

Regierungsratsbeschluss

vom 24. Oktober 2022

Nr. 2022/1584

Neuendorf / Härkingen: Kantonaler Erschliessungsplan Dorf- / Härkingen- und Neuendörferstrasse, Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Dorfeinfahrt Härkingen, Sanierung Ortsdurchfahrt mit Kunstbauten, Teil Mitte (Abschnitte 2 und 3.1) Grenze Dorfstrasse 12/14 bis Grenze Dorfstrasse 90/94 / 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 Dorf- / Härkingen- und Neuendörferstrasse, Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Dorfeinfahrt Härkingen West, Teil Mitte, Abschnitt 2 und Abschnitt 3, Teil 1, Grenze GB Nr. 38 (Dorfstrasse 12) zu GB Nr. 39 (Dorfstrasse 14) bis Grenze GB Nr. 248 (Dorfstrasse 90) zu GB Nr. 250 (Dorfstrasse 94) zur Genehmigung vor.

Die (erste) öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 18. November 2019 bis 18. Dezember 2019. In- nert der Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache:

- Einsprache Nr. 01: Beat Klauenbösch, Bünenweg 42, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 03: VCS, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn
- Einsprache Nr. 04: Urs Büttiker, Dorfstrasse 76, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 05: Linus von Arx, Mattenweg 3, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 06: Andreas Zeltner, Dorfstrasse 90, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 07: Markus von Arb, Dorfstrasse 24, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 08: Heinrich Oeggerli, Dorfstrasse 26, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 09: Marie-Theres Oeggerli, Peter Oeggerli, Umgangweg 21, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 10: Paul Zeltner-Strub, Bifangstrasse 35, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 11: Einwohnergemeinde Neuendorf, Roggenfeldstrasse 2, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 12: André Müller, Umgangweg 15, 4623 Neuendorf.

Mit den Einsprechern Nrn. 03, 04, 06 und 10 konnten Einigungen erzielt werden, worauf diese ihre Einsprachen zurückzogen.

Mit den Einsprechern Nr. 09 konnte eine Teileinigung erzielt werden, worauf diese ihre Einsprache im Teil Neustrasse zurückzogen.

Es erfolgte vom 11. Oktober 2021 bis 9. November 2021 eine (zweite) öffentliche Neuauflage im Bereich Abschnitt 2 und Abschnitt 3, Bushaltestelle Hardeck Süd. Innert dieser Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache:

- Einsprache Nr. 14: Paul Zeltner-Strub, Bifangstrasse 35, 4623 Neuendorf
- Einsprache Nr. 15: EMA Gastro GmbH, Restaurant Hardeck, Dorfstrasse 22, 4623 Neuendorf.

2. Erwägungen

2.1 Allgemeine 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 PBG). 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.

Zur Einsprache ist nach kantonalem Recht legitimiert, wer durch den Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat (§ 69 i.V.m. § 16 Abs. 1 PBG). Diese Norm entspricht dem kantonalen Verfahrensrecht (§ 12 VRG) wie auch dem Bundesrecht. Zumindest im selben Umfang muss die Beschwerdemöglichkeit schon auf kantonaler Stufe bestehen.

Nach Art. 89 Abs. 1 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) ist zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (sog. formelle Beschwerde), durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (sog. materielle Beschwerde). Bei der materiellen Beschwerde (besonderes Berührtsein und schutzwürdiges Interesse) geht es um die Abgrenzung zur Populärbeschwerde: Der Kreis der Anfechtungsberechtigten wird auf ein sinnvolles Mass beschränkt. Zur Anfechtung eines Entscheids soll nur zugelassen werden, wer berührt ist, wen die Sache «etwas angeht». Wer vom Projekt nicht oder nicht genügend betroffen ist, dem soll keine Anfechtungsmöglichkeit zukommen. Für die Beschwerdebefugnis wird verlangt, dass ein Beschwerdeführer über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht (grundsätzlich: BGE 131 II 587). Die Nähe zum Streitgegenstand muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein. Die Legitimation von Nachbarn wird bis zu einer Entfernung von rund 100 Metern ohne nähere Prüfung bejaht. Eine besondere Beziehungsnähe liegt in den übrigen Fällen vor, wenn ein Projekt beim Dritten (z.B. Nachbar, der nicht Verfügungsadressat ist) mit Sicherheit oder hoher Wahrscheinlichkeit zu materiellen Immissionen wie Lärm, Staub, Erschütterungen oder Licht führt - und der Dritte durch diese betroffen wird.

2.2 Behandlung der Einsprachen: Öffentliche Planauflage vom 18. November 2019 bis 18. Dezember 2019

2.2.1 Einsprache Nr. 01 Beat Klauenbösch, Neuendorf, Bushaltestelle Kirche Nord

Der Einsprecher wohnt am Bünenweg 42 in Neuendorf (GB Neuendorf Nr. 778) und ist ca. 750 m Luftlinie südlich der Bushaltestelle Kirche Nord entfernt. Der Einsprecher ist nicht Anwohner der vom Erschliessungsplan betroffenen Dorfstrasse und besitzt auch kein an die Dorfstrasse grenzendes Grundeigentum. Vielmehr wohnt und besitzt er Grundeigentum in einem Wohnquartier im südlichen Teil von Neuendorf. Er legt denn auch nicht dar, inwiefern er ein dahingehendes schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Anpassung des zur Diskussion stehenden Erschliessungsplanes haben soll, welches ihn von der Allgemeinheit abgrenzt. Er verfügt über keine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache im Sinne der vorzitierten Rechtsprechung, weswegen auf seine Einsprache nicht einzutreten ist.

2.2.2 Einsprache Nr. 05: Linus von Arx, Neuendorf

2.2.2.1 Teil Bushaltestelle Kirche Nord und Hardeck Süd

Der Einsprecher wohnt am Mattenweg 3 in Neuendorf (GB Neuendorf Nr. 360) und ist ca. 275 m Luftlinie nördlich der Bushaltestelle Kirche Nord resp. rund 610 m nordöstlich der Bushaltestelle Hardeck Süd entfernt. Der Einsprecher ist nicht Anwohner der vom Erschliessungsplan betroffenen Dorfstrasse und besitzt auch kein an die Dorfstrasse grenzendes Grundeigentum. Vielmehr wohnt und besitzt er Grundeigentum in einem Wohnquartier im nördlichen Teil von Neuendorf. Er legt denn auch nicht dar, inwiefern er ein dahingehendes schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Anpassung des zur Diskussion stehenden Erschliessungsplanes haben soll, welches ihn von der Allgemeinheit abgrenzt. Er verfügt über keine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache im Sinne der vorzitierten Rechtsprechung, weswegen auf seine Einsprache nicht einzutreten ist.

2.2.3 Einsprache Nr. 09: Marie-Theres Oeggerli, Peter Oeggerli, Neuendorf

2.2.3.1 Teil Bushaltestelle Kirche Nord

Mit Einsprache vom 16. Dezember 2019 erhoben Marie-Theres Oeggerli sowie Peter Oeggerli (hiernach Einsprecher Nr. 09) gegen den vorliegend zur Diskussion stehenden Erschliessungsplan Einsprache. Sie stellen dabei zwei Anträge, wobei der zweite Antrag am 19. März 2020 («Teilrückzugserklärung») aufgrund einer geringfügigen Plananpassung (siehe unten) zurückgezogen wurde. In diesem Punkt ist die Einsprache zufolge Rückzugs als gegenstandslos abzuschreiben.

