

Regierungsratsbeschluss

vom 28. August 2006

Nr. 2006/1598

Balsthal: Verkehrsentlastung Klus / Genehmigung des Erschliessungsplanes „Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und 1. Etappe Umsteigebahnhof“ (Plan b)

1. Ausgangslage

1.1 Im Amtsblatt vom 2. September 2005 und im Anzeiger der Gemeinde Balsthal (Woche 35) wurde vom Bau- und Justizdepartement folgender Text publiziert:

„Gestützt auf §§ 68 und 69 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 werden die Erschliessungspläne (Strassen- und Baulinienplan) des Projekts

Verkehrsentlastung Klus

- a) Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen
Situationsplan 1:1000
- b) Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und Umsteigebahnhof
Situationsplan 1:500

öffentlich aufgelegt. Gegenstand der Auflage sind folgende Pläne und Berichte:

- zu a) - Strassen- und Baulinienplan Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen Städtchen Klus und definitivem Umsteigebahnhof, Situation 1:1000, Längensprofil 1:1000/500, Typische Querprofile 1:200
 - Rodungsplan 1:1000, Rodungsgesuch, Beilage zum Rodungsgesuch
- zu b) - Strassen- und Baulinienplan Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und 1. Etappe Umsteigebahnhof, Situation 1:500
- zu a + b) - Strassenlärm - Teilsanierungsprogramm Solothurnerstrasse T12, Klus / Balsthal (Strassenlärm - Belastungskataster 2004, 1:1000, Lärmsituation nach Sanierung im Jahr 2018 ohne und mit Berücksichtigung der Umfahrungsstrasse und flankierenden Massnahmen)
 - Akustisches Projekt, Solothurnerstrasse T12, Klus / Balsthal, (Übersichtstabelle, Berichte zu den einzelnen Objekten)

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

- zu a)
- Raumplanungsbericht
 - Konzept zur Neugestaltung des Augstbaches
 - Gefahren- und Risikoanalyse
 - UVB Hauptuntersuchung 1. Stufe mit Anhang
 - Entwässerungskonzept der Umfahrungsstrasse
 - Aussteckungskonzept

zu a + b) - Verkehrsmodell Verkehrsentslastung Klus

Auflagezeit: 5. September 2005 bis 4. Oktober 2005

Auflageorte:

- Einwohnergemeinde Balsthal, Bauverwaltung (3. Stock), Goldgasse 13, 4710 Balsthal (komplettes Dossier inkl. Verkehrsmodell und Aussteckungskonzept), während den Bürozeiten
- Amt für Verkehr und Tiefbau, 2. Stock, Zimmer 202, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn (Dossier Erschliessungsplan ohne Verkehrsmodell und Aussteckungskonzept), während den Bürozeiten

Öffentliche

Fragestunden Freitagnachmittage, 16. und 23. September 2005 (Fragestunde, geleitet vom Gemeindepräsidenten), Anmeldung beim Sekretariat unter 062 386 76 09, Einwohnergemeinde Balsthal, Gemeindepräsidium, Goldgasse 13, 4710 Balsthal

Einsprachen können innerhalb der Auflagezeit beim Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Rötihof, 4509 Solothurn schriftlich eingereicht werden.

Die Einsprachen sollen einen Antrag und eine Begründung enthalten.“

1.2 Während der Auflagefrist gingen fristgerecht folgende Einsprachen ein:

- Aare Energie AG, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten (Nr. 2)
- Conrad Sidler, Baronrain 5, 4710 Balsthal (Nr. 3)
- Pro Natura Solothurn, Solothurnischer Naturschutzverband, Baselstrasse 12, 4500 Solothurn (Nr. 4)
- Urban Saner, Hunweg 1, 4710 Balsthal, vertreten durch Stampfli & Keller, Rechtsanwälte und Notare, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn (Nr. 5)
- Nicole und Kurt Breiter-Brunner, Zum Hofberg 1, 4710 Balsthal (Nr. 6)
- Beauville Trade SA, Restelbergstrasse 65, 8044 Zürich, vertreten durch BDO Visura Immobilien, Biberiststrasse 16, 4501 Solothurn (Nr. 7)

- VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn, vertreten durch Thomas Biedermann, Fürsprecher, Bielstrasse 3, 4500 Solothurn (Nr. 8)
- Fabian Müller, Rauracherweg 1, 4710 Balsthal (Nr. 9)
- Werner und Rösli Müller-Eggenschwiler, Stelzenackerweg 21, 4710 Balsthal (Nr. 10)
- Edgar und Rosa Kumpli-Christ, Solothurnerstrasse 39, 4710 Klus-Balsthal (Nr. 11)
- OTK Oberflächentechnik Klus AG, Von Roll Areal 3, 4710 Balsthal, vertreten durch Meier + Partner, Schmiedengasse 33, 5012 Schönenwerd (Nr. 12)
- Sammeleinsprache 45 Namen (Nr. 13)
- Solothurner Heimatschutz, Dorfstrasse 3, 4566 Halten (Nr. 14)
- WWF Schweiz, Hohlstrasse 110, 8010 Zürich, vertreten durch WWF Solothurn, Postfach 838, 4501 Solothurn (Nr. 15).

Mit Ausnahme der Einsprachen Nrn. 2, 4, 5, 12 und 15 richten sich alle Rechtsmittel sowohl gegen die Umfahrungsstrasse (lit. a) als auch den Teilausbau „Thalbrücke mit Kreisel und Umsteigebahnhof“ (Plan b).

Dabei sind die Rechtsbegehren und die Einsprachebegründungen der Einsprecher Nrn. 3, 7, 8, 9, 10, 11 und 13 in formeller Hinsicht identisch. Der Einsprecher Nr. 6 wendet sich, obwohl er formal auch bezüglich des Erschliessungsplanes b) Antrag auf Nichtgenehmigung stellt, offensichtlich nur gegen Plan a). Mindestens ist sein Antrag nicht begründet. Die Einsprecherin Nr. 14 beantragt Genehmigung des Planes b) unter gewissen „Modalitäten“.

1.3 Augenschein und/oder Parteiverhandlung. Teilgenehmigung

Mit allen Einsprechern (ausser jenen der Sammeleinsprache Nr. 13, welche einen solchen nicht beantragten) wurde ein Augenschein und/oder eine Parteiverhandlung durchgeführt. Aufgrund der Komplexität und des Zeitbedarfs für die Behandlung einzelner Einsprachen gegen die Umfahrungsstrasse (so u.a. Nr. 12) erscheint es opportun, die Genehmigung des Teils b) vorzuziehen, zumal die bauliche Sanierung der Thalbrücke dringend ist.

1.4 Teil a) und b)

Teil a) und b) der „Verkehrsentlastung Klus“ sind insofern unabhängig voneinander, als der „Teilausbau“ Thalbrücke mit Kreisel und Umsteigebahnhof zwar auch ohne Umfahrungsstrasse Sinn macht, aber auf diese abgestimmt sein muss. Die Trennung ergibt sich auch aus der Dringlichkeit der Sanierung der Thalbrücke über den Augstbach und dem damit sinnvoller Weise verbundenen Ausbau des Kreisels Thalbrücke mit der 1. Etappe des Umsteigebahnhofs. Die Realisierung des Erschliessungsplans b) ist für 2006/2007 geplant (vgl. Raumplanungsbericht, RPB S. 6).

