

SO_GERICHTE VWBES.2022.413 vom 26. Juni 2023

SO Obergericht, 2023-06-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2022.413

FR: SO_GERICHTE VWBES.2022.413 du 26 juin 2023

IT: SO_GERICHTE VWBES.2022.413 del 26 giugno 2023

Erwägungen

E. 1

Das Bau- und Justizdepartement legte dem Regierungsrat einen kantonalen Erschliessungsplan zur Genehmigung vor. Viele Einsprachen konnten abgeschrieben werden. Von den übrigen Einsprachen wurden die meisten abgewiesen. Der Erschliessungsplan wurde mit Beschluss Nr. 2022/21584 vom 24. Oktober 2022 genehmigt.

E. 1.1

Die Beschwerden sind frist- und formgerecht erhoben worden. Sie sind zulässige Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Die Beschwerdeführer sind durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerdelegitimiert. Auf die Beschwerden ist einzutreten.

E. 1.2

Als erste Beschwerdeinstanz hat das Verwaltungsgericht grundsätzlich volle Kognition. Diese volle Überprüfungsbefugnis schliesst nicht aus, dass sich die Rechtsmittelbehörde Zurückhaltung auferlegt, soweit über die Zweckmässigkeit planerischer Massnahmen zu befinden ist. Sie darf nicht unter mehreren zweckmässigen Lösungen wählen bzw. ihr eigenes Ermessen an die Stelle des zuständigen Gemeinwesens setzen, sondern hat sich mit dem Nachweis zu begnügen, dass angemessen verfügt worden ist. Eine Zurückhaltung ist insbesondere bei der Überprüfung von Nutzungsplänen geboten, wo den Planungsbehörden von Gesetzes wegen ein Ermessensspielraum zusteht (Art. 2 Abs. 3 RPG). Eine entsprechende Zurückhaltung drängt sich auch auf, wenn es um die Würdigung lokaler Verhältnisse geht, Fachwissen eine entscheidende Rolle spielt oder Zukunftsprognosen zu stellen sind sowie bei Fragen im Grenzbereich zwischen Recht und Ermessen (vgl. Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar RPG, Bern 2006, Art. 33 N. 64 und 66; ebenso Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, Zürich 2020, Art. 33 N 83 ff.). Das Verwaltungsgericht belässt dem Kanton bei der Überprüfung in fachlicher Hinsicht den notwendigen Beurteilungsspielraum; es ist nicht Planungsbehörde.

E. 1.3

Beschwerdeführer A.____ rügt eine Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör. Dies allerdings bezogen auf eine Einsprache, die er im Jahr 2019 zur Strassenführung im Unterdorf gemacht hat. Diese Strassenführung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

E. 1.4

Mit den Akten und Plänen, dem Solothurnischen Geografischen Informationssystem und dem ISOS ist die Sache hinreichend dokumentiert. Es bedarf keines Augenscheins und keiner Parteibefragung.

E. 2

Namentlich A.____, die E.____ Gastro GmbH und die Einwohnergemeinde Neuendorf hatten Einsprache erhoben.

E. 2.1

Neuendorf hat ein Ortsbild von nationaler Bedeutung. Es handelt sich nach dem ISOS um ein Ackerbauerdorf mit ausgesprochen langem historischem Strassenraum. Es gibt ursprünglich gebliebene Bauernhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert mit intakten Hofplätzen und unverbauten Hostetten in der sich rasch entwickelnden Gemeinde. Der Strassenraum erträgt keine weitere Verbreiterung. Die kommunale Tradition des sorgsamsten Umgangs mit der bestehenden Bausubstanz soll Massstab für Veränderungen sein. Die katholische Pfarrkirche Mariä Heimsuchung ist eine Saalkirche, 1934 erbaut anstelle eines Vorgängerbaus aus dem 17. Jahrhundert. Der Turm wurde schon 1912 vergrössert. Der Friedhof ist ummauert, davor steht eine Reihe von Weiden. Das ISOS bezeichnet die Bedeutung mit «X», Erhaltungsziel «A». Die Kirche hat also eine hohe Bedeutung; die Substanz ist zu erhalten. Kirche, Pfarrhaus und Pfarrscheune sind nach kantonalem Recht geschützt. Ebenfalls geschützt ist das gegenüberliegende Gasthaus «zum Ochsen».

E. 2.2

Sowohl die Busbucht, als auch die Fahrbahnhaltestelle haben ihre Vor- und Nachteile.