In ihrem ersten Antrag bringen die Einsprecher Nr. 09 vor, die Bushaltestelle nordseitig solle nicht zwischen Kirche und Bach, sondern einige Meter westlich als Haltebucht realisiert werden. Begründet wird dies primär mit allfälligen Rückstaus sowie damit, dass dadurch das Ortsbild im Bereich der Kirche, Bachbord mit Bäumen und dem Restaurant Ochsen nicht durch Kunstbauten zerstört werden solle.

Neuendorf ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) als Dorf mit Ortsbild von nationaler Bedeutung verzeichnet. Es ist als Ackerbauerndorf mit ausgesprochen langem historischem Strassenraum aufgeführt. Das Dorf verfügt über erstaunlich ursprünglich gebliebene Bauernhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert mit intakten Hofplätzen und unverbauten «Hostetten». Der Strassenraum wird gefasst durch giebelständige Gäuer- und traufständige Jurasüdfusshäuser. Er wird durch vor- und rückspringende Gebäude variantenreich in seinem geschwungenen Verlauf unterstützt und durch Einzelbäume und Giebelfassaden der traufständigen Bautenreihen in Abschnitte gegliedert.

Der Eintrag im Bundesinventar ist als besondere Auszeichnung zu verstehen, wobei den entsprechenden Schutzziele Nachachtung zu schenken und zum Ortsbild Sorge zu tragen ist. Insbesondere sind die Eingriffe in das Ortsbild möglichst gering zu halten. Es ist das Gebot der ungeschmälernten Erhaltung vorrangig zu beachten.

Der Raum um die Kirche mit den Bäumen und dem Bach sowie die Brücke sind besondere «Bijoux» und zeigen den besonderen Charakter (so auch das entsprechende ISOS-Blatt). Aus diesem Grund ist keine Standardlösung wie bei anderen Strassenprojekten möglich. Eine massgeschneiderte Lösung ist erforderlich. Es wurden insgesamt neun Varianten der Bushaltestelle geprüft. Die Interessenabwägung zwischen den Aspekten des Ortsbildschutzes und den verkehrlichen Aspekten erfolgte unter Beizug der Fachstelle Ortsbildschutz im Amt für Raumplanung. Wo zwischen dem Anliegen des Ortsbilderhalts und der aus technischer Sicht optimalen Verkehrsführung Interessenskonflikte bestehen, ist zu entscheiden, welche Interessen höher zu gewichten sind. Am Schluss standen sich die zwei Varianten am Standort Kirche mit einer Bushaltebucht und einer Fahrbahnhaltestelle gegenüber. Diese wurden durch eine externe Studie einer Prüfung unterzogen (siehe Anhang zum technischen Bericht [Bestandteil der Auflageakten]). Nach Abwägung aller Kriterien ist der Fahrbahnhaltestelle den Vorzug zu geben.

Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Einbau einer Bushaltebucht würde einen wesentlichen Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes an zentraler Stelle darstellen. Die Verlegung des historischen Bachlaufs wäre einschneidend, wobei die Situation der bestockten Böschungen beidseits des Bachs abschnittsweise verloren gehen würde und der Mittelgäubach kanalisiert würde. Vier Kastanien und eine Linde müssten ersetzt und eine historisch wertvolle Brückenkonstruktion zum Umgangweg müsste entfernt werden. Auf der Länge des Kirchenschiffs würde durch die Fläche der Bushaltebucht die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse merklich zunehmen, während nordseitig der Umgangweg auf 3.50 m reduziert würde. Dieser Eingriff ins ursprüngliche Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges würde für die Nutzer deutlich wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum abmindern und somit den Raumcharakter verändern.
- Insgesamt bewirkt die Variante Fahrbahnhalt einen wesentlichen kleineren Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes. Der Bachlauf, die Nordböschung mit bestehender Bestockung sowie die historischen Brückenkonstruktionen bleiben erhalten. Die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse wird durch die Haltestelle nur unwesentlich verbreitert, während nordseitig der Umgangweg unangetastet bleibt. Der resultierende Eingriff ins Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges wird für die Nutzer kaum wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum wird lediglich in vertretbarem Mass beeinträchtigt.
- Mit einer Bushaltebucht müssten die Bäume auf der Nordseite des Bachs gerodet werden. Da Neupflanzungen nur langsam wachsen, würde es viele Jahre dauern, bis das ursprüngliche Dorfbild mit der prägenden Baumreihe wieder erkennbar wird. Dies wäre dem ISOS Eintrag Nr. 1 (Ortskern, eindrücklich langer Strassenraum [...]; Erhaltungsziel A) abträglich gewesen.
- Bei geschützten Ortsbildern nach ISOS soll auf den Eingriff in die bestehende Situation möglichst verzichtet resp. dieser Eingriff möglichst geringfügig gehalten werden.
- Die Lösung mit der Haltebucht benötigt im Gewässerraum viele Beton-Kunstabauten und die veränderte Strassenraumgeometrie wird durch eine deutlich sichtbare

«Welle» als sehr störend wahrgenommen. Im Übrigen ist der Gewässerraum aufgrund der gewässerschutzrechtlichen Rahmenbedingungen in erster Linie von Bauvorhaben zu schützen.

- Die Aufweitung des Strassenraums im Bereich der Bushaldebucht wirkt im Vergleich zu den anderen Dorfstrassen-Abschnitten störend und es wird ein «fremdes Element» in den historischen Raum platziert. Dies wäre dem geschützten Charakter des Ortsbildes stark abträglich.
- Die Lösung der Fahrbahnhaltestelle wird unter Berücksichtigung der Schutzziele ISOS von der kantonalen Fachstelle Ortsbildschutz (Amt für Raumplanung) als verträgliche Lösung qualifiziert, welche die ungeschmälerte Erhaltung des geschützten Ortsbildes beachtet.

Vor diesem Hintergrund ist eine Realisierung einer Bushaldebucht als übermässigen Eingriff in das geschützte Ortsbild zu qualifizieren, welcher nicht rechtmässig wäre. Es ist daher der Variante gemäss dem zu genehmigenden Erschliessungsplan (Fahrbahnhaltestelle) den Vorzug zu geben. Der Antrag, es sei eine Haldebucht zu realisieren, ist folglich abzuweisen.

Soweit die Einsprecher vorbringen, es werde ein Rückstau entstehen, dringen sie nicht durch. Am Standort Bushaltestelle Kirche Nord werden im künftigen Fahrplan keine Busse aufeinander warten müssen (siehe Technischer Bericht, S. 13). Ein Zeitausgleich auf einem Fahrbahnhalt ist grundsätzlich nicht zulässig. Selbst wenn ein solcher Zeitausgleich nötig wäre, dann könnte dieser in einer der anderen Busbuchten abgewickelt werden.

Schliesslich ist noch anzumerken, dass aufgrund der Einsprachen der aktuelle Standort der Haltestelle nochmals geprüft wurde. Jedoch kann dort keine Bushaldebucht realisiert werden. Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Warteraum ist zu klein.
- Die Länge des zur Verfügung stehenden Bereiches reicht nicht aus.
- Eine geschützte Brücke von nationaler Bedeutung (Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, IVS) müsste abgebrochen werden.
- Die Erschliessung der dahinterliegenden Liegenschaften kann nicht gewährleistet werden.
- Der Umgangweg wird durch den haltenden Bus blockiert.
- Die Eigentümer der Liegenschaft bei der bestehenden Bushaltestelle haben bereits früh dem Amt für Verkehr und Tiefbau mitgeteilt, dass sie bei einem Strassenprojekt den momentanen Zustand mit dieser improvisierten Haltestelle nicht mehr akzeptieren würden.