Weder die Sanierung der Thalbrücke noch der gleichzeitige Ausbau des Kreisels sind als **wesentliche** Änderung der bestehenden Solothurnerstrasse als Hauptverkehrsstrasse zu bezeichnen. Die Än-

derung wäre nur wesentlich, wenn mit der Erneuerung des Kreisels eine wesentliche Kapazitätserhöhung verbunden wäre. Das ist nicht der Fall:

Der Ausbau des Kreisels hat gemäss Beurteilung des Amtes für Umwelt (AfU) folgende Effekte auf die Strassenkapazität:

a. Neu induzierter Verkehr:

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt grundsätzlich dazu, dass Fahrzeiten verkürzt werden. Aufgrund der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung einer Strasse kann Verkehr entstehen, der vor dem Ausbau nicht vorhanden war.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisels Thalbrücke kann dieser Effekt als sehr gering bezeichnet werden, weil Fahrzeitverkürzungen maximal im Minuten-Bereich liegen werden (und dies auch nur während den Verkehrs-Spitzenzeiten).

b. Verkehrsverlagerungen:

Der Ausbau einer Strasse kann grundsätzlich dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer eine andere Route wählen, weil der Ausbau in der Regel zu einer Verbesserung der Verkehrsbeziehungen führt. Zudem ist es möglich, dass Verkehrsteilnehmer dank einer attraktiveren Strassenverbindung das Verkehrsmittel wechseln (vom öffentlichen Verkehr (öV) auf das Auto umsteigen).

Im vorliegenden Fall kann praktisch ausgeschlossen werden, dass Autolenkerinnen und Autolenker neu die Route über den Kiesel Thalbrücke wählen, allein weil der Kiesel ausgebaut wurde. Auch ein vermehrtes Umsteigen vom öV auf den motorisierten Individualverkehr ist nicht zu erwarten, denn der Ausbau wird tendenziell eher dazu führen, dass die Umsteigebeziehungen beim öV verbessert werden.

Aufgrund dieser Überlegungen schliesst das AfU aus, dass allein die Knotenerneuerung zu einer wesentlichen Kapazitätserhöhung führen wird. Falls der Ausbau des Kreisels überhaupt Neuverkehr induziert, wird dieser die Schwelle von 10 % nicht erreichen. Diese Schwelle von 10 % Neuverkehr wird unter anderem herangezogen, um den Untersuchungssperimeter bei UVP-pflichtigen Strassen abzugrenzen (siehe: Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, 1992: UVP bei Strassenverkehrsanlagen, Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten; vgl. Stellungnahme AfU vom 13. Juni 2006).

Dieser Beurteilung der Umweltschutz-Fachstelle ist zu folgen.

Ist die Änderung aber nicht wesentlich, so ist der Teilausbau Thalbrücke für sich auch nicht UVP-pflichtig (vgl. Art. 2 Absatz 1 lit. a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988, UVPV, SR 814.011).

2. Erwägungen

2.1 Zu den Einsprachen

2.1.1 Rückzüge

Die Einsprecher Nrn. 3, 7, 8 und 14 haben ihre Einsprachen gegen den Plan b) mit Schreiben vom 4. August, 24. Juli, 28. Juli und 4. Juli 2006 zurückgezogen.

2.1.2 Legitimation

Zur Einsprache ist gemäss § 69 i.V.m. § 16 Absatz 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG, BGS 711.1) legitimiert, wer durch den Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat. In diesem Sinne ist die Legitimation der Einsprecher Nrn. 6, 9, 10 und 11 gegen den Plan b) offensichtlich nicht gegeben. Lage und Entfernung des Wohnsitzes zum Streitgegenstand lassen ebenso wenig auf ein „Berührtsein“ schliessen wie folgender Umstand: Gemäss Praxis des Verwaltungsgerichtes liegt die Grenze für die Einsprache- bzw. Beschwerdelegitimation von Strassenanwohnern, welche durch die Zunahme des Verkehrs betroffen sein könnten, bei einer Zunahme des Verkehrs um 10 %. Diese Zahl wird gemäss den Ausführungen sub. Ziffer 1.4 hievor bei weitem nicht erreicht. Im Übrigen bringen die Einsprecher keine materiellen Einwände gegen den Plan b) vor. Auf die Einsprachen Nrn. 6, 9, 10 und 11 ist folglich nicht einzutreten. Die Sammeleinsprache Nr. 13 ist offensichtlich beeinflusst von der zurückgezogenen Einsprache Nr. 8 (VCS). Jedenfalls bringen (auch) die 45 Personen keine materiellen Einwände gegen Plan b) vor, sondern vorab verfahrensmässige (vgl. Ziffer 2.1.3 hienach). Indessen dürften ein Teil der in der Nähe des Verkehrskreisels wohnenden Einsprecher (insbesondere die Bewohner der Liegenschaften Thalbruggweg und Guntenfluhweg legitimiert sein, sich mit diesen Einwänden gegen den Brücken- und Kreiselausbau zu wehren. Die Frage der Legitimation der einzelnen Einsprecherinnen und Einsprecher kann indessen offen gelassen werden.

