssten die BSU-Busse der Linie 5/7 ungehindert halten und passieren können, ebenso am Knoten Weissenstein- / Grenchenstrasse. Weiter: Bei Bushaltestellen seien die Trottoirs auf 15 cm zu erhöhen, um den Einstieg für Gehbehinderte zu erleichtern.

Die Forderung ist in dieser Form – das dürfte selbst dem Einsprecher klar sein – unrealistisch und insofern überschüssend. Jeder Strassenbau bringt für alle Teilnehmer gewisse Einschränkungen mit sich: Im Einzelnen kann Folgendes festgehalten werden:

**Bauphase:** Von den Bauarbeiten sind die Buslinien 1, 2, 4, 5, 7 und 8 betroffen. Die Haltestellen „Ascom“ der Linien 1, 2, 4 und 8 im Bereich Knoten Weissensteinstrasse können bis zur Fertigstellung der neuen Haltestelle an der Weissensteinstrasse in Betrieb bleiben. Die Haltestelle der Linien 5 und 7 an der Gibelinstrasse wird während den Bauarbeiten mittels eines Provisoriums in Betrieb gehalten.

Die Linien 5 und 7 sind während den Bauarbeiten im Bereich RM Brücke / Knoten Allmendstrasse (Absenkung bis 2 m) stark beeinträchtigt: entweder wird ein einspuriges Durchfahrtsprofil freigehalten oder der Bus muss – infolge einer allfälligen Totalsperrung für den motorisierten Verkehr – umgeleitet werden. Im Rahmen des Bauprojektes werden unter Beizug der BSU die Bauphasenpläne und die dazugehörigen Verkehrsführungen erarbeitet. Engpässe, Umleitungen und auch Wartezeiten sind bei Baustellen dieses Ausmasses aber unumgänglich.

**Betriebsphase:** In der Betriebsphase wird der OeV priorisiert. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Busanmeldung: An sämtlichen LSA-gesteuerten Knoten kann der Bus mittels elektronischer Anmeldung für sich eine Grünphase auslösen.
- Busspur: Der Knoten Weissensteinstrasse ist als Pfortner konzipiert. Eine separate Busspur auf der Weissensteinstrasse von der Heidenhubelstrasse bis zur Westtangente ermöglicht dem Bus das Überholen der wartenden Autokolonne vor dem Pfortner.
- Verkehrsregime Weissensteinstrasse: Die Weissensteinstrasse wird stadteinwärts zur Sackgasse. Eine Zufahrt für den MIV ist nur noch bis zur Loretostrasse erlaubt. Von der Loretostrasse bis zur Florastrasse ist zukünftig nur noch Bus- und Langsamverkehr zugelassen.
- Anordnung der Haltestellen: Die Linien 5 und 7 verkehren zukünftig über die Weissensteinstrasse. Dies ermöglicht die Erstellung einer zentralen Haltestelle auf der Weissensteinstrasse nördlich des „Jumbo“ für sämtliche 6 Linien (1, 2, 4, 5, 7 und 8). Die Haltestelle wird auf der Fahrbahn – versetzt zu einer Mittelinsel mit Fussgängerquerung – angeordnet. Dies erlaubt ein direktes Wegfahren der Busse aus der Haltestelle. Die Haltestelle der Linien 5 und 7 auf der Westtangente südlich des Kreisels Bielstrasse erlaubt ebenfalls ein ungehindertes Ausfahren der Busse.

Die Detailprojektierung von Trottoirhöhen ist nicht Gegenstand der Planaufgabe. Nach Möglichkeit werden jedoch im Bereich der Bushaltestellen 18 cm hohe Anlegekanten erstellt.

Das Rechtsbegehren Nr. 9 ist in diesem Sinne abzuweisen, soweit es nicht gegenstandslos ist und darauf einzutreten ist.

#### 6.1.1.4 Ortsplanung (Rechtsbegehren 8)

Der Einsprecher fordert, „die Genehmigung des Erschliessungsplanes Westtangente müsse parallel mit der Einzonung der Reservezone Obach/Mutten erfolgen.“

Die Forderung wird nicht begründet, weshalb nicht darauf einzutreten ist. Im Übrigen erscheint sie unbegründet: Die Entlastung West wird u.a. zur Entlastung des bestehenden Strassennetzes und damit zur Entlastung des Stadtgebietes (inkl. Vorstadt) realisiert. Ein Nebeneffekt ist sicher auch, dass damit ideale Voraussetzungen zur Erschliessung neuer Baugebiete im Westen Solothurn geschaffen werden. Daraus lässt sich aber keine zwingende Abhängigkeit ableiten. Die Genehmigung der Ortsplanung durch den Regierungsrat erfolgte am 19. März 2002. Der Entscheid darüber, dass die beiden Planungsvorhaben nicht zwingend im engen Sinne aufeinander abgestimmt werden müssen, erfolgte also mit der Ortsplanung. Es gibt auch keine materiellen Zwänge. Das Projekt der Entlastung West lässt zudem einigen Planungsspielraum offen für die raumplanerische Ausgestaltung der „Stadtentwicklung West.“

Das Rechtsbegehren Nr. 8 ist in diesem Sinne abzuweisen, soweit es nicht gegenstandslos ist und darauf einzutreten ist.