Die Aufhebung der Bushaltestelle Kirche Nord ist aufgrund der Fahrgastzahlen nicht angezeigt.

Die Einsprache ist im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.2.4 Einsprache Nr. 07: Markus von Arb, Neuendorf, Bushaltestelle Hardeck Süd

Die Einsprache von Markus von Arb (hiernach Einsprecher Nr. 07) wird durch die öffentliche Neuauflage vom 11. Oktober 2021 bis 9. November 2021 im Bereich Abschnitt 2 und 3, Bushaltestelle Hardeck Süd, gegenstandslos, da die Bushaltestellen an einen neuen Standort westlich des

Restaurants Hardeck verschoben wurden. Da dem Begehren des Einsprechers Nr. 07 nachgekommen wurde und er gegen die Neuauflage keine Einsprache erhoben hat, ist seine Einsprache infolge Gegenstandslosigkeit abzuschreiben.

2.2.5 Einsprache Nr. 08: Heinrich Oeggerli, Neuendorf

Die Einsprache von Heinrich Oeggerli (hiernach Einsprecher Nr. 08) wird durch die öffentliche Neuauflage vom 11. Oktober 2021 bis 9. November 2021 im Bereich Abschnitt 2 und 3, Bushaltestelle Hardeck Süd, gegenstandslos, da die Bushaltestellen an einen neuen Standort westlich des Restaurants Hardeck verschoben wurden. Da dem Begehren des Einsprechers Nr. 08 nachgekommen wurde und er gegen die Neuauflage keine Einsprache erhoben hat, ist seine Einsprache infolge Gegenstandslosigkeit abzuschreiben.

2.2.6 Einsprache Nr. 11: Einwohnergemeinde Neuendorf, Bushaltestelle Kirche Nord

Mit Einsprache vom 18. Dezember 2019 erhob die Einwohnergemeinde Neuendorf (hiernach Einsprecherin Nr. 11) gegen den vorliegend zur Diskussion stehenden Erschliessungsplan Einsprache.

In ihrem Antrag bringt die Einsprecherin Nr. 11 vor, die Bushaltestelle nordseitig solle nicht zwischen Kirche und Bach, sondern einige Meter westlich als Haltebucht realisiert werden. Begründet wird dies primär mit der verkehrlichen Situation. Ortsbildschutz sei sicher begrüssenswert, habe sich aber auch der Abwägung mit anderen Interessen zu stellen.

Neuendorf ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) als Dorf mit Ortsbild von nationaler Bedeutung verzeichnet. Es ist als Ackerbauerndorf mit ausgesprochen langem historischem Strassenraum aufgeführt. Das Dorf verfügt über erstaunlich ursprünglich gebliebene Bauernhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert mit intakten Hofplätzen und unverbauten «Hostetten». Der Strassenraum wird gefasst durch giebelständige Gäuer- und traufständige Jurasüdfusshäuser. Er wird durch vor- und rückspringende Gebäude variantenreich in seinem geschwungenen Verlauf unterstützt und durch Einzelbäume und Giebelfassaden der traufständigen Bautenreihen in Abschnitte gegliedert.

Der Eintrag im Bundesinventar ist als besondere Auszeichnung zu verstehen, wobei den entsprechenden Schutzziele Nachachtung zu schenken und zum Ortsbild Sorge zu tragen ist. Insbesondere sind die Eingriffe in das Ortsbild möglichst gering zu halten. Es ist das Gebot der ungeschmälerten Erhaltung vorrangig zu beachten.

Der Raum um die Kirche mit den Bäumen und dem Bach sowie die Brücke sind besonderes «Bijou» und zeigen den besonderen Charakter (so auch das entsprechende ISOS-Blatt). Aus diesem Grund ist keine Standardlösung wie bei anderen Strassenprojekten möglich. Eine massgeschneiderte Lösung ist erforderlich. Es wurden insgesamt neun Varianten der Bushaltestelle geprüft. Die Interessenabwägung zwischen den Aspekten des Ortsbildschutzes und den verkehrlichen Aspekten erfolgte unter Beizug der Fachstelle Ortsbildschutz im Amt für Raumplanung. Wo zwischen dem Anliegen des Ortsbilderhalts und der aus technischer Sicht optimalen Verkehrsführung Interessenkonflikte bestehen, ist zu entscheiden, welche Interessen höher zu gewichten sind. Am Schluss standen sich die zwei Varianten am Standort Kirche mit einer Bushaltebucht und einer Fahrbahnhaltestelle gegenüber. Diese wurden durch eine externe Studie einer Prüfung unterzogen (siehe Anhang zum technischen Bericht [Bestandteil der Auflageakten]). Nach Abwägung aller Kriterien ist der Fahrbahnhaltestelle der Vorzug zu geben.

Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Einbau einer Bushaltebucht würde einen wesentlichen Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes an zentraler Stelle darstellen. Die Verlegung des historischen Bachlaufs

wäre einschneidend, wobei die Situation der bestockten Böschungen beidseits des Bachs abschnittsweise verloren gehen würde und der Mittelgäubach kanalisiert würde. Vier Kastanien und eine Linde müssten ersetzt und eine historisch wertvolle Brückenkonstruktion zum Umgangweg müsste entfernt werden. Auf der Länge des Kirchenschiffs würde durch die Fläche der Bushaltebucht die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse merklich zunehmen, während nordseitig der Umgangweg auf 3.50m reduziert würde. Dieser Eingriff ins ursprüngliche Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges würde für die Nutzer deutlich wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum abmindern und somit den Raumcharakter verändern.

- Insgesamt bewirkt die Variante Fahrbahnhof einen wesentlichen kleineren Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes. Der Bachlauf, die Nordböschung mit bestehender Bestockung sowie die historischen Brückenkonstruktionen bleiben erhalten. Die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse wird durch die Haltestelle nur unwesentlich verbreitert, während nordseitig der Umgangweg unangetastet bleibt. Der resultierende Eingriff ins Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges wird für die Nutzer kaum wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum wird lediglich in vertretbarem Mass beeinträchtigt.
- Mit einer Bushaltebucht müssten die Bäume auf der Nordseite des Bachs gerodet werden. Da Neupflanzungen nur langsam wachsen, würde es viele Jahre dauern, bis das ursprüngliche Dorfbild mit der prägenden Baumreihe wieder erkennbar wird. Dies wäre dem ISOS Eintrag Nr. 1 (Ortskern, eindrücklich langer Strassenraum [...]; Erhaltungsziel A) abträglich gewesen.
- Bei geschützten Ortsbildern nach ISOS soll auf den Eingriff in die bestehende Situation möglichst verzichtet resp. dieser Eingriff möglichst geringfügig gehalten werden.
- Die Lösung mit der Haltebucht benötigt im Gewässerraum viele Beton-Kunstabauten und die veränderte Strassenraumgeometrie wird durch eine deutlich sichtbare «Welle» als sehr störend wahrgenommen. Im Übrigen ist der Gewässerraum aufgrund der gewässerschutzrechtlichen Rahmenbedingungen in erster Linie von Bauvorhaben zu schützen.
- Die Aufweitung des Strassenraums im Bereich der Bushaltebucht wirkt im Vergleich zu den anderen Dorfstrassen-Abschnitten störend und es wird ein «fremdes Element» in den historischen Raum platziert. Dies wäre dem geschützten Charakter des Ortsbildes stark abträglich.
- Die Lösung der Fahrbahnhofhaltestelle wird unter Berücksichtigung der Schutzziele ISOS von der kantonalen Fachstelle Ortsbildschutz (Amt für Raumplanung) als verträgliche Lösung qualifiziert, welche die ungeschmälerte Erhaltung des geschützten Ortsbildes beachtet.