Der Vorteil einer Busbucht ist, dass der Bus abseits der Fahrbahn hält, mithin keine Sichtbehinderung entsteht und ein gefahrloses Überholen möglich ist. Die typische und folgenschwerste Unfallart bei Haltestellen ist jedoch der Fussgängerunfall beim Überqueren der Fahrbahn. Opfer sind eilige Fussgänger, die den haltenden Bus noch erreichen wollen. Busbuchten und Fahrbahnhaltestellen unterscheiden sich in Bezug auf die Sicherheit der querenden Fussgänger nur unwesentlich. Im vorliegenden Fall sind ein Gehweg, eine Mittelinsel und ein Fussgängerstreifen geplant, um die Unfallgefahr zu minimieren und den Bus zu bevorzugen.

Bei Fahrbahnhaltestellen sind die Verlustzeiten für den motorisierten Individualverkehr nur bei hohen Verkehrsmengen und langen Bushaltes grösser. Dies, wenn hohe Einstiegsfrequenzen zu langen Standzeiten der Busse führen. Verschärft wird die Situation, wenn der Chauffeur noch Fahrkarten verkauft, weil ein Billettautomat an der Haltestelle fehlt.

Für den Busbetrieb ist die Fahrbahnhaltestelle von Vorteil. Das Anlegen an die hohe Haltekante ist für den Chauffeur einfacher und schneller als in einer Busbucht. Das Wiedereinfädeln in den Verkehr ist bei einer Busbucht schwieriger. Optimal ist ein System mit Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten mit Überholmöglichkeiten, da dieses einerseits zur Dosierung des gesamten Verkehrsablaufs und andererseits zur Fahrplanstabilität beiträgt.

Innerhalb besiedelter Gebiete sind Fahrbahnhaltestellen zu bevorzugen. Dies zumal dann, wenn es sich wie hier um eine untergeordnete Strasse handelt (Hartmann und Monsch AG / Tiefbauamt Graubünden / Kantonspolizei Graubünden: Entscheidungshilfe Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht 2020). Die Dorfstrasse ist zwar eine Kantonsstrasse,

aber klar untergeordnet. Der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beläuft sich bloss auf ca. 4'000 Fahrzeuge. Es wird keine Verkehrszunahme prognostiziert. Dies erstaunt nicht: Der Verkehr wickelt sich hauptsächlich über die Solothurnstrasse in Oberbuchsiten und Oensingen (DTV 10'000) und natürlich über die nahe gelegene Autobahn A1 ab (DTV 30'000 bis 50'000). Durch eine Fahrbahnhaltestelle an der Dorfstrasse ist keine wesentliche Behinderung des MIV (Motorisierter Individual Verkehr) zu erwarten, zumal der Bus pro Stunde bloss acht Mal dort hält.

In der Nachbarschaft der vier geschützten Bauten ist möglichst wenig zu verändern. Eine Fahrbahnhaltestelle besteht nebst Anhebung der Haltekante im Wesentlichen bloss aus einer Signaltafel und einer Markierung auf der Fahrbahn. Es ist keine Auswirkung auf das Ortsbild ersichtlich. Eine Mittelinsel verhindert gefährliches Überholen, wäre aber grundsätzlich fakultativ. Es ist verständlich, dass der Regierungsrat vorsichtig agiert, möglichst nicht eingreifen will und bloss eine Fahrbahnhaltestelle plant. Eine Fahrbahnhaltestelle ist auch kostengünstiger als eine Busbucht. Das Verwaltungsgericht kann einen Werkeigentümer nicht zwingen, von zwei gesetzmässigen Lösungen die teurere zu wählen.