#### 6.1.1.5 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) (Rechtsbegehren 13)

Der Einsprecher verlangt, die als ökologische Ausgleichsfläche vorgesehene Fläche sei auf 4.5 ha festzusetzen und die Realisierung derselben müsse vor der Genehmigung der Nutzungspläne rechtlich und finanziell sichergestellt werden.

Die AEM sind Projektbestandteil und *conditio sine qua non* für die Genehmigung und Realisierung des Umfahrungsprojektes. Insofern gelten bezüglich der rechtlichen und finanziellen Sicherstellung derselben die gleichen Ausführungen wie sub. Ziffer 6.1.1.1 lit. b) hievor.

In materieller Hinsicht führte die Behandlung der Einsprache Nr. 2 zu einer Änderung der Planung zu den AEM. Die Einsprache wird insofern gegenstandslos. Der VCS hat darauf verzichtet, zu dieser geänderten Planung Stellung zu nehmen. An dieser Stelle sind trotzdem zu den ursprünglichen Einwänden des Einsprechers folgende Hinweise anzubringen:

Die Fläche von 4.5 ha ökologischer Ausgleichsfläche stammt aus einem Arbeitspapier, in welchem Ideen und Vorschläge für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zusammengefasst wurden. Sie entstand aus der Überlegung, dass sich die Ausgleichsmassnahmen eher auf eine grössere Fläche konzentrieren sollte als auf viele Einzelmassnahmen. In der Detailerarbeitung zeigte sich, dass – nicht zuletzt weil mit dem Strassenprojekt die grössten Eingriffe im Aareraum erfolgen – ein entsprechender Ersatz sich auf Massnahmen an der Aare (Aareuferaufwertung) ausrichten sollte.

Die möglichen Massnahmen wurden eingehend evaluiert. Dabei stellte sich die Aufwertung des Aareufers zwischen Campingplatz und Unterer Muttenhof als weitaus sinnvollste Massnahme heraus. Der Flächenbedarf für diese Massnahme ergibt sich aus dem Raumbedarf für Fliessgewässer. Grundlage

ist die kantonale Arbeitshilfe „Genügend Raum für alle Fließgewässer“. Für das Aareufer ergibt sich ein Raumbedarf von mindestens 30 m. Die Fläche der Aufwertungsmassnahmen beträgt ca. 1.5 ha.

Gleichzeitig wurden auch die Kosten einbezogen. Nach der bisherigen kantonalen Praxis sind bei grösseren Projekten Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen im Umfang von 1% der Bausumme zu leisten. Die Kosten für die ökologische Ausgleichsfläche erfüllen auch dieses Kriterium.

Mit der vorgesehenen Aufwertung des Aareufers wird zudem ein weiterer Teil des „Renaturierungskonzeptes der Aare (1992)“ umgesetzt. Dieses Konzept wurde aufgrund einer vom damaligen Kantonsrat Bruno David im Jahre 1989 eingereichten und überwiesenen Motion erarbeitet. Nach den Planungsgrundsätzen und -aufträgen des kantonalen Richtplanes (Richtplan 2000) ist das Konzept nach den Abstufungen (ansatzweise, moderat, konsequent) umzusetzen (Beschluss LE-3.2.2).

Nachdem mit dem Landeigentümer eine einvernehmliche Lösung erzielt werden konnte, fallen auch die rechtlichen Bedenken des Einsprechers hinsichtlich Durchsetzung des Enteignungsrechtes weg.

Die Einsprache ist auch in diesem Punkt abzuweisen, sofern sie nicht zufolge Rückzugs des ursprünglichen Planes über die AEM gegenstandslos geworden ist und darauf einzutreten ist.

#### 6.2 Einsprache Nr. 2 (Fritz Lehmann)

Mit Schreiben vom 30. Juni 2004 hat – legitimiert und fristgerecht – Fritz Lehmann, Muttenweg 10, 4500 Solothurn, vertreten durch Nebiker Treuhand AG, Hauptstrasse 1, 4450 Sissach und Caspar Baader, Rechtsanwalt, Ochsenegasse 19, 4460 Gelterkinden, Einsprache erhoben. Diese richtet sich gegen den kantonalen Teilzonen- und Gestaltungsplan, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen „Aareufer Mutten“ (Dok. Nr. B12.2 und B15.2).

In der Folge wurden mit dem Einsprecher und seinen Vertretern verschiedene Verhandlungen geführt, welche zu einem Vergleich und einer geänderten Planung der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen führten. Der dafür nötige Landabtausch wird mit separatem Beschluss des Regierungsrates genehmigt.