Vor diesem Hintergrund ist eine Realisierung einer Bushaltebucht als übermässigen Eingriff in das geschützte Ortsbild zu qualifizieren, welcher nicht rechtmässig wäre. Es ist daher der Variante gemäss dem zu genehmigenden Erschliessungsplan (Fahrbahnhofhaltestelle) den Vorzug zu geben. Der Antrag, es sei eine Haltebucht zu realisieren, ist folglich abzuweisen.

Soweit die Einsprecherin vorbringt, es werde ein Rückstau entstehen, dringt sie nicht durch. Am Standort Bushaltestelle Kirche Nord werden im künftigen Fahrplan keine Busse aufeinander warten müssen (siehe Technischer Bericht, S. 13). Ein Zeitausgleich auf einem Fahrbahnhof ist

grundsätzlich nicht zulässig. Selbst wenn ein solcher Zeitausgleich nötig wäre, dann könnte dieser in einer der Busbuchten abgewickelt werden.

Schliesslich ist noch anzumerken, dass aufgrund der Einsprachen der aktuelle Standort der Haltestelle nochmals geprüft wurde. Jedoch kann dort keine Bushaltebucht realisiert werden. Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Warteraum ist zu klein.
- Die Länge des zur Verfügung stehenden Bereiches reicht nicht aus.
- Eine geschützte Brücke von nationaler Bedeutung (Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, IVS) müsste abgebrochen werden.
- Die Erschliessung der dahinterliegenden Liegenschaften kann nicht gewährleistet werden.
- Der Umgangweg wird durch den haltenden Bus blockiert.
- Die Eigentümer der Liegenschaft bei der bestehenden Bushaltestelle haben bereits früh dem Amt für Verkehr und Tiefbau mitgeteilt, dass sie bei einem Strassenprojekt den momentanen Zustand mit dieser improvisierten Haltestelle nicht mehr akzeptieren.

Die Aufhebung der Bushaltestelle Kirche Nord ist aufgrund der Fahrgastzahlen nicht angezeigt.

Die Einsprache ist im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.2.7 Einsprache Nr. 12: André Müller, Neuendorf, Bushaltestelle Kirche Nord

Mit Einsprache vom 17. Dezember 2019 erhob André Müller (hiernach Einsprecher Nr. 12) gegen den vorliegend zur Diskussion stehenden Erschliessungsplan Einsprache. Er stellt dabei den Antrag, die Planung sei komplett zu überarbeiten.

Zusammengefasst bringt er vor, das geschützte Ortsbild werde durch den Erschliessungsplan torpediert. Darüber hinaus werde der Verkehrsfluss auf der Strasse durch den Bus gehemmt.

Neuendorf ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) als Dorf mit Ortsbild von nationaler Bedeutung verzeichnet. Es ist als Ackerbauerndorf mit ausgesprochen langem historischem Strassenraum aufgeführt. Das Dorf verfügt über erstaunlich ursprünglich gebliebene Bauernhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert mit intakten Hofplätzen und unverbauten «Hostetten». Der Strassenraum wird gefasst durch giebelständige Gäuer- und traufständige Jurasüdfusshäuser. Er wird durch vor- und rückspringende Gebäude variantenreich in seinem geschwungenen Verlauf unterstützt und durch Einzelbäume und Giebelfassaden der traufständigen Bautenreihen in Abschnitte gegliedert.

Der Eintrag im Bundesinventar ist als besondere Auszeichnung zu verstehen, wobei den entsprechenden Schutzziele Nachachtung zu schenken und zum Ortsbild Sorge zu tragen ist. Insbesondere sind die Eingriffe in das Ortsbild möglichst gering zu halten. Es ist das Gebot der ungeschmälerten Erhaltung vorrangig zu beachten.

Der Raum um die Kirche mit den Bäumen und dem Bach sowie die Brücke sind besondere «Bijoux» und zeigen den besonderen Charakter (so auch das entsprechende ISOS-Blatt). Aus diesem Grund ist keine Standardlösung wie bei anderen Strassenprojekten möglich. Eine massgeschneiderte Lösung ist erforderlich. Es wurden insgesamt neun Varianten der Bushaltestelle geprüft.

Die Interessenabwägung zwischen den Aspekten des Ortsbildschutzes und den verkehrlichen Aspekten erfolgte unter Beizug der Fachstelle Ortsbildschutz im Amt für Raumplanung. Wo zwischen dem Anliegen des Ortsbilderhalts und der aus technischer Sicht optimalen Verkehrsführung Interessenkonflikte bestehen, ist zu entscheiden, welche Interessen höher zu gewichten sind. Am Schluss standen sich die zwei Varianten am Standort Kirche mit einer Bushaldebucht und einer Fahrbahnhaltestelle gegenüber. Diese wurden durch eine externe Studie einer Prüfung unterzogen (siehe Anhang zum technischen Bericht [Bestandteil der Auflageakten]). Nach Abwägung aller Kriterien ist der Fahrbahnhaltestelle den Vorzug zu geben.

Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Einbau einer Bushaldebucht würde einen wesentlichen Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes an zentraler Stelle darstellen. Die Verlegung des historischen Bachlaufs wäre einschneidend, wobei die Situation der bestockten Böschungen beidseits des Bachs abschnittsweise verloren gehen würde und der Mittelgäubach kanalisiert würde. Vier Kastanien und eine Linde müssten ersetzt und eine historisch wertvolle Brückenkonstruktion zum Umgangweg müsste entfernt werden. Auf der Länge des Kirchenschiffs würde durch die Fläche der Bushaldebucht die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse merklich zunehmen, während nordseitig der Umgangweg auf 3.50m reduziert würde. Dieser Eingriff ins ursprüngliche Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges würde für die Nutzer deutlich wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum abmindern und somit den Raumcharakter verändern.
- Insgesamt bewirkt die Variante Fahrbahnhalt einen wesentlichen kleineren Eingriff ins Gefüge des Ortsbildes. Der Bachlauf, die Nordböschung mit bestehender Bestockung sowie die historischen Brückenkonstruktionen bleiben erhalten. Die Verkehrsfläche auf der Seite Dorfstrasse wird durch die Haltestelle nur unwesentlich verbreitert, während nordseitig der Umgangweg unangetastet bleibt. Der resultierende Eingriff ins Verhältnis der Zonierung des Raumgefüges wird für die Nutzer kaum wahrnehmbar sein und die Wirkung des Mittelgäubaches als Identifikationsmerkmal im Dorfzentrum wird lediglich in vertretbarem Mass beeinträchtigt.
- Mit einer Bushaldebucht müssten die Bäume auf der Nordseite des Bachs gerodet werden. Da Neupflanzungen nur langsam wachsen, würde es viele Jahre dauern, bis das ursprüngliche Dorfbild mit der prägenden Baumreihe wieder erkennbar wird. Dies wäre dem ISOS Eintrag Nr. 1 (Ortskern, eindrücklich langer Strassenraum [...]; Erhaltungsziel A) abträglich gewesen.
- Bei geschützten Ortsbildern nach ISOS soll auf den Eingriff in die bestehende Situation möglichst verzichtet resp. dieser Eingriff möglichst geringfügig gehalten werden.
- Die Lösung mit der Haltebucht benötigt im Gewässerraum viele Beton-Kunstabauten und die veränderte Strassenraumgeometrie wird durch eine deutlich sichtbare «Welle» als sehr störend wahrgenommen. Im Übrigen ist der Gewässerraum aufgrund der gewässerschutzrechtlichen Rahmenbedingungen in erster Linie von Bauvorhaben zu schützen.
- Die Aufweitung des Strassenraums im Bereich der Bushaldebucht wirkt im Vergleich zu den anderen Dorfstrassen-Abschnitten störend und es wird ein «fremdes Element» in den historischen Raum platziert. Dies wäre dem geschützten Charakter des Ortsbildes stark abträglich.