2.1.3 Einsprache Nr. 13

Die Einsprecher beantragen, Plan b) (und die Strassenlärm-Teilsanierungsprogramme) seien nicht zu genehmigen bzw. eventualiter zu genehmigen unter der Auflage, dass zusätzliche flankierende Massnahmen anzuordnen seien.

Zur Begründung bringen die Einsprecher, auf deren Rechtsmittel im Übrigen verwiesen wird, im Wesentlichen vor, „eine Aufteilung des aufliegenden Projektes in zwei Etappen sei nicht zulässig“. Die beiden Etappen müssten als separate Projekte getrennt aufgelegt werden, weil:

- flankierende Massnahmen für den Plan b) fehlten
- es sich bei Plan b) (im Unterschied zu Plan a) um ein Ausführungsprojekt handle
- die Berechnungen zu den Lärm- und Luftschadstoffbelastungen aufgrund der angenommenen massgeblichen Daten widersprüchlich seien.

Entgegen der Annahme der Einsprecher **sind** die Erschliessungspläne a) (Umfahrung) und b) (Sanierung Thalbrücke, Ausbau des Kreisels und prov. Umsteigebahnhof) von einander **unabhängige** Projekte. So sind sie auch – wenn auch gleichzeitig – öffentlich aufgelegt und publiziert worden. Plan b) macht auch ohne Plan a) Sinn, muss aber auf Plan a) abgestimmt sein (siehe oben sub. Ziffer 1.4). Im Raumplanungsbericht vom 12. Juli 2005 (Seite 7) wird festgehalten:

„Damit der Kiesel Thalbrücke mit der 1. Etappe Umsteigebahnhof bei einer allfälligen Verzögerung der Genehmigung des gesamten Projektes durch Einsprachen gegen die Umfahrung trotzdem realisiert werden kann, soll dieser Teil der Verkehrsentlastung Klus in einem separaten Strassen- und Baulinienplan aufgelegt werden. Durch den Teilausbau der Thalbrücke wird die Umfahrungsstrasse nicht präjudiziert.“

Die beiden separaten, allerdings aufeinander abgestimmten Erschliessungspläne sind also nicht nur bezüglich Realisierungszeitpunkt unabhängig, sondern auch vom Zweck und Inhalt her: Plan a) regelt die neue Umfahrungsstrasse, Plan b) nur die Sanierung der Thalbrücke, den Ausbau des Kreisels auf der bestehenden Solothurnerstrasse und den provisorischen Umsteigebahnhof der OeBB. Die Genehmigung des Planes b), welcher für sich allein Sinn macht, präjudiziert die Genehmigung des Planes a) nicht und ist im Sinne der Einsprecher in der Tat unabhängig von Plan a). Diese Unabhängigkeit ergibt sich nicht nur aus den publizierten Plänen (2 separate Pläne) und aus den aufgelegten Unterlagen, sondern auch aus der Tatsache, dass aus den sub. Ziffer 1.4 dargelegten Gründen die UVP nur für Plan a) nötig ist und durchgeführt wird.

Die Einsprecher verlangen, dass flankierende Massnahmen schon allein aufgrund der Genehmigung von Plan b) „anzuordnen und finanziell sicherzustellen seien“.