Die Einsprache kann zufolge Vergleichs, der auch den Rückzug der Einsprache beinhaltet, als gegenstandslos von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden.

Die geänderte Planung wurde dem Einsprache führenden VCS, dem Solothurnischen Naturschutzverband „pro natura“, dem Schutzverband Aare (ASA), dem Fischereiverein Solothurn, der WWF Sektion Solothurn und dem Vogelschutzverband zur Stellungnahme unterbreitet. Diese haben keine Einwände gegen die neue Planung. Insoweit sie gegen einzelne Bestimmungen der nicht geänderten Sonderbauvorschriften Einwendungen oder Präzisierungen vorbringen (Zugang für Fischerei, Ausnahmen, andere Begriffe), ist darauf rechtlich nicht einzutreten, da diese Vorbringen schon im Rahmen der Planaufgabe hätten eingebracht werden müssen. In materieller Hinsicht kann indessen festgehalten werden, dass in der Tat die Auflage eines Weges der Planungsidee der AEM widersprechen würde. Der VCS hat auf eine materielle Stellungnahme verzichtet.

Auch die zur Stellungnahme eingeladene Einwohnergemeinde ist mit der Änderung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen einverstanden (Brief vom 29. November 2004). Dem gleichzeitig – schon im Rahmen der aufgelegten Variante, aber ausserhalb formeller Einsprache gestellten – Antrag,

rückwärtig einen Fussweg vorzusehen, kann nicht entsprochen werden. Eine solche Infrastruktur ist mit dem Zweck der AEM, der Natur eine Fläche „unberührt zurückzugeben“ nicht vereinbar.

Weitere von der Änderung potentiell betroffene und zur Einsprache legitimierte Personen oder Vereinigungen sind nicht auszumachen, weshalb auf eine Publikation der Planänderung, welche im Übrigen nicht grundsätzlicher Natur und vom BUWAL positiv beurteilt worden ist, verzichtet werden kann.

### 6.3 Einsprachen Nr. 3, 4, 15 und 16 a-e

6.3.1 Die Einsprecher Nr. 3 und 16 a-e verlangen, dass die gesamte Westtangente bzw. Aarebrücke und Tunnel für den Landwirtschaftsverkehr offen zu halten sei. Die Einsprecher Nr. 16 a-e fordern zudem, dass die Hans Huber-Strasse von der neuen Westtangente in einer Höhe von 4 m und nicht nur - wie projiziert - von 3.40 m Höhe zu überqueren sei.

Die Einsprecher Nr. 4 und 15 verlangen zusätzlich, dass auch die Wengibrücke für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein müsse. Der Einsprecher Nr. 4 fordert überdies, dass

- der Warenumsschlag- und Tankstellenplatz sowie die Garageneinfahrt an der Dammstrasse 4 im heutigen Rahmen erhalten bleiben müsse
- die Trottoirführung Römerstrasse / Dammstrasse im Sinne einer vernünftigen Weiternutzung der Liegenschaft Dammstrasse 4, GB Nr. 2809, neu zu gestalten sei
- auf die Trottoirverbreiterung an der Berntorstrasse verzichtet werde.

Der Einsprecher Nr. 15 fordert schliesslich, dass auf Wengibrücke und Westtangente eine Durchfahrthöhe von mindestens 4 m zu gewährleisten und Strassenbepflanzungen so anzulegen seien, dass das Blickfeld von Fahrern auf Erntemaschinen nicht behindert werde.

6.3.2 Die zur Vernehmlassung eingeladene Stadt Solothurn beantragt in ihrer Stellungnahme vom 7. September 2004 zur Einsprache Nr. 15, dass die Westtangente für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein solle, als Ausnahmeregelung könne sie auch mit einer Zu- und Wegfahrt zur Landi über die Wengibrücke einverstanden sein. Dieser Punkt sei aber Gegenstand der publizierten Verkehrsmassnahme.

6.3.3 In der Tat wurden - gleichzeitig mit der Nutzungsplanung - im Amtsblatt vom 11. Juni 2003 "Verkehrspolizeiliche Massnahmen" der Stadt Solothurn publiziert mit dem Hinweis, gegen diese sei die Beschwerde an das Departement des Innern (Ddl) möglich. Dieses Beschwerdeverfahren, das auch Massnahmen gemäss Ziffer 6.3.1 hievore zum Gegenstand hat, wurde vom Ddl mit Verfügung vom 27. Juli 2004 bis zum Abschluss des Nutzungsplanverfahrens sistiert.

### 6.3.4 Westtangente

Die neue Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse) verbindet die Autobahnausfahrt Solothurn West mit der Kantonsstrasse (Umfahrung West, Solothurn). Der entsprechende Nutzungsplan enthält keine Aussagen über die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Sollten irgendwelche Verbote für

gewisse Fahrzeugkategorien verfügt werden, wären diese im Verfahren gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) anfechtbar. Die Ausgestaltung der neuen Kantonsstrasse wird durch diese Frage auch nicht beeinflusst. Auf das Begehren, die Westtangente müsse für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein, ist mangels Gegenstand nicht einzutreten.