- Die Lösung der Fahrbahnhaltestelle wird unter Berücksichtigung der Schutzziele ISOS von der kantonalen Fachstelle Ortsbildschutz (Amt für Raumplanung) als vertägliche Lösung qualifiziert, welche die ungeschmälerte Erhaltung des geschützten Ortsbildes beachtet.

Vor diesem Hintergrund ist eine Realisierung einer Bushaltestelle als übermässigen Eingriff in das geschützte Ortsbild zu qualifizieren, welcher nicht rechtmässig wäre. Es ist daher der Variante gemäss dem zu genehmigenden Erschliessungsplan (Fahrbahnhaltestelle) den Vorzug zu geben. Der Antrag, es sei eine Haltestelle zu realisieren, ist folglich abzuweisen.

Soweit der Einsprecher vorbringt, es werde ein Rückstau entstehen, dringt er nicht durch. Am Standort Bushaltestelle Kirche Nord werden im künftigen Fahrplan keine Busse aufeinander warten müssen (siehe Technischer Bericht, S. 13). Ein Zeitausgleich auf einem Fahrbahnhalt ist grundsätzlich nicht zulässig. Selbst wenn ein solcher Zeitausgleich nötig wäre, dann könnte dieser in einer der anderen Busbuchten abgewickelt werden.

Schliesslich ist noch anzumerken, dass aufgrund der Einsprachen der aktuelle Standort der Haltestelle nochmals geprüft wurde. Jedoch kann dort keine Bushaltestelle realisiert werden. Dies aus den folgenden Gründen:

- Der Warteraum ist zu klein.
- Die Länge des zur Verfügung stehenden Bereiches reicht nicht aus.
- Eine geschützte Brücke von nationaler Bedeutung (Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, IVS) müsste abgebrochen werden.
- Die Erschliessung der dahinterliegenden Liegenschaften kann nicht gewährleistet werden.
- Der Umgangweg wird durch den haltenden Bus blockiert.
- Die Eigentümer der Liegenschaft bei der bestehenden Bushaltestelle haben bereits früh dem Amt für Verkehr und Tiefbau mitgeteilt, dass sie bei einem Strassenprojekt den momentanen Zustand mit dieser improvisierten Haltestelle nicht mehr akzeptieren.

Die Aufhebung der Bushaltestelle Kirche Nord ist aufgrund der Fahrgastzahlen nicht angezeigt.

Die Einsprache ist im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.3 Behandlung der Einsprachen: Öffentliche Planaufgabe vom 11. Oktober 2021 bis 9. November 2021

2.3.1 Einsprache Nr. 14: Paul Zeltner-Strub, Neuendorf

In der Einsprache von Paul Zeltner vom 9. November 2021 geht es im Wesentlichen um die klare Regelung seiner Zu- / Wegfahrt auf das Grundstück GB Nr. 39. Zusätzlich befürchtet er, dass die Entwässerung der Hofeinfahrt nicht mehr gewährleistet ist und eine allfällige Grenzkorrektur gegenüber dem Nachbargrundstück der Elektra Neuendorf (GB Nr. 40) nicht berücksichtigt wird.

An der Besprechung zur Einsprachebehandlung vom 20. Dezember 2021 konnte man sich über die offenen Punkte einigen und das Ergebnis wurde Paul Zeltner am 3. Januar 2022 schriftlich mitgeteilt. Die Bedenken in der formulierten Einsprache sind geklärt und werden bei der Realisierung gemäss dem Einigungsgespräch vom 20. Dezember 2021 umgesetzt, worauf das Amt für

Verkehr und Tiefbau (AVT) zu behaften ist. Die Einsprache ist mithin in diesem Sinne gutzuheissen.

2.3.2 Einsprache Nr. 15: EMA Gastro GmbH, Ulas Öcal, Restaurant Hardeck, Neuendorf

Mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 erhob die EMA Gastro GmbH (hiernach Einsprecherin Nr. 15) gegen den Erschliessungsplan Einsprache mit der Begründung, die LKW müssten rings um das Restaurant ein- und ausfahren können, ansonsten entstünden massive Einbussen. Am 13. Januar 2022 reichte Rechtsanwältin Clivia Wullimann ihre Mandatsanzeige zu den Akten und beantragte Frist zur Ergänzung der Einsprache. Mit Schreiben vom 19. Januar 2022 genehmigte das AVT die Fristerstreckung und wies darauf hin, dass keine neuen Anträge gestellt werden können.

Mit Schreiben vom 11. Februar 2022 begründete die Einsprecherin ihre Einsprache einlässlich mit den Anträgen, (1) der aufgelegte Plan sei nicht zu genehmigen, (2) eventualiter sei der Plan mit Änderungen zu genehmigen unter Entschädigung infolge formeller und materieller Enteignung, (3) sub-eventualiter sei eine angemessene Entschädigung aufgrund formeller und materieller Enteignung zu leisten. (4) Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Staates.

Fraglich ist, ob die im Schreiben vom 11. Februar 2022 gestellten Anträge überhaupt zulässig sind, zumal diese weit über die - auch grosszügig ausgelegten - Anträge des Schreibens vom 25. Oktober 2021 gehen. Eine unzulässige Erweiterung des Streitgegenstands führt zu einem Nichteintreten. Inwieweit dies der Fall ist, kann vorliegend aber offengelassen werden, zumal die Einsprache ohnehin abzuweisen ist.

Soweit von rechtlicher Relevanz, bringt die Einsprecherin Nr. 15 vor, die Fachstelle Ortsbildschutz sei nicht beigezogen worden, um die Auswirkungen auf das Ortsbild zu beurteilen, weswegen bereits aus diesem Grund der Plan nicht genehmigt werden könnte.

Bereits im Vorfeld der weiteren Standortabklärungen war das Amt für Raumplanung in Bezug auf die raumplanerische Situation des Ortsbildschutzes miteinbezogen worden. Bei der Standortabklärung in der Nähe des GB Nr. 73, Eigentümerin Jeanette Schaffner, 4900 Langenthal, wurden die Möglichkeiten mit einer Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit einer Arealentwicklung geprüft und die denkmalpflegerische Sicht (Ortsbild) miteingebracht. Bei der Projektentwicklung des Alternativstandorts Bushaltestelle Hardeck Süd war das Amt für Raumplanung (ARP) ebenfalls involviert und in einer damaligen Beurteilung aufgrund der Lage der neuen Bushaltestelle wurde die Sensibilität zum Ortsbildschutz als verträglich angeschaut. Im Gespräch mit dem ARP hat sich gezeigt, dass der Standort Hardeck West (als einziger noch möglicher Standort) besser beurteilt wird als der ursprüngliche Standort. In der Ausführung an dem vorgesehenen Standort ist von keiner Beeinträchtigung des Ortsbildes auszugehen.