Richtig ist, dass flankierende Massnahmen auf der stark belasteten Solothurnerstrasse erst im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse vorgesehen sind (vgl. UVB, Seite 12). Diese flankierenden Massnahmen im Städtchen Klus sollen dem nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse reduzierten Verkehrsaufkommen Rechnung tragen und im Wesentlichen der Verkehrsberuhigung dienen.

Zudem sollen die Umsteigeverhältnisse bei der Thalbrücke von Bahn auf Bus (und umgekehrt) verbessert werden.

Es liegt auf der Hand, dass die dargestellten flankierenden Massnahmen auf der Solothurnerstrasse im Städtchen Klus nur Sinn machen mit Inbetriebnahme der Umfahrung. Solange der Verkehr durch das Nadelöhr der Klus „fliessen“ muss, kann die Kapazität der Strasse nicht noch künstlich verringert werden. Der Ausbau des Thalkreisels, der im Übrigen auf die geplante Umfahrungsstrasse abgestimmt ist, beeinflusst die Kapazität der Solothurnerstrasse nicht in einem Ausmass, dass von einer wesentlichen Änderung der Strasse gesprochen werden müsste (siehe oben sub. Ziffer 1.4).

Plan b) sieht aus den oben dargelegten Gründen an sich zu Recht keine (weiteren) flankierenden Massnahmen vor. Der Ausbau des Kreisels impliziert solche weder rechtlich noch faktisch. Indessen hat es das Amt für Verkehr und Tiefbau als Bauherrschaft nach der Parteiverhandlung vom 28. März 2006 übernommen, freiwillig flankierende Massnahmen (im Wesentlichen) zur Verflüssigung des Verkehrs zu prüfen. Die Ergebnisse wurden den Einsprechern Nr. 8 (VCS) und Nr. 14 (Heimatschutz) vorgestellt, welche (siehe oben) ihre Einsprachen u.a. deshalb zurückgezogen haben.

Der Bericht „Flankierende Massnahmen Klus“ vom 30. Juni 2006 sieht unter Ziffer 7 verschiedene Massnahmen zur Beeinflussung des motorisierten und des Langsamverkehrs in der Klus vor. Es handelt sich um bauliche und planerische Massnahmen, aber auch um Markierungen und Signalisationsmassnahmen. Die Massnahmen der Priorität A – C sind bis zur Inbetriebnahme des Kreisels (voraussichtlich Ende 2007) umzusetzen, die Massnahmen der Priorität D bis Ende 2009.

Diese flankierenden Massnahmen resultieren im Grunde nicht aus dem Ausbau des Kreisels Thalbrücke, sondern aus dem bestehenden verkehrlichen Defizit auf der bestehenden Kantonsstrasse. Der Kreiselausbau soll aber zum Anlass genommen werden, die Massnahmen festzulegen und umzusetzen. In diesem Sinne sind die Einsprachen teilweise gutzuheissen.

Unabhängig vom Plan b) besteht im Hinblick auf die Lärmbelastung der T12 ein Strassenlärm-Teilsanierungsprogramm (TSP). Im Ausgangszustand (2004) wird bei 18 Liegenschaften der Alarmwert und bei 21 Liegenschaften der Immissionsgrenzwert überschritten. Mit einem lärmarmen Belag kann die Belastung um durchschnittlich 1 dB reduziert werden. Schallschutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich. Daher müssen bei den Liegenschaften mit Alarmwertüberschreitungen Schallschutzmassnahmen am Gebäude getroffen werden. Das TSP ist von den Einsprechern Nr. 3 und 6–11 wohl formal, inhaltlich aber nicht angefochten worden. Es ist – soweit es ohne Berücksichtigung der Umfahrungsstrassen Massnahmen vorsieht – zu genehmigen.

Obwohl gemäss Art. 17 LSV eine Sanierung erst bis 2018 erforderlich wäre, sind – auf Empfehlung des Amtes für Umwelt – die Lärmschutzmassnahmen gemäss Antrag des AfU im definitiven Beurteilungsberichts der Umweltverträglichkeit vom 8. Mai 2006 bis Ende 2008 umzusetzen.