3.1 Der Gastwirtschaftsbetrieb der E. ___ Gastro GmbH könnte allenfalls unter den Bauarbeiten leiden. Die Beschwerdeführerin kann indessen nicht verlangen, dass man die Strasse, die sie selbst auch braucht, wegen allfälliger Unzukömmlichkeiten nicht saniert. Der Kanton ist in der Pflicht, zu sanieren. Allenfalls hätte die Beschwerdeführerin die Möglichkeit, nachbarrechtliche Abwehransprüche zu enteignen. Dieses Institut soll verhindern, dass das Gemeinwesen in der Erfüllung öffentlicher Aufgaben behindert wird (BGE 143 III 242E. 3.5 S. 247 f.; 132 III 49E. 2.3 S. 52 f.). Eine Enteignung solcher Ansprüche kommt vor allem in Betracht, wenn es um Verkehrslärmimmissionen geht. Sie kommt auch bei allfälligen von einem öffentlichen Werk ausgehenden ideellen Immissionen in Frage (BGE 119 II 411; Urteile 1C_91/2018 vom 29. Januar 2019 E. 3.3; 5A_47/2016 vom 26. September 2016 E. 2.1; 1A.80/1994 vom 18. Januar 1994 E. 2c; Urteil 1C_435/2018). Hier geht es aber nicht um Strassenlärm, sondern um die durch die Sanierungsarbeiten verursachten Unzukömmlichkeiten. Anders als die Entschädigungspflicht im Zusammenhang mit Immissionen, die aus dem Betribeiner öffentlichen Verkehrsinfrastrukturbaute resultieren, sind Entschädigungen für Immissionen zu beurteilen, die durch Bauarbeiten entstehen. Bauarbeiten und die daraus resultierenden vorübergehenden Immissionen und Unzukömmlichkeiten sind grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. Anders verhält es sich nur, wenn Bauimmissionen hinsichtlich Dauer und Intensität aussergewöhnlich sind sowie eine beträchtliche Schädigung verursachen (BVGer, Urteil A-6240/2010 vom 16. August 2011 E. 5.2.2) ■ so beispielsweise bei einer über viele Jahre in Betrieb befindlichen NEAT-Baustelle oder bei langwierigen Bahnhofsumbauten (Rafael Meier: Enteignung von Abwehrrechten, Nachbarschaft von Verkehrsinfrastrukturbauten, in: Architektur und Technik 3/16, S. 37).

Nachbarn öffentlicher Werke sind in gewisser Masse «sozialpflichtig»: Abwehrrechte sind ihnen entzogen, weil das Gemeinwesen mit der Strassensanierung eine im öffentlichen Interesse liegende Tätigkeit ausübt (Häfelin / Müller / Uhlmann: Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2020, Rz 2388). Wenn die Bauarbeiten nicht durch einen äusseren Umstand verzögert werden, dauern sie hier wohl kaum länger als ein Jahr.

3.2 Der Beschwerdeführerin liegt vor allem am Erhalt ihrer Parkplätze, denn Lastwagenchauffeure kommen bei ihr essen. Am privaten Parkplatz wird grundsätzlich

nichts verändert. Der Parkplatz liegt auf der Südseite des Hauses, die geplante Bushaltestelle auf der Nordseite. Einzig der Veloabstellplatz wird verlegt. Daraus resultiert für den Parkplatz aber eher eine Verbesserung.

Eine Zu- und Ausfahrt auf eine Kantonsstrasse muss verkehrstechnisch richtig gestaltet sein und darf zu keiner Verkehrsgefährdung führen (§ 53bisKBV). Um diese Erfordernisse zu erfüllen, sind gewisse Restriktionen hinzunehmen. Bisher war die Situation rund um das Restaurant wohl eher etwas wild und ungeordnet, was das Parkieren und die Zufahrt anbelangt. Dem Wirt ist es unbenommen, seinen Parkplatz zu optimieren und eventuell sogar zu vergrössern, wenn das kommunale Baurecht dies zulässt.

Die Enteignung (für den neuen Gehweg) ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Es kann hier auch nicht diskutiert werden, ob die Bushaltestelle Hardeck aufzugeben oder zu verlegen sei.