Das erwähnte Wartehaus und der Velounterstand im aufgelegten Erschliessungsplan sind nicht Bestandteil des Projektes des Kantons und müssen durch die Gemeinde Neuendorf in einem kommunalen Baugesuchverfahren aufgelegt und bewilligt werden. Im Erschliessungsplan ist lediglich der Flächenbedarf für diese geplanten Einrichtungen im Genehmigungsinhalt gesichert, um den Rechtstitel für die Landerwerbsverhandlungen sicherzustellen. Ob die Gemeinde Neuendorf diese Bushaltestelle-Einrichtungen umsetzt, obliegt ihr.

Weiter rügt die Einsprecherin Nr. 15, es liege eine formelle Enteignung vor. Der entsprechende Eingriff sei «Summa Summarum» unzumutbar und nicht einmal erforderlich. Auf dem Grundstück GB Neuendorf Nr. 73 könnte eine behindertengerechte Bushaltestelle errichtet werden, ohne dass irgendwelche Zufahrten betroffen wären. Vorneweg ist zu bemerken, dass sich die

formelle Enteignung auf den entsprechenden Landerwerb beschränkt. Die Frage nach der Entschädigung und deren Höhe sowie die Frage nach einer allfälligen materiellen Enteignung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens.

Vorliegend zu prüfen ist somit, ob die formelle Enteignung - sprich der Erwerb von rund 116 m² Land - den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dazu bedarf es nebst der gesetzlichen Grundlage, die unbestrittenermassen vorhanden ist, eines öffentlichen Interesses. Weiter hat der Eingriff in das Grundrecht der Einsprecherin (Eigentumsgarantie) verhältnismässig zu sein.

Wie dem technischen Bericht (Bestandteil der Auflageakten) entnommen werden kann, ist die Sanierung des Trassees aufgrund des schlechten Zustands angezeigt. Der Belag in der Fahrbahn ist im gesamten Projektperimeter sanierungsbedürftig und hat seine Lebensdauer erreicht. Die vorhandene Belagsstärke ist zudem im Verhältnis zur Verkehrsbelastung in der Regel zu gering. Die bestehenden Belagsstärken variieren im Innerortsbereich zwischen 5.5 cm bis 14 cm. Im Ausserortsbereich variieren die Stärken zwischen 8.4 cm bis 12.5 cm.

Hinzu kommt, dass die Bushaltestellen gemäss den Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3) ausgestaltet werden müssen.

Soweit die Einsprecherin vorbringt, es könne eine andere «Verkehrsführung» des ÖV angedacht werden, weswegen der Eingriff auch nicht erforderlich sei, ist auf Nachfolgendes hinzuweisen:

Heute bedient die Postautolinie 126 von Wolfwil herkommend die Haltestelle Schulhaus im Chäsiweg und fährt dann über die Allmendstrasse auf die Dorfstrasse zur Bushaltestelle Kirche und dann über die Neustrasse weiter Richtung Egerkingen. Von Egerkingen her werden die gleichen Haltestellen in umgekehrter Reihenfolge bedient. Die Bushaltestelle Hardeck wird in beiden Richtungen nicht angefahren. Ab der Inbetriebnahme der neuen Bushaltestelle Schulhaus (Wendeplatz) beim Neubau der Kreisschule wird die Postautolinie 126 von Wolfwil herkommend die Haltestelle Schulhaus bedienen. Dann erfolgt eine Wende zurück auf die Wolfwilerstrasse und über die Dorfstrasse zur Bushaltestelle Kirche und dann weiter über die Neustrasse nach Egerkingen. Auch hier werden von Egerkingen her die gleichen Haltestellen in umgekehrter Reihenfolge bedient. Eine allfällige Bushaltestelle Hardeck Süd östlich der Wolfwilerstrasse würde auch in diesem Fall nicht bedient, da sich diese in einem Abstand von ca. 100 m Luftlinie zur Bushaltestelle Schulhaus befindet und es keinen Sinn macht, innerhalb dieses kleinen Abstandes zwei Haltestellen vorzusehen.

An der neuen Haltestelle Schulhaus (Wendeplatz) im Chäsiweg verkehren gemäss Fahrplan fast gleichzeitig zwei Gelenkbusse. Darum ist diese Haltestelle in ihrer Dimension (Haltekante ca. 50 m lang mit hohem Anschlag) auf zwei Gelenkbusse ausgelegt. Eine solch lange benötigte Haltekante ist an der Dorfstrasse östlich der Einmündung Wolfwilerstrasse aus Platzgründen und Ortsbildverträglichkeit nicht realisierbar.

Weiter hat eine Überprüfung der Bushaltestellen entlang der Dorfstrasse gezeigt, dass die geplanten drei Haltestellen sowohl in Bezug auf die Anzahl als auch auf die Lage zweckmässig sind. Das Siedlungsgebiet von Neuendorf wird entlang der West-Ost-Achse gut erschlossen. Die Haltestellenabstände von jeweils rund 400 und 500 Metern sind sinnvoll und entsprechen den in der Verkehrsplanung üblichen und in der Praxis bewährten Richtwerten. Es besteht kein Anlass zur Annahme, die Bushaltestelle Hardeck Süd sei nicht von Nöten.

Eine sichere Querung der Wolfwilerstrasse für die Sekundarschüler wird mit einem markierten Fussgängerübergang mit Mittelinsel zur Verfügung gestellt. Das Verkehrsaufkommen im Bereich des Überganges beträgt ca. 1'300 Fz/24h (Verkehrszählung 2015) mit Prognose für 2040 von ca. 1'800 Fz/24h. Dies ist für den Kanton Solothurn eine nicht vielbefahrene Strasse.

Die von der Einsprecherin aufgeführten bestehenden und neu entstehenden Verkehrsbeziehungen zum und vom Parkplatz des Restaurants Hardeck werden nicht bestritten.

Die Zu- und Wegfahrt über die verbleibende Erschliessung auf die Wolfwilerstrasse ist für Lastwagen und Gesellschaftswagen weiterhin möglich. Auf dem Parkplatz können von der Anordnung her ca. max. 10 Lastwagen (Länge 7.50m) parkieren. Mit dieser Menge ist kein Platz mehr für Personenwagen vorhanden. Dieses max. Verkehrsaufkommen durch Lastwagen führt für den Kanton auch in einer kurzen Zeitspanne (z.B. Mittagszeit) zu keinem erhöhten Sicherheitsrisiko, wenn zur gleichen Zeit die Schüler den Fussgängerstreifen mit Mittelinsel überqueren müssen.