2.1.4 Recht- und Zweckmässigkeit

Formell wurde das Erschliessungsplanverfahren richtig durchgeführt. Materiell erweist sich der Nutzungsplan recht- und zweckmässig. Er kann unter den sich aus den Erwägungen ergebenden Vorbehalten genehmigt werden. Der Plan ersetzt den vom Regierungsrat mit RRB Nr. 2226 vom 29. Juni 1993 genehmigten Erschliessungsplan.

3. Beschluss

- 3.1 Der kantonale Strassen- und Baulinienplan 1:500 "Verkehrsentlastung Klus, Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und 1. Etappe Umsteigebahnhof" wird genehmigt.
- 3.2 Die Solothurnerstrasse in der Klus ist gemäss Strassenlärm-Teilsanierungsprogramm bis Ende 2008 zu sanieren.
- 3.3 Die flankierenden Massnahmen auf der Solothurnerstrasse in der Klus sind gemäss Bericht "Flankierende Massnahmen Klus" vom 30. Juni 2006 und im Sinne der Priorisierung der Erwägungen umzusetzen.
- 3.4 Die Einsprachen Nrn. 3, 7, 8 und 14 werden zufolge Rückzugs von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- 3.5 Auf die Einsprachen Nrn. 6, 9, 10 und 11 wird nicht eingetreten.
- 3.6 Die Einsprachen Nr. 13 werden im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.7 Kosten und Parteientschädigungen werden weder auferlegt noch zugesprochen.
- 3.8 Die Einsprachen Nrn. 2-15 werden im Übrigen, soweit sie sich gegen die Umfahrungsstrasse (Plan a) richten, aufrecht erhalten, sistiert und im Zusammenhang mit dem Entscheid über die Genehmigung von Plan a) behandelt.
- 3.9 Der Erschliessungsplan, genehmigt mit RRB Nr. 2226 vom 29. Juni 1993, ist aufgehoben.



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

Bau- und Justizdepartement (La/br) (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (3)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Volkswirtschaftsdepartement

Amt für Wald, Jagd und Fischerei

Baukommission Balsthal, 4710 Balsthal

Gemeindepräsidium Balsthal, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

Aare Energie AG, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten z.K.

Conrad Sidler, Baronrain 5, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

Pro Natura Solothurn, Solothurnischer Naturschutzverband, Baselstrasse 12, 4500 Solothurn z.K.

Stampfli & Keller, Rechtsanwälte und Notare, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn z.K.

Nicole und Kurt Breiter-Brunner, Zum Hofberg 1, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

BDO Visura Immobilien, Biberiststrasse 16, 4501 Solothurn **(Einschreiben)**

Thomas Biedermann, Fürsprecher, Bielstrasse 3, 4500 Solothurn **(Einschreiben)**

Fabian Müller, Rauracherweg 1, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

Werner und Rösli Müller-Eggenschwiler, Stelzenackerweg 21, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

Edgar und Rosa Kumli-Christ, Solothurnerstrasse 39, 4710 Klus-Balsthal **(Einschreiben)**

Meier + Partner, Schmiedengasse 33, 5012 Schönenwerd z.K.

Sammeleinsprache von 45 Einsprecherinnen und Einsprecher (45; Versand durch Bau- und Justizdepartement) **(Einschreiben)**

Solothurner Heimatschutz, Dorfstrasse 3, 4566 Halten **(Einschreiben)**

WWF Solothurn, Postfach 838, 4501 Solothurn z.K.

Amt für Verkehr und Tiefbau (nach Rechtskraft z.Hd. Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt:

„Balsthal: Genehmigung des kantonalen Strassen- und Baulinienplans 1:500 “Verkehrsentlastung Klus, Teilausbau Thalbrücke mit Kreisel und 1. Etappe Umsteigebahnhof”)