

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Oktober 2021

Nr. 2021/1519

Subingen: Kantonaler Erschliessungsplan Luzernstrasse, Kreisel bis Sportplatzstrasse, Strassensanierung und Schulwegsicherung Luzernstrasse (TP2) / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Das Bau- und Justizdepartement legt aufgrund von § 68 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) den Erschliessungsplan über die Luzernstrasse, Kreisel bis Sportplatzstrasse, Strassensanierung und Schulwegsicherung Luzernstrasse (TP2), Subingen, zur Genehmigung vor.

Gleichzeitig lag dem Erschliessungsplan zur Orientierung und Erläuterung das Dossier Bauprojekt (Situation, Werkleitungen, Querprofil, Normalprofil, Signalisation und Markierung, Landerwerbsplan, Längenprofil und Technischer Bericht) bei.

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 25. Januar 2021 bis 23. Februar 2021. Während der Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache:

- Nr. 1: Josef Ingold, Seewadelacker 2, 4553 Subingen
- Nr. 2: Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

Während der Auflagefrist kann jedermann, welcher von einem Nutzungsplan besonders betroffen ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c i.V. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG; BGS 711.1). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d PBG).

Das Einspracheverfahren ist grundsätzlich kosten- und entschädigungslos (§§ 37 Abs. 1 und 39 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen, VRG; BGS 124.11). Im vorliegenden Verfahren sind deshalb weder Kosten noch Parteientschädigungen aufzuerlegen oder zuzusprechen.

2.2 Einsprache Nr. 1: Josef Ingold, Subingen

Der Einsprecher verlangt, dass der Weg ab Luzernstrasse zum Haus B der Überbauung "Manz", welcher auf der Parzelle des Einsprechers (GB Subingen Nr. 2178) liegt, nicht wie in der Planaufgabe vorgesehen, als "Fussweg" bezeichnet wird. Der Grund dafür sei, dass dieser Weg auch als Wirtschaftsweg (Post u.a.) mit motorisierten Fahrzeugen benutzt werde.

Mit dem Einsprecher konnte eine Einigung erzielt werden, worauf dieser seine Einsprache zurückzog. Die Einigung beruht auf einer Anpassung der Anschlaghöhe des Randabschlusses an der Luzernstrasse (im Bereich der Einmündung des Weges des Einsprechers) sowie der Markierung des Haltebereichs der angrenzenden Bushaltestelle. Von diesen Projektanpassungen sind keine Dritten betroffen und sie beziehen sich auf den orientierenden Teil des Auflagedossiers, so dass sich eine erneute öffentliche Planaufgabe erübrigt.

2.3 Einsprache Nr. 2: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Solothurn

Der VCS stellt drei Anträge:

- Antrag 1: "Auf dem Teilstück zwischen der Kirche und dem Kreisel sei Tempo 30 zu signalisieren";
- Antrag 2: "Eventualiter müssen auf diesem Streckenabschnitt beidseitig mindestens 1,5 Meter breite Radstreifen markiert werden";
- Antrag 3: "Die Randabschlüsse bei den Fussgänger-Querungen sollen durch rollstuhl- und rollatortaugliche Randsteine ersetzt werden".

Die Anträge 1 und 2 werden in der Begründung wie folgt präzisiert:

- Trotz mehrerer Fussgängerstreifen mit Mittelinseln bliebe die Situation für Fussgänger aufgrund der kurvenreichen Situation gefährlich. Mit höherem Tempo sei es für Motorfahrzeugführende schwierig, die aufeinanderfolgenden Fussgängerstreifen und die querenden Fussgänger genügend wahrzunehmen und die ganze Situation zu überblicken. Dies würde insbesondere an Nachmittagen in Fahrtrichtung West durch die plötzliche Blendung durch Gegenlicht nach der Linkskurve vor der Oeschbrücke verstärkt werden.
- Im Teilstück zwischen der Oeschstrasse und Kreisel sei lediglich eine 7 Meter breite Fahrbahn mit zwei Fahrspuren à 3.5 Meter und ohne Velostreifen vorgesehen. Diese Mischverkehrssituation würde bei grösseren Geschwindigkeitsdifferenzen gefährlich sein und Motorfahrzeuge dazu verleiten, Velos auf diesem kurzen Teilstück auf gefährliche Weise zu überholen. Mit einer Tempolimite von Tempo 30 würde diese Gefahr deutlich reduziert werden.
- Das aufgelegte Projekt würde dem im Technischen Bericht aufgeführten Projektziel "Anpassung bzw. Vervollständigungen der Radstreifen" in keiner Art und Weise gerecht werden. Folglich läge Tempo 30 auf der Hand.