Ein- und Ausfahrten auf Kantonsstrassen sind nur unter bestimmten Voraussetzungen bewilligungsfähig (vgl. § 53^{bis} Kantonale Bauverordnung [KBV; BGS 711.61]). Eine neue, direkte Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) an die Kantonsstrassen und deren Erweiterung oder bedeutsame Mehrnutzung ist nur bewilligungsfähig, wenn eine zweckmässige Erschliessung des Grundstücks anders nicht möglich ist. Es besteht mithin keinerlei Rechtsanspruch auf eine Erschliessung via Kantonsstrasse, wenn diese auch andersweitig gewährleistet werden kann. Die bestehende Erschliessung des Grundstücks resp. des Gastparkplatzes über die Wolfwilerstrasse bleibt bestehen und wird mit dem Ausbau des Knotens Wolfwilerstrasse und der Neuerstellung der Mittelinsel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für eine optimale Zu- und Wegfahrt ausgebaut. Die zweckmässige Erschliessung mit Lastwagen ist möglich und durch die verkehrsfreundliche Gestaltung kein Sicherheitsproblem. Darüber hinaus ist fraglich, ob die bestehende Erschliessung der Einsprecherin direkt auf die Kantonsstrasse überhaupt rechtmässig ist. In den Akten des AVT findet sich keine entsprechende Bewilligung für die Ein- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse.

Soweit die Einsprecherin vorbringt, die Bushaltestelle könne auf GB Neuendorf Nr. 73 errichtet werden, ist Folgendes anzumerken: Bei Gesprächen mit der Eigentümerin des Grundstücks GB Neuendorf Nr. 73 wurden die Möglichkeiten mit einer grundsätzlichen Machbarkeitsstudie zur Arealentwicklung auf diesem Grundstück geprüft. Die Potentialanalyse über dem Grundstück hat aufgezeigt, dass der diskutierte Standort für eine Bushaltestelle als Bucht direkt vor dem zu erhaltenden Bauernhaus an der Dorfstrasse 32 aus denkmalpflegerischer Sicht (Ortsbild) nicht bewilligungsfähig ist. Das Ortsbild in der Kernzone ist im Verzeichnis ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung klassiert. Aus Sicht der Gemeinde ist im räumlichen Leitbild «Neuendorf 2040» festgehalten, dass zusätzliche Verbreiterungen des Strassenraums grundsätzlich zu vermeiden sind und die Übergänge zwischen Fahrbahn, Strassenrand und Hofplätzen fließend und variantenreich bestehen bleiben sollten. Dieser Grundsatz wäre mit einer neuen Bushaltestelle am erwähnten Ort nicht erfüllt. In Anbetracht der Tatsache, dass die Eigentümerin des Grundstücks GB Neuendorf Nr. 73 zum jetzigen Zeitpunkt keine Absicht bekundet, das bestehende Bauernhaus abzubauen, ist unter Berücksichtigung der bestehenden Zu- und Wegfahrten für die Bewirtschaftung des Bauernhauses eine Bushaltestelle als Bucht mit den notwendigen Geometrien (BehiG) bautechnisch nicht möglich.

Im Lichte dieser Ausführungen ist ersichtlich, dass die entsprechende Eigentumsbeschränkung (Enteignung von 116 m²) zum Einen notwendig ist, um dem öffentlichen Interesse nachzuleben. Ohne die Enteignung ist die Realisierung einer behindertengerechten Bushaltestelle nicht möglich. Zum Anderen ist die Eigentumsbeschränkung (wohl unbestrittenermassen) geeignet, um dem vorgenannten öffentlichen Interesse gerecht zu werden. Schliesslich ist eben diese Eigentumsbeschränkung auch zumutbar, sprich verhältnismässig im engeren Sinne. Der Einsprecherin steht immer noch eine Zufahrt offen, nämlich über die Wolfwilerstrasse, welche auch eine Kantonsstrasse ist. Vor diesem Hintergrund erweist sich die Eigentumsbeschränkung für die Einsprecherin auch als zumutbar.

Die Einsprache ist mithin abzuweisen.

2.4 Anpassungen aufgrund Einspracheverhandlungen

a. Rückzug der Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn (Einsprecher Nr. 03):

Die Gemeinde Neuendorf wird im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) geführt. Aus diesem Grund sind Veränderungen am Dorfbild nur sehr eingeschränkt möglich. Dies betrifft insbesondere auch eine Verbreiterung der Strasse, welche auf weiten Strecken Anpassungen an den Gartenmauern zur Folge hätten und somit das Ortsbild sehr stark verändern würden.

Den Querbeziehungen wird grosse Wichtigkeit beigemessen. In den Fahrbahnmitten werden Mehrzweckstreifen angeordnet, welche den Radfahrern ein sicheres Überqueren der Fahrbahn ermöglichen.

In den Ausserortsbereichen wird die Strasse von ca. 6.25 m auf 7.0 m verbreitet, wie dies bereits in anderen Abschnitten auf dieser Achse erfolgt ist. Dadurch ist für die Velofahrer mehr Platz auf der Strasse.

Die übergeordnete Velonetzplanung hat vorgesehen, dass das Alltagsnetz auf den Kantonsstrassen verläuft. Die Vernehmlassung in den Gemeinden hat jedoch gezeigt, dass die Schüler vorwiegend auf anderen Routen (Ergänzungsrouten) verkehren. Die Querverbindungen zwischen den effektiv genutzten Velorouten (kantonale Route und Ergänzungsrouten) sind in Bezug zu regionalen Schulzentren und der Anbindung zu den Bahnhöfen von grosser Bedeutung. Dieser Wichtigkeit wurde im Strassenprojekt mit verschiedenen Querungshilfen für Velofahrer entlang der Dorfstrasse Beachtung geschenkt. Die erwähnten Erläuterungen im Einigungsgespräch führten zum Rückzug der Einsprache des VCS.

b. Rückzug der Einsprache Urs Büttiker, Neuendorf (Einsprecher Nr. 04):

Durch Verhandlungen mit dem Eigentümer des Grundstückes GB Nr. 238 wird die Bushaltestelle Kirche Süd (Bucht) ca. 11 m nach Osten verschoben. Die Einsprache wurde in der Folge zurückgezogen.

c. Rückzug der Einsprache Andreas Zeltner, Neuendorf (Einsprecher Nr. 06):

Im Bereich der Grünrabatte vor der Liegenschaft GB Neuendorf Nr. 248 wird anstatt einer Stellplatte eine Gartenmauer mit Zaun erstellt. Die Einsprache wurde in der Folge zurückgezogen.

d. Rückzug der Einsprache Paul Zeltner-Strub, Neuendorf (Einsprecher Nr. 10):

Der jetzige Bestand mit dem Ökonomiegebäude und der überbreiten Ein- und Ausfahrt bleibt bestehen. Wenn in einem späteren Nutzungsplanverfahren das Grundstück verändert wird (z.B. Überbauung) wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Ein- und Ausfahrt auf ca. 6 m beschränkt. Die Standorte der Beleuchtung sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Für die Beleuchtung ist die Elektra Neuendorf zuständig. Die erwähnten Abmachungen im Einigungsgespräch führten zum Rückzug der Einsprache.

Von den erwähnten Anpassungen sind keine Dritte betroffen, so dass sich eine weitere öffentliche Planaufgabe erübrigt.

2.5 Umweltrechtliche Nebenbewilligungen

Verschiedene Kunstbauten tangieren den Mittelgäubach bzw. kommen in dessen Gewässerraum zu liegen. Deren Erstellung erfordert eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 41c

Abs. 1 Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) sowie eine fischereirechtliche Bewilligung nach Art. 8 bis 10 des Bundesgesetzes über die Fischerei (BGF; SR 923.0) und § 18 Abs. 1 des kantonalen Fischereigesetzes (FiG; BGS 625.11). Da die Dorfstrasse und damit auch die zugehörigen Kunstbauten standortgebunden im öffentlichen Interesse sind und die technischen resp. hydraulischen Anforderungen erfüllt sind, können diese Bewilligungen erteilt werden.