E. 2.3

Die E.____ Gastro GmbH, Ulas Öcal, Restaurant «Hardeck», machte (zur neuen Bus-Haltestelle Hardeck) geltend, die Lastwagen müssten rings um das Restaurant ein- und ausfahren können, sonst entstünden massive Umsatzeinbussen. Am 11. Februar 2022 begründete die Einsprecherin ihre Eingabe einlässlich und stellte die Anträge, (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. Der Regierungsrat erwog, es sei fraglich, ob die Anträge zulässig seien, da sie weit über die ursprünglich gestellten hinausgingen. Dies könne aber offenbleiben, da die Einsprache ohnehin abzuweisen sei. Entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin sei das Amt für Raumplanung zum Ortsbildschutz sehr wohl einbezogen worden. Zur Lage der neuen Bushaltestelle habe sich gezeigt, dass der Standort Hardeck West besser beurteilt werde als der ursprüngliche Standort. Am vorgesehenen Standort sei von keiner Beeinträchtigung des Ortsbildes auszugehen. Das Wartehaus und der Velounterstand seien nicht Bestandteil des Projekts des Kantons und müssten durch die Gemeinde Neuendorf in einem kommunalen Baugesuchsverfahren aufgelegt und bewilligt werden. Im Erschliessungsplan sei lediglich der Flächenbedarf für diese Einrichtungen gesichert worden, um den Rechtstitel für Landerwerbsverhandlungen sicherzustellen. Ob die Gemeinde Neuendorf diese Einrichtungen umsetze, obliege ihr. Die Frage nach der Entschädigung für einen Landerwerb sowie die Frage einer allfälligen materiellen Enteignung seien nicht Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens. Die Zu- und Wegfahrt über die verbleibende Erschliessung auf die Wolfwilerstrasse sei für Lastwagen und Gesellschaftswagen weiterhin möglich. Auf dem Parkplatz könnten von der Anordnung her ca. max. 10 Lastwagen (Länge 7.50m) parkieren. Mit dieser Menge sei kein Platz mehr für Personenwagen vorhanden. Das maximale Verkehrsaufkommen durch Lastwagen führe für den Kanton auch in einer kurzen Zeitspanne (z.B. Mittagszeit) zu keinem erhöhten Sicherheitsrisiko. Es bestehe kein Rechtsanspruch auf eine Erschliessung via Kantonsstrasse, wenn diese auch anderweitig gewährleistet werden könne. Die bestehende Erschliessung des Grundstücks resp. des Gastparkplatzes über die Wolfwilerstrasse bleibe bestehen. Die zweckmässige Erschliessung mit Lastwagen sei möglich und kein Sicherheitsproblem. Es sei dagegen fraglich, ob die heute bestehende Erschliessung direkt auf die Kantonsstrasse überhaupt rechtmässig sei. In den Akten des

AVT finde sich jedenfalls keine Bewilligung für die Ein- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse. Eine Bushaltestelle (etwa 100 m östlich) auf GB Neuendorf Nr. 73, vor dem zu erhaltenden Bauernhaus an der Dorfstrasse 32, sei aus denkmalpflegerischer Sicht nicht bewilligungsfähig. Die Einsprache sei abzuweisen.

E. 3

Die drei vorgenannten abgewiesenen Einsprecher erhoben Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

E. 3.1

Der Gastwirtschaftsbetrieb der E. ___ Gastro GmbH könnte allenfalls unter den Bauarbeiten leiden. Die Beschwerdeführerin kann indessen nicht verlangen, dass man die Strasse, die sie selbst auch braucht, wegen allfälliger Unzukömmlichkeiten nicht saniert. Der Kanton ist in der Pflicht, zu sanieren. Allenfalls hätte die Beschwerdeführerin die Möglichkeit, nachbarrechtliche Abwehransprüche zu enteignen. Dieses Institut soll verhindern, dass das Gemeinwesen in der Erfüllung öffentlicher Aufgaben behindert wird (BGE 143 III 242 E. 3.5 S. 247 f.; 132 III 49 E. 2.3 S. 52 f.). Eine Enteignung solcher Ansprüche kommt vor allem in Betracht, wenn es um Verkehrslärmimmissionen geht. Sie kommt auch bei allfälligen von einem öffentlichen Werk ausgehenden ideellen Immissionen in Frage (BGE 119 II 411 ; Urteile 1C_91/2018 vom 29. Januar 2019 E. 3.3; 5A_47/2016 vom 26. September 2016 E. 2.1; 1A.80/1994 vom 18. Januar 1994 E. 2c; Urteil 1C_435/2018). Hier geht es aber nicht um Strassenlärm, sondern um die durch die Sanierungsarbeiten verursachten Unzukömmlichkeiten. Anders als die Entschädigungspflicht im Zusammenhang mit Immissionen, die aus dem Betrieb einer öffentlichen Verkehrsinfrastrukturbaute resultieren, sind Entschädigungen für Immissionen zu beurteilen, die durch Bauarbeiten entstehen. Bauarbeiten und die daraus resultierenden vorübergehenden Immissionen und Unzukömmlichkeiten sind grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. Anders verhält es sich nur, wenn Bauimmissionen hinsichtlich Dauer und Intensität aussergewöhnlich sind sowie eine beträchtliche Schädigung verursachen (BVGer, Urteil A-6240/2010 vom 16. August 2011 E. 5.2.2) – so beispielsweise bei einer über viele Jahre in Betrieb befindlichen NEAT-Baustelle oder bei langwierigen Bahnhofsumbauten (Rafael Meier: Enteignung von Abwehrrechten, Nachbarschaft von Verkehrsinfrastrukturbauten, in: Architektur und Technik 3/16, S. 37). Nachbarn öffentlicher Werke sind in gewissem Masse «sozialpflichtig»: Abwehrrechte sind ihnen entzogen, weil das Gemeinwesen mit der Strassensanierung eine im öffentlichen Interesse liegende Tätigkeit ausübt (Häfelin / Müller / Uhlmann: Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2020, Rz 2388). Wenn die Bauarbeiten nicht durch einen äusseren Umstand verzögert werden, dauern sie hier wohl kaum länger als ein Jahr.