An dieser Stelle sei lediglich festgehalten, dass die neue Aarebrücke (Anschluss Knoten Bürenstrasse bis Knoten Obach) für den landwirtschaftlichen Verkehr befahrbar sein wird. Der Kanton wird für diese Strecke kein entsprechendes SVG-Verfahren einleiten. Dagegen ist beabsichtigt, ein Verbot für landwirtschaftliche Fahrzeuge für den Tunnel Gibelin zu erlassen (Knoten Obach bis Knoten Allmendstrasse, da Rückstau im Tunnelbereich unbedingt vermieden werden soll und hier Umfahrungsmöglichkeiten des Tunnels bestehen: z.B. Knoten Allmendstrasse – Gibelinstrasse – Segetzstrasse).

Das Begehren, die bestehende Hans Huber-Strasse sei von der Entlastung West in einer Lichten Höhe von 4 m, anstatt 3.40 m, zu überqueren, ist abzuweisen: die projektierte Lichte Höhe beträgt 3.50 m. Für höhere Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit höherer Ladung bietet sich eine Alternativroute an: Die Westtangente kann über das von der Stadt beschlossene auszubauende Gemeindestrassennetz (Verlängerung Grabackerstrasse) via Route Grabackerstrasse – Knoten Obach – Glutz-Blotzheimstrasse gequert werden.

Auf das Begehren bezüglich Strassenbepflanzung ist – da nicht Gegenstand der Nutzungsplanung – in dieser generellen Form nicht einzutreten. Es sei lediglich auf die Verordnung über den Strassenverkehr (BGS 733.11) verwiesen, welche mit §§ 18 ff die Übersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmer garantiert.

#### Wengibrücke

Das Projekt „Solithurn, Entlastung West“ besteht aus „Westtangente, Schliessung der Wengibrücke und Flankierenden Massnahmen“ (vgl. Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001). Die Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist gemäss „Botschaft des Regierungsrates vom 14. August 2001 (RRB Nr. 1593) ein „wichtiger Projektbestandteil“. Die vorliegend angefochtene Nutzungsplanung hat sich an diesen höherrangigen, dem Referendum zugänglichen Beschluss des Kantonsrates zu halten. Der Grundsatz kann durch die Nutzungsplanung nicht in Frage gestellt werden.

Der Erschliessungsplan (§ 39 i.V.m. § 69 PBG) kann Grundsätze für die Verkehrsregelung enthalten, soweit sie für die Erschliessungspläne von Bedeutung sind. Der Grundsatz der Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr ist Genehmigungsinhalt des Erschliessungsplanes B 12.4 und somit Anfechtungsgegenstand. Die Einsprecher verlangen indessen nicht die Öffnung für den MIV insgesamt, sondern nur für den landwirtschaftlichen Verkehr. Das ist aber keine Grundsatzfrage, welche Gegenstand des Erschliessungsplanes ist. Vielmehr ist das allgemeine Fahrverbot im angefochtenen Erschliessungsplan nur als orientierender Inhalt aufgeführt. Auf Einsprachen des Inhalts, dass die Wengibrücke für den landwirtschaftlichen Verkehr offen zu lassen sei, ist deshalb in diesem Verfahren nicht einzutreten.

Die übrigen Begehren der Einsprache Nr. 4 sind mit Schreiben des Bau- und Justizdepartementes vom 30. Juli 2004 zur Behandlung der Stadt Solothurn überwiesen worden (mit Kopie an den Einsprecher). Auf diese Begehren ist im kantonalen Nutzungsplanverfahren nicht einzutreten, da sie

kommunale Planinhalte erfassen, zumal der Strassenzug „Wengistrasse – Postplatz – Wengibrücke – Berntorstrasse“ Gemeindestrasse wird.

Die Einsprachen Nr. 3, 4, 15 und 16 a–e sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

#### 6.4 Einsprache Nr. 24 (Hans Andreas Bühlmann)

Mit Schreiben vom 7. Juli 2004 hat – legitimiert und fristgerecht – Hans Andreas Bühlmann, Hermesbühlstrasse 73, 4500 Solothurn, Einsprache erhoben.

Die Einsprache richtet sich in erster Linie gegen den Erschliessungsplan der Westtangente (Plan B 12.1). Weiter macht der Einsprecher Einsprache gegen den Plan B 12.4 (Flankierende Massnahmen zur Westtangente: Situation) sowie gegen die Pläne K und L der Flankierenden Massnahmen zur A5. Es fehlt die Legitimation zur Einsprache gegen den Plan B 12.4. Die Behandlung der Einsprache gegen die Pläne K und L zu den Flankierenden Massnahmen zur A5 ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Somit wird im Folgenden nur auf die Einsprache gegen den Plan B 12.1 eingegangen.

