IIIIII KANTON solothurn

# *Regierungsratsbeschluss*

vom 29. August 2016

Nr. 2016/1501

**Balsthal: Thalstrasse, Lärmschutz Strassenlärm, Lärmsanierungsprojekt (LSP) / Behandlung der Einsprachen**

---

## 1. Feststellungen

Gestützt auf Artikel 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) müssen bestehende Strassenzüge, welche durch ihren Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der massgebenden Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat aus diesem Grund ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) über die Thalstrasse in Balsthal ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 27. März 2013, das Amt für Raumplanung (ARP) am 22. Februar 2013 sowie die Einwohnergemeinde Balsthal am 28. März 2013 zugestimmt.

Der Plan lag vom 19. August 2013 bis 16. September 2013 öffentlich auf. Während der Auflagezeit gingen zwei Einsprachen ein:

- Markus Latscha und Pia Stäuble, Thalstrasse 26, 4710 Balsthal
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn.

## 2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

2.1.1 Markus Latscha und Pia Stäuble, Balsthal

Die Einsprecher stellen den Antrag, dass die Erleichterungen gemäss Artikel 14 LSV abzulehnen sind. Verbunden mit dem Antrag ist, Lärmschutzwände und eine 3-fache Verglasung zu montieren. Gleichzeitig verlangen sie eine Langzeitmessung, da sie die angewendeten Daten anzweifeln.

Das Lärmsanierungsprojekt weist für das Jahr 2010 (Verkehrszählung 2010) keine massgebenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen aus. Demzufolge besteht für den Strasseneigentümer keine Sanierungspflicht.

Für die Lärmbeurteilung ist der gesetzlich vorgeschriebene Beurteilungspegel "Lr" massgebend (Dauerschallpegel), welcher ein Jahresmittel für Tag und Nacht abbildet. Laut den gesetzlichen Grundlagen sind Messungen sowie deren Berechnungen gleichwertig.

Für die Bestimmung des Beurteilungspegels müssen selbst Langzeitmessungen auf das Jahresmittel umgerechnet werden. Störgeräusche müssen erkannt und eliminiert werden. Daher werden in der Vollzugspraxis in der Regel nur begleitete und beobachtete Kurzzeitmessungen durchgeführt.

Gemäss den kantonalen Verkehrszählungen wurde festgestellt, dass in Balsthal auf der Thalstrasse der Verkehr von 2005 bis 2015 leicht abgenommen hat. Im vorliegenden LSP wird von einer Verkehrszunahme bis ins Jahr 2030 ausgegangen.

Da keine Sanierungspflicht besteht, sind auch keine Lärmschutzwände geprüft worden. Selbst bei Grenzwertüberschreitungen ist es für Einzelliegenschaften höchst unwahrscheinlich, dass eine Lärmschutzwand erstellt werden muss, da zusätzliche Rahmenbedingungen zu erfüllen sind. So darf eine Lärmschutzwand nicht gegen die Verkehrssicherheit und das Orts- und Strassenbild sprechen und soll eine minimale Wirkung erzielen. Zudem muss die wirtschaftliche Tragbarkeit gegeben sein.

Der Einbau von Schallschutzfenstern am Gebäude ist erst ab dem Erreichen des Alarmwertes gegeben. Im Übrigen ist eine 3-fache Verglasung eine gute Massnahme im Sinne des Energiesparens, aber für den effektiven Lärmschutz ungeeignet.

Die Einsprache von Markus Latscha und Pia Stäuble, Balsthal, ist abzulehnen, soweit darauf einzutreten ist.

### 2.1.2 Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Solothurn, Solothurn

Mit der Einsprache vom 16. September 2013 bemängelt der Einsprecher die fehlenden Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle und fordert, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen sind.

In der Begründung verweist der Einsprecher auf die im Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) verankerten prioritär zu behandelten Massnahmenprüfung an der Quelle, sprich Verkehrsreduktionen (verkehrslenkende und –beschränkende Massnahmen), Temporeduktionen etc.. Der Einsprecher vertritt die Meinung, dass die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmreduktion nicht geprüft worden sei. Es liege somit eine klare Missachtung des Willens des USG wie auch des Verwaltungsgerichtes vor (Fall LSP Derendingen). Das ausgeschriebene LSP Balsthal sei deshalb zwecks Überarbeitung zurückzuweisen. Es sei deshalb ein Gutachten zu erarbeiten, welches - in Übereinstimmung mit dem USG und der LSV - Massnahmen an der Quelle, also beim Strassenverkehr prüft (Verkehrsverminderung, Geschwindigkeitsreduktion etc.).

Aus obgenannten Gründen hat der VCS, wie bereits im Fall Derendingen, Einsprache erhoben. Dabei wurde im Urteil vom Verwaltungsgericht gerügt, dass eine Prüfung zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht stattgefunden hat. Somit sei folglich abzuklären, ob eine Geschwindigkeitsreduktion zu wirksamen Lärmreduktionen beitragen könnte. Erst danach und in einem nächsten Schritt werde zu beurteilen sein, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig sei.

Nach Artikel 32 Absatz 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Artikel 4a Absatz 1 Buchstabe a der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Innerorts wären unter anderem Tempo-30-Zonen zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Einzelheiten zu den Anforderungen hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen geregelt. Ausserorts gilt 80 km/h. Artikel 32 Absatz 3 SVG sieht vor, dass die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde herab- oder heraufgesetzt werden können. Der Nachweis, dass die Voraussetzungen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind, ist in einem Gutachten zu erbringen (Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV).

Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Artikel 2a und Artikel 22a SSV handelt es sich um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 SVG. Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit regelt die zulässige Geschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann infolge besonderer örtlicher Verhältnisse auf einer bestimmten Strecke herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert oder die übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann (Art. 108 Abs. 2 SSV). Dabei ist der Grundsatz der Zweck- und Verhältnismässigkeit zu