Die Ansicht des VCS, dass die Situation trotz der geplanten Massnahmen gefährlich bleibt, hält einer objektiven Betrachtung nicht stand. Sämtliche nach VSS Norm 40 241 geforderten Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen - insbesondere auch in den Kurven und unter Berücksichtigung des Höhenprofils der Strasse - können mit dem vorliegenden Projekt eingehalten werden. Die momentan ausschliesslich provisorischen Mittelinseln werden durch definitive Mittelinseln mit einer Breite von 1.5 Meter ersetzt. Der Fussgängerstreifen "Kirche" bekommt neu ebenfalls eine Mittelinsel. Dies zusammen mit der sich bereits in Umsetzung befindlichen Umgestaltung der Dorfeinfahrt West inkl. des Fussgängerstreifens "Tankstelle" sorgt dafür, dass das übergeordnete Projektziel - namentlich die Schulwegsicherung - erreicht wird. Die geschützten Mittelbereiche werden neu 2 Meter breit markiert sein, was auch abbiegenden Velofahrern genügend Wartefläche bietet. In diesen Bereichen wird das Projekt auf Vorschlag des VCS noch mit einer Farbmarkierung und Velo-Piktogrammen ergänzt. Von dieser Projektanpassung sind keine Dritten betroffen und sie beziehen sich auf den orientierenden Teil des Auflagedossiers, so dass sich eine erneute öffentliche Planaufgabe erübrigt.

Es ist richtig, dass im Abschnitt Oeschstrasse bis zum Kreisel aufgrund mangelnder Platzverhältnisse keine Radstreifen vorgesehen sind. Der Eingriff in das Privateigentum wäre, insbesondere bei den Mittelinseln, nicht verhältnismässig. Der Abschnitt von Mittelinsel zu Mittelinsel abzüglich je 20 Meter (Mindestabstand einer Kernfahrbahn vor und hinter Mittelinseln) wäre mit lediglich ca. 90 Meter für die Erstellung einer Kernfahrbahn mit Velostreifen zu kurz. Um die Radfahrer etwas besser von den rückwärtsausfahrenden Fahrzeugen im Bereich Luzernstrasse 38 und 40 zu schützen, wird der südliche Gehweg verbreitert und die Fahrbahn somit auf 7 Meter verschmälert. Weitere Verbesserungen zugunsten der Radfahrer sind im Abschnitt ab der Kirche Richtung Osten vorgesehen. Der Rad- / Gehweg auf der Südseite wird bis zur Kirche verlängert und auf der Nordseite wird der Velostreifen auf 1.5 Meter verbreitert.

Im Ergebnis stellt die vorliegende Planung eine Verbesserung der Sicherheit für den gesamten Langsamverkehr dar. Aufgrund der beidseitig angeordneten 2 Meter breiten Trottoirs, den Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen sowie der 7 Meter breiten Fahrbahn bei einem täglichen Verkehr von ca. 6'800 Fahrzeugen / Tag ist eine Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nicht notwendig.

Im Ergebnis wird die Einsprache Nr. 2 betreffend den Anträgen 1 und 2 unter Berücksichtigung der erwähnten Anpassung abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

Der Antrag 3 fordert den Einsatz eines anderen Randabschlusses im Bereich der Fussgängerstreifen und Mittelinseln gemäss der Umsetzung im Projekt "Lindenallee" in Balsthal.

Die Randabschlüsse im Projekt "Lindenallee" waren ein Pilotversuch. Zum Zeitpunkt der Auflage des vorliegenden Erschliessungsplans waren diese Randabschluss-Steine noch nicht in die Richtlinien des Amtes für Verkehr und Tiefbau aufgenommen worden. Inzwischen wurde dies nachgeholt und das vorliegende Projekt kann dementsprechend angepasst werden. Im Bereich der Fussgängerstreifen und Mittelinseln werden also die Randabschlüsse mit einer anderen Bestimmung ausgeführt. Von dieser Projektanpassung sind keine Dritten betroffen und sie beziehen sich auf den orientierenden Teil des Auflagedossiers, so dass sich eine erneute öffentliche Planauflage erübrigt.

Im Ergebnis wird der Einsprache betreffend dem Antrag 3 stattgegeben.