Die Einsprache gegen den Plan B 12.1 richtet sich gegen die vom Abschnitt „Unterführung RM bis Knoten Weissensteinstrasse“ ausgehenden Lärmemissionen. Für die dem Einsprecher gehörende Liegenschaft Nr. 75 überschreitet der Beurteilungspegel nachts den Planungswert um 1dB(A). Das Amt für Umwelt hat jedoch der entsprechenden Erleichterung zugestimmt. Im UVB werden die damit verbundenen Massnahmen zugesichert (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter).

Der Einsprecher ist jedoch der Meinung, dass die Emissionen an der Quelle verhindert werden müssen. Zu diesem Zweck unterbreitet er ein breites Spektrum von z.T. realitätsfremden Projektänderungsanträgen: z.B. Verlängerung des Tunnels Gibelin bis 20 m vor den Knoten Weissensteinstrasse (Maximalantrag), Umbau der Küngolt- und Hermesbühlstrasse zu „Sackstrassen“ (Minimalvariante). Die Anträge beinhalten auch Begehren, welche in keinem Zusammenhang mit der Lärmbelastung stehen (z.B. Umlegung von Buslinien).

Anlässlich einer Einspracheverhandlung vom 27. September 2004 wurde dem Einsprecher aufgezeigt, warum seine Projektänderungsanträge nicht umsetzbar sind. Dem Einsprecher wurde auch eine entsprechende Rückzugserklärung zugestellt, welche zusätzlich zu den Massnahmen an der Liegenschaft Nr. 75 das Angebot weiterer Schallschutzfenster enthielt (Liegenschaft Nr. 73). Der Einsprecher ist auf den Rückzug der Einsprache jedoch nicht eingetreten.

In der Tat ist die Zustimmung des AfU zu dieser einzelnen Erleichterung nach einer Interessenabwägung gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV i.V.m. § 4 LSV SO zu Recht erfolgt. Sie wird hiermit erteilt. Die Einhaltung des Planungswertes bei der Liegenschaft des Einsprechers würde unverhältnismässigen Aufwand bedeuten, ist bzw. mit der vorgesehenen Planung nicht machbar. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Anlage ist zur Genüge dargetan (siehe Ziffer 4.1 hievore). Unter diesem Aspekt sind auch die vielen einzelnen und in der Summe unverhältnismässigen Haupt-, Varianten- und Eventualanträge der Einsprache vom 7. Juli 2004 abzuweisen, soweit darauf überhaupt einzutreten ist. Das Gleiche gilt für die verlangten zusätzlichen flankierenden Massnahmen. Im Einzelnen:

Der Einsprecher beantragt in seinem Hauptantrag eine Verlängerung des Gibelintunnels ab Brücke-SBB bis 20 m vor den Kreisel Bielstrasse. Die Bielstrasse sei im Knotenbereich soweit nötig abzusenken. Der Knoten Allmendstrasse sei ersatzlos zu streichen und die Strassenlinien Allmend-, Küngolt- und Hermesbühlstrasse sollen unverändert bleiben. Der Antrag ist aus technischer Sicht nicht umsetzbar. Unter Berücksichtigung der topografischen Randbedingungen ergäbe sich ein Strassenlängsgefälle von über 30 % oder eine Absenkung der Bielstrasse von rund 5.50 m. Zudem sind in den Grundlagen zum massgeblichen Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 die Lage der Strasse, die Anschlüsse an die Westtangente und die einzelnen Objektteile – insbesondere auch der Tunnel Gibelin mit einer Länge von ca. 350 m – definiert. Der Antrag stellt somit auch eine wesentliche Abweichung von dieser Grundkonzeption dar, verbunden mit massiven Mehrkosten gegenüber den vorgesehenen Kosten von rund 80 Mio. Franken.

Der Einsprecher beantragt als Variante in einem weiteren Eventualantrag die Überdeckung der Westtangente im Abschnitt Brücke-RM bis nördlich der Hermesbühlstrasse. Die Allmend-, Küngolt- und Hermesbühlstrasse sind nur noch für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) direkt miteinander zu verbinden. Dieser Eventualantrag ist ebenfalls nicht umsetzbar: Damit ergäbe sich für die Westtangente ebenfalls ein zu grosses Längsgefälle. Die Absenkung der Bielstrasse würde immer noch rund 2.50 m betragen. Zudem würden sich auch in diesem Fall die bisher vorgesehenen Gesamtkosten von rund 80 Mio. Franken massiv erhöhen.

Der Einsprecher beantragt in einem weiteren Eventualantrag die Eindeckung der Westtangente mit einer transparenten Röhre auf dem Abschnitt Brücke-RM bis Kreisel Bielstrasse. Dieser Antrag mag ebenfalls nicht zu überzeugen. Der Vorschlag ist städtebaulich nicht vertretbar. Der Vorschlag steht auch in keinem Verhältnis zu den leichten Überschreitungen der Planungswerte bezüglich Lärmmissionen bei den oben erwähnten Liegenschaften.