E. 3.2

Der Beschwerdeführerin liegt vor allem am Erhalt ihrer Parkplätze, denn Lastwagenchauffeure kommen bei ihr essen. Am privaten Parkplatz wird grundsätzlich nichts verändert. Der Parkplatz liegt auf der Südseite des Hauses, die geplante Bushaltestelle auf der Nordseite. Einzig der Veloabstellplatz wird verlegt. Daraus resultiert für den Parkplatz aber eher eine Verbesserung. Eine Zu- und Ausfahrt auf eine Kantonsstrasse muss verkehrstechnisch richtig gestaltet sein und darf zu keiner Verkehrsgefährdung führen (§ 53 bis KBV). Um diese Erfordernisse zu erfüllen, sind gewisse Restriktionen hinzunehmen. Bisher war die Situation rund um das Restaurant wohl eher etwas wild und ungeordnet, was das Parkieren und die Zufahrt anbelangt. Dem Wirt ist

es unbenommen, seinen Parkplatz zu optimieren und eventuell sogar zu vergrössern, wenn das kommunale Baurecht dies zulässt. Die Enteignung (für den neuen Gehweg) ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Es kann hier auch nicht diskutiert werden, ob die Bushaltestelle Hardeck aufzugeben oder zu verlegen sei.

E. 3.3

Die E.____ Gastro GmbH betreibt das Restaurant «Hardeck» mit grossem Parkplatz an der Dorfstrasse bei der Abzweigung Wolfwilerstrasse, etwa 550 m westlich der Kirche bei der gleichnamigen Bushaltestelle. Auch sie stellte in ihrer Verwaltungsgerichtsbeschwerde den Hauptantrag, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben. Es wäre eine Enteignung von 116 m² Land nötig. Künftig wäre es für Lastwagen nicht mehr möglich, auf dem Gästeparkplatz zu wenden, um über die Wolfwilerstrasse wegzufahren. Mit Lastwagenfahrern mache das Restaurant einen Grossteil des Umsatzes. Der Erhalt von mindestens zwei Ein- und Ausfahrten sei von höchster Priorität. Der Erschliessungsplan sei entsprechend anzupassen. Es wäre möglich, die bestehende Bushaltestelle östlich der Einmündung Wolfwilerstrasse auszubauen. Es seien noch Verhandlungen im Gang. Die Gemeinde schrieb der Baudirektorin am 20. Dezember 2022, mit der neuen Bushaltestelle «Kreisschule» könne auf die Bushaltestelle «Hardeck» (Süd) verzichtet werden. Neuendorf habe ohnedies überdurchschnittlich viele Bushaltestellen (nämlich deren 14). Das Departement beantragte, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen. Es bestehe nach wie vor eine Ein- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse. Es bestehe kein Anspruch auf zwei Ausfahrten auf die Kantonsstrasse. Die Beschwerdeführerin habe auf ihrem Platz gar keine Lastwagenparkplätze angezeichnet. II.

E. 4

Die Beschwerden erweisen sich somit als unbegründet, sie sind abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang haben die drei Beschwerdeführer die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht, die auf CHF 3'000.00 festzusetzen sind, zu gleichen Teilen zu bezahlen. Indessen werden einer Gemeinde nach § 77 VRG keine Kosten auferlegt. Ihr Kostenanteil (von CHF 1'000.00) trägt deshalb der Kanton.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.
2. An die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von insgesamt CHF 3'000.00 haben je CHF 1'000.00 zu bezahlen:

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Einwohnergemeinde Härkingen, Fröschengasse 7, 4624 Härkingen, A-Post

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident

Der Gerichtsschreiber

Müller

Schaad

Das vorliegende Urteil wurde vom Bundesgericht mit Urteil 1C_414/2023 vom 23. April 2024 teilweise gutgeheissen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.