Die Planung ist recht- und zweckmässig und kann genehmigt werden.

2.4 Umwelt

2.4.1 Bodenschutz

Gemäss Verzeichnis über schadstoffbelastete Böden (VSB) ist der Oberboden (0 - 20 cm, "Humus") in einem Streifen von 5 Meter Breite entlang der Kantonsstrasse mit Schadstoffen belastet. Weiter muss aufgrund der Dauer der Wohnnutzung auf den Parzellen GB Subingen Nrn. 2480, 2385, 2359, 2055, 2809, 2136, 2178, 2423, 2449, 2296, 2422 und 2510 (Siedlungsgebiet vor 1955) von einer zusätzlichen Schadstoffbelastung des Oberbodens ausgegangen werden. Dieses Oberbodenmaterial kann am Entnahmeort selbst, d.h. für die neue Umgebungsgestaltung, weiterverwendet werden.

Aufgrund der Belastungssituation wird davon ausgegangen, dass der Richtwert gemäss Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) überschritten wird, nicht aber der Prüfwert. Damit handelt es sich beim Aushub des Oberbodens (0 - 20 cm) um "schwach belasteten Bodenaushub" ('BUWAL-Wegleitung Bodenaushub', 2001), der nur mit Einschränkungen weiterverwendet werden kann.

Gemäss dem Baustellen-Entsorgungskonzept vom 25. September 2020 soll nur unverschmutzter Oberboden anfallen. Dies ist aufgrund des VSB nicht plausibel. Es muss davon ausgegangen werden, dass es sich um schadstoffbelasteten Oberboden handelt. Der angegebenen Verwendung des schadstoffbelasteten Oberbodens vor Ort kann jedoch zugestimmt werden.

3. Beschluss

- 3.1 Die Einsprache von Josef Ingold, Subingen (Nr. 1), wird infolge Rückzugs von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.2 Die Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn (Nr. 2), wird betreffend den Anträgen 1 und 2 abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. Dem Antrag 3 wird stattgegeben.
- 3.3 Belastetes Oberbodenmaterial, das von den Parzellen GB Subingen Nrn. 2480, 2385, 2359, 2055, 2809, 2136, 2178, 2423, 2449, 2296, 2422 und 2510 weggeführt wird, darf nur eingeschränkt weiterverwendet oder muss entsorgt werden. Eine Weiterverwendung ist nur an Orten mit gleicher Bodenbelastung möglich. Die Bodenqualität muss gegenüber dem Abnehmer deklariert und durch das Amt für Umwelt bewilligt werden (§ 136 Gesetz über Wasser, Boden und Abfall, GWBA; BGS 712.15). Bei einer Deponierung ist der ordentliche Verfahrensweg für eine Entsorgung gemäss der Abfallverordnung (VVEA; SR 814.600) einzuhalten.
- 3.4 Verfahrenskosten werden keine erhoben.
- 3.5 Der Erschliessungsplan (Situationsplan 1:500) Luzernstrasse, Kreisel bis Sportplatzstrasse, Strassensanierung und Schulwegsicherung Luzernstrasse (TP2), Subingen, wird mit den unter Ziffer 2.2 und Ziffer 2.3 beschriebenen Anpassungen genehmigt.
- 3.6 Dem Erschliessungsplan kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zu.
- 3.7 Bestehende Erschliessungspläne sind aufgehoben, soweit sie dem vorliegenden Plan widersprechen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Amthaus 1, 4502 Solothurn, Beschwerde geführt werden. Diese hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (scr/zea), mit 2 gen. Plänen (später)

Amt für Raumplanung (2), mit 1 gen. Plan (später)

Kreisbauamt I, Langfeldstrasse 34, 4528 Zuchwil, mit 1 gen. Plan (später)

Gemeindepräsidium Subingen, Bahnhofstrasse 9, 4553 Subingen, mit 1 gen. Plan (später)

(Einschreiben)

Bauverwaltung Subingen, Bahnhofstrasse 9, 4553 Subingen

Josef Ingold, Seewadelacker 2, 4553 Subingen **(Einschreiben)**

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn **(Einschreiben)**

Reto Meile, W+H AG, Blümlisalpstrasse 6, 4562 Biberist

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z. Hd. Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt: "Subingen: Genehmigung kantonaler Erschliessungsplan [Situationsplan 1:500] Luzernstrasse, Kreisel bis Sportplatzstrasse, Strassensanierung und Schulwegsicherung Luzernstrasse (TP2)")