Der Einsprecher verlangt in einem weiteren Antrag den Einbau eines lärmdämmenden Belages im Abschnitt Brücke SBB bis Knoten Weissensteinstrasse. Dieser Antrag wird erfüllt, der Einbau eines lärmdämmenden Belages ist vorgesehen.

Der Einsprecher beantragt weiter, dass die Küngoltstrasse und die Hermesbühlstrasse „zwecks Vermeiden von Schleichverkehr an den Einmündungen zur Gibelinstrasse zu Sackgassen umgebaut werden“. Bei der Planung der Westtangente wurde der Aspekt „Vermeiden von Schleichverkehr“ genügend berücksichtigt: In die Küngoltstrasse ist nur ein Rechtsabbiegen aus der Westtangente von Norden her erlaubt, eine Ausfahrt in die Westtangente ist nicht vorgesehen. Die Hermesbühlstrasse wird für den motorisierten Verkehr von der Westtangente „abgehängt“, es ist nur ein Rechtsabbiegen aus der Hermesbühlstrasse in die Westtangente möglich.

Der Einsprecher fordert weiter den grundsätzlichen Verzicht auf den Knoten Allmendstrasse auf der Westtangente. Der Knoten Allmendstrasse ist jedoch für die Erschliessung der angrenzenden Quartiere zwingend notwendig. Nur mit einem Direktanschluss an die Westtangente können Umwegfahrten durch andere Quartiere vermieden werden. Ergänzende flankierende Massnahmen werden Schleichverkehr durch die umliegenden Quartiere verhindern.

Auf die weiteren Anträge ist mangels Verständlichkeit oder weil sie zum Teil utopischen Gehalt aufweisen, nicht einzutreten.

Die Einsprache wird abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandslos ist und darauf einzutreten ist.



6.5 Einsprachen Nrn. 21, 25, 26, 27  
(Giger-Haller, Ziltener, Allemann, Plepel)

Die Einsprecherinnen und Einsprecher sind Mieter oder Eigentümer von Liegenschaften am Herrenweg 7, 9 und 11 in Solothurn. Es fehlt ihnen im Sinne von § 16 Absatz 1 PBG an der Legitimation gegen die aufgelegten Nutzungspläne Einsprache zu erheben. Sie wohnen in einer Distanz von ca. 700 m zum Anschluss der Westtangente an die Bielstrasse und sind somit von der angefochtenen Planung nicht berührt im Sinne des Gesetzes. Sie haben kein Land an die Westtangente oder die Flankierenden Massnahmen abzutreten und werden durch den Verkehr auf der Westtangente auch nicht in ihren nachbarrechtlichen Abwehrrechten beeinträchtigt. Dass infolge des Baus und Betriebs der Westtangente der Verkehr (auch) auf dem Herrenweg zunehmen könnte, also gewisse Verkehrsströme Änderungen erfahren, begründet noch kein schutzwürdiges Interesse zur Anfechtung des Projektes der Westumfahrung bzw. der „Flankierenden Massnahmen zur Westtangente“. Flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz sind nicht Gegenstand der kantonalen Nutzungsplanung, weshalb nicht auf die Einsprachen einzutreten ist. Anders entscheiden, hiesse die vom Gesetzgeber mit § 16 PBG vermiedene Populareinsprache bzw. -beschwerde einzuführen, denn irgend welche Auswirkungen auf eine gewisse Zahl von Gemeindestrassen bzw. deren Verkehrszahlen wird eine neue Strassenverbindung wie jene der Westtangente immer haben. Davon ist aber eine Vielzahl von Einwohnern „betroffen“ und die Einsprecher sind davon nicht mehr betroffen als diese.

Selbst wenn man auf die Einsprachen eintreten müsste, wären sie abzuweisen. Die Einsprecher fordern, dass die im Dokument A4 aufgelisteten Massnahmen (Mitwirkung) in den Planungssperimeter einzubeziehen und für den Herrenweg Tempo 30 mit Anwohnerprivilegierung bei der Parkierung eingeführt werden solle. In Einsprache Nr. 27 wird überdies gefordert, die Routen „östlich Grenchenstrasse – Herrenweg – St. Niklausstrasse und obere Sternengasse“ sowie „Grenchenstrasse – untere Steingrubenstrasse“ seien wirkungsvoll vor Fremdverkehr zu schützen. Es kann dazu an dieser Stelle auf die Erwägungen zur Einsprache des VCS verwiesen werden (Ziffer 6.1.1, sub a). Im Übrigen gilt es darauf hinzuweisen, dass der hier allein zuständige Gemeinderat von Solothurn in eigener Kompetenz Tempo 30 auf dem ganzen Herrenweg bereits beschlossen und den entsprechenden Kredit gesprochen hat. Gemäss Stellungnahme des Rechtsdienstes der Stadt Solothurn vom 7. September 2004 ist die Einführung von Tempo 30 auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung geplant. Hinsichtlich Anwohnerprivilegierung stellt die Stadt zu Recht fest, dass diese Frage ohnehin nichts mit der Westumfahrung zu tun hat.