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

3. Beschluss

- 3.1 Auf die Einsprachen von Beat Klauenbösch, Neuendorf, wird nicht eingetreten.
- 3.2 Auf die Einsprache von Linus von Arx, Neuendorf, wird nicht eingetreten.
- 3.3 Die Einsprache von Markus von Arb, Neuendorf, wird infolge Gegenstandslosigkeit von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.4 Die Einsprache von Heinrich Oeggerli, Neuendorf, wird infolge Gegenstandslosigkeit von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.5 Die Einsprache von Paul Zeltner-Strub (2. Auflage), Neuendorf, wird im Sinne der Erwägungen gutgeheissen.
- 3.6 Die Einsprache von Marie-Theres Oeggerli und Peter Oeggerli, Neuendorf, wird abgewiesen, soweit sie nicht infolge Rückzugs von der Geschäftskontrolle abgeschrieben wird.
- 3.7 Die Einsprache der Einwohnergemeinde Neuendorf, Neuendorf, wird abgewiesen.
- 3.8 Die Einsprache von André Müller, Neuendorf, wird abgewiesen.
- 3.9 Die Einsprache der EMA Gastro GmbH, Ulas Öcal, v.d. Rechtsanwältin Clivia Wullimann, wird abgewiesen.
- 3.10 Die Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, wird infolge Rückzugs von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.11 Die Einsprache von Urs Büttiker, Neuendorf, wird infolge Rückzug von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.12 Die Einsprache von Andreas Zeltner, Neuendorf, wird infolge Rückzug von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.13 Die Einsprache von Paul Zeltner-Strub (1. Auflage), Neuendorf, wird infolge Rückzug von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.14 Für das Einspracheverfahren werden keine Kosten erhoben und keine Parteientschädigungen gesprochen.
- 3.15 Der kantonale Erschliessungsplan (Situationspläne 1:500) Dorf- / Härkinger- und Neuendörferstrasse, Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Dorfeinfahrt Härkingen West, Sanierung Ortsdurchfahrt mit Instandsetzung / Ersatz Kunstbauten, Teil Mitte, Abschnitt 2 und Abschnitt 3, Teil 1, Grenze GB Nr. 38 (Dorfstrasse 12) zu GB Nr. 39

(Dorfstrasse 14) bis Grenze GB Nr. 248 (Dorfstrasse 90) zu GB Nr. 250 (Dorfstrasse 94), wird genehmigt.

- 3.16 Dem Erschliessungsplan kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zu.
- 3.17 Die gewässerschutzrechtliche Bewilligung für die Erstellung der verschiedenen Kunstbauten im Gewässerraum des Mittulgäubachs wird unter folgenden Auflagen erteilt:
- 3.17.1 Für die Bauausführung ist das Merkblatt «Baustellen-Entwässerung» des Amtes für Umwelt (verfügbar unter afu.so.ch/publikationen) sinngemäss zu beachten.
- 3.17.2 Das Amt für Umwelt (Abteilung Wasserbau) und das Amt für Wald, Jagd und Fischerei sind für die Startsituation, Bauabnahme und die Ausgestaltung der Arbeiten an Bachsohle und Ufer aufzubieten. Sie sind mit den entsprechenden Sitzungsprotokollen zu bedienen.
- 3.17.3 Die Pläne der ausgeführten Werke im Gewässerbereich sind dem Amt für Umwelt (Abteilung Wasserbau) innerhalb von drei Monaten nach erfolgter Abnahme der Bauwerke abzugeben.
- 3.18 Die fischereirechtliche Bewilligung wird mit folgenden Auflagen erteilt:
- 3.18.1 Der Fischereiaufseher (sascha.ruetti@kapo.so.ch) ist mindestens zwei Wochen zum Voraus über den Zeitpunkt des Eingriffes zu orientieren. Die fischereitechnischen Anordnungen des Fischereiaufsehers sind strikte zu befolgen.
- 3.18.2 Der Fischereiaufseher entscheidet, ob das Abfischen gefährdeter Gewässerabschnitte oder andere fischereirechtliche Massnahmen notwendig sind. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewilligungsinhabers.
- 3.18.3 Bei Betonarbeiten darf kein Zementwasser ins Gewässer abfliessen. Trübungen des Bachlaufes sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken.
- 3.18.4 Die Wasserhaltung ist vor Baubeginn mit dem Fischereiaufseher zu besprechen und nach der Installation durch ihn abzunehmen.
- 3.18.5 Das Amt für Wald, Jagd und Fischerei (gabriel.vanderveer@vd.so.ch) ist für die Startsituation, Bauabnahme und die Ausgestaltung des Bachlaufes aufzubieten.
- 3.19 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 erhoben werden. Die Beschwerde hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

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

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

Amt für Umwelt, Abteilung Wasserbau (2)

Amt für Wald, Jagd und Fischerei

Kreisbauamt II, Obere Dünnerstrasse 20, 4612 Wangen b. Olten, mit 1 gen. Plan (später)

Gemeindepräsidium Neuendorf, Roggenfeldstrasse 2, 4623 Neuendorf, mit 1 gen. Plan (später)

(Einschreiben)

Bauverwaltung Neuendorf, Roggenfeldstrasse 2, 4623 Neuendorf

Gemeindepräsidium Härkingen, Fröschengasse 7, 4624 Härkingen **(Einschreiben)**

Bauverwaltung Härkingen, Fröschengasse 7, 4624 Härkingen

Beat Klauenbösch, Bünenweg 42, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn

(Einschreiben)

Urs Büttiker, Dorfstrasse 76, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Linus von Arx, Mattenweg 3, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Andreas Zeltner, Dorfstrasse 90, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Markus von Arb, Dorfstrasse 24, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Heinrich Oeggerli, Dorfstrasse 26, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Marie-Theres Oeggerli, Peter Oeggerli, Umgangweg 21, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Paul Zeltner-Strub, Bifangstrasse 35, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Einwohnergemeinde Neuendorf, Roggenfeldstrasse 2, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

André Müller, Umgangweg 15, 4623 Neuendorf **(Einschreiben)**

Clivia Wullimann & Partner, Rechtsanwälte und Notariat, Bettlachstrasse 8, Postfach 1221, 2540 Grenchen **(Einschreiben)**

Nachführungsgeometer, Urs Schor, BSB+Partner, Ingenieure und Planer, von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen

Fischereiaufsicht, Sascha Rütli, Polizei Kanton Solothurn, Hauptstrasse 24, 4562 Biberist

Solothurnischer Kantonaler Fischereiverband, Christian Dietiker, Fliederweg 10, 4612 Wangen bei Olten

Amt für Verkehr und Tiefbau (som) (z. Hd. Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt: «Neuendorf / Härkingen: Genehmigung kantonalen Erschliessungsplan (Situationspläne 1:500) Dorf- / Härkingen- und Neuendörferstrasse, Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Dorfeinfahrt Härkingen West, Sanierung Ortsdurchfahrt mit Instandsetzung / Ersatz Kunstbauten, Teil Mitte, Abschnitt 2 und Abschnitt 3, Teil 1, Grenze GB Nr. 38 (Dorfstrasse 12) zu GB Nr. 39 (Dorfstrasse 14) bis Grenze GB Nr. 248 (Dorfstrasse 90) zu GB Nr. 250 (Dorfstrasse 94)»)