Auch die zusätzlichen Begehren der Einsprecherin Nr. 27 wären – bei einem Eintreten – abzuweisen, zumal davon auszugehen ist, dass Westtangente und übergeordnetes Strassennetz auf die genannten Strassen sowohl ent- wie belastende Auswirkungen haben kann. Gemäss der Stellungnahme der Stadt wird es deshalb vorläufig bei Tempo 30 auf dem Herrenweg sein Bewenden haben.

Auf die Einsprachen ist nicht einzutreten.

6.6 Einsprache Nr. 28  
(Jabas)

Die Einsprecher verlangen – legitimiert und fristgerecht –, es sei „eine Lärmschutzwand zu erstellen, beginnend am nördlichen Portal des Lackenhoftunnels auf der Ostseite der Fahrbahn bis zum Beginn der Leporellobrücke“.

Im Bereich der geforderten Lärmschutzwand zwischen dem Tunnelportal und der Brücke werden die Planungswerte der LSV überall eingehalten. Dem vom Gesetz aufgestellten Vorsorgeprinzip ist damit lärmtechnisch genüge getan. Überdies sprechen Gründe des Landschaftsschutzes und der Gestaltung gegen die verlangte Verlängerung der Lärmschutzwand. Der Beginn der Aarebrücke (mit integriertem Lärmschutz) soll architektonisch ablesbar sein. Die verlangte Lärmschutzwand würde das verhindern und einen Riegel in der Landschaft darstellen.

Die Einsprache ist abzuweisen.

## 7. Gesamtbeurteilung

Gestützt auf die vorangehenden Erwägungen lässt sich feststellen:

Das Projekt der „Entlastung West“ ist genügend begründet und liegt im öffentlichen Interesse. Die entsprechenden Nutzungspläne sind recht- und zweckmässig im Sinne der Planungs- und Baugesetzgebung. Das Projekt ist unter Berücksichtigung der Anträge der kantonalen Umweltschutzfachstelle und des BUWAL umweltverträglich. Es wird mit den im Dispositiv genannten Vorbehalten genehmigt.

Die Genehmigung erfolgt gleichzeitig mit folgenden Nutzungsplänen:

- Erschliessungsplan Bahnhofgebiet
- Erschliessungsplan Rötibrücke / Rötistrasse (Plan G)
- Erschliessungspläne Flankierende Massnahmen zur A5 (Pläne B,C,E,H,J,K,L)

welche gleichzeitig mit der Umfahrung West aufgelegt worden sind.

Diese Pläne gehören zur Ausgangslage für die vorliegenden Nutzungspläne und sind – was die Beeinflussung der Verkehrsströme angeht – ebenfalls bis 2009 umzusetzen.

## 8. Beschluss

Gestützt auf die Erwägungen und § 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (BGS 711.1)

8.1 Die Nutzungsplanung “Solothurn Entlastung West” wird unter folgenden Bedingungen und Auflagen genehmigt:

- Bestandteil der Genehmigung sind auch die aufgrund der Einsprachebehandlung und des vorliegenden Verfahrens erfolgten Planänderungen und Vergleichsinhalte.
- Integrierenden Bestandteil der Genehmigung bilden die Massnahmen aufgrund der Anträge 1–13 des Beurteilungsberichtes des Amtes für Umwelt vom 18. November 2004 und des BUWAL vom 19. Oktober 2004.
- Für die Liegenschaften Allmendstrasse 2, Bielstrasse 69, Gibelinstrasse 10 und 4, Hermesbühlstrasse 75, Römerstrasse 62 und 66 sowie Brühlgrabenstrasse 22, Solothurn, werden Erleichterungen hinsichtlich Einhaltung der Planungswerte gewährt.

8.2 Die Einsprachen Nrn. 2, 5–14, 17, 18–20, 22, 23 und 29 werden zufolge Vergleichs bzw. Rückzugs von der Geschäftskontrolle ohne Kostenfolge abgeschrieben.

- 8.3 Die Einsprachen Nrn. 1, 3, 4, 15, 16 a-e, 21 und 24-28 werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. Kosten werden keine erhoben, Parteischädigungen keine zugesprochen.
- 8.4 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, soweit nötig den Landerwerb durchzuführen und insbesondere die in den Vergleichen gemäss Ziffer 8.2 vereinbarten Massnahmen umzusetzen.
- 8.5 Das Bau- und Justizdepartement legt den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die Stellungnahmen des Amtes für Umwelt vom 18. November 2004 und des BUWAL vom 20. Oktober 2004 sowie den Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung betrifft, zur Einsichtnahme öffentlich auf.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

#### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn eingereicht werden. Die Beschwerde hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
 Rechtsdienst BJD (2) La/br  
 Amt für Verkehr und Tiefbau (5), mit 2 genehmigten Dossiers (später)  
 Kreisbauamt I, Langfeldstrasse 34, 4528 Zuchwil  
 Amt für Umwelt (5), mit 1 genehmigten Dossier (später)  
 Amt für Raumplanung (3), mit 1 genehmigten Dossier (später)

Volkswirtschaftsdepartement  
 Amt für Landwirtschaft  
 Jagd und Fischerei

Finanzdepartement  
 Amt für öffentliche Sicherheit

Stadtpräsidium der Einwohnergemeinde Solothurn, Baselstrasse, 4500 Solothurn (3), mit 1 genehmigten Dossier (später) **(lettre signature)**

Gaston Barth, Leiter Personal- und Rechtsdienst der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn, Baselstrasse, 4500 Solothurn

Gemeindepräsidium Biberist, 4562 Biberist, mit 1 genehmigten Dossier (später)  
 Fürsprecher Thomas Biedermann, Bielstrasse 3, 4500 Solothurn **(lettre signature)**  
 Rechtsanwalt Caspar Baader, Ochsenegasse 19/21, 4460 Gelterkinden **(lettre signature)**  
 Lehmann, Land- und Baumaschinen-Service, Bahnhofstrasse 7A, 4512 Bellach **(lettre signature)**  
 LANDI Solothurn und Umgebung, Poststrasse 1, 4502 Solothurn **(lettre signature)**

- Corinne und Peter Liechti-Jörg, Schöngrünstrasse 75, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Dr. iur. Max Flückiger, Rechtsanwalt, Bielstrasse 12, Postfach 555, 4502 Solothurn **(lettre signature)**
- Platzer Strausak Gruner Partner, Theo Strausak, Rechtsanwalt, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn (3) **(lettre signature)**
- ZODIAC STUDIOS, Doris Imboden & Kaspar Bossi, Hans Huber-Strasse 38, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Stampfli & Keller, Dr. iur. Walter Keller, Rechtsanwalt, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn (2) **(lettre signature)**
- Römisch-Katholische Kirchgemeinde Solothurn, Hauptgasse 75, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Bracher und Partner AG, Weissensteinstrasse 15, Postfach 130, 4503 Solothurn (2) **(lettre signature)**
- Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Sektion Solothurn, Andreas Schlupe, Präsident, 3254 Balm b. Messen **(lettre signature)**
- Nebiker Treuhand AG, Hauptstrasse 1, 4450 Sissach **(lettre signature)**
- Bischof, Studer, Hauert, Advokatur und Notariat, Dammstrasse 21, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Ypsomed AG, Brunnmattstrasse 6, Postfach, 3401 Burgdorf **(lettre signature)**
- Frei + Reusser AG, Architektenbüro, Loretostrasse 14, 4503 Solothurn **(lettre signature)**
- Darya Giger-Haller, Herrenweg 11, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Bewohner Tugginerquartier, c/o Fam. Urs Giger, Tugginerweg 3, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Rolf Harder, Rechtsanwalt, Bielstrasse 111, Postfach 316, 4503 Solothurn **(lettre signature)**
- Hans Andreas Bühlmann, Hermesbühlstrasse 73, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Andrea Ziltener, Herrenweg 7, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Pia Allemann, Herrenweg 7, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Suzana Plepel, Herrenweg 9, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Gaston und Monica Jabas, Lackenhof, Hunnenweg 11, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Procap, Schweizerischer Invalidenverband, Frobürgstrasse 4, 4601 Olten **(lettre signature)**
- Fischereiverein Solothurn, Johann Lüthi, Kriegstettenstrasse 12, 4553 Subingen **(lettre signature)**
- Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare (ASA), Andreas Steinmann, Vorstadt 30a, 3380 Wangen an der Aare **(lettre signature)**
- Pro Natura, Baselstrasse 12, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- WWF Sektion Solothurn, Eric Nünlist, Biberiststrasse 24, Postfach 738, 4501 Solothurn **(lettre signature)**
- Vogelschutzverband des Kantons Solothurn, Rolf Gugelmann, Obere Steingrubenstrasse 30, 4500 Solothurn **(lettre signature)**
- Amt für Verkehr und Tiefbau (z.Hd. Staatskanzlei, für Publikation im Amtsblatt: Text: Bau- und Justizdepartement / Einwohnergemeinde Solothurn: Genehmigung der Erschliessungspläne und Gestaltungspläne Kantonsstrasse H5a, Solothurn Entlastung West.

Der Beschluss des Regierungsrates und das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung werden zusammen mit dem Beurteilungsbericht der kantonalen Umweltschutzfachstelle in der Zeit vom ..... beim Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Zimmer Nr. 116, 4509 Solothurn, zur Einsichtnahme (Art. 20 Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung / UVPV) aufgelegt.

Wer zur Beschwerdeführung berechtigt ist, kann innerhalb von 10 Tagen gegen den Entscheid des Regierungsrates beim kantonalen Verwaltungsgericht Verwaltungsge-

rechtsbeschwerde einreichen. Die Beschwerdeschrift ist mindestens im Doppel einzureichen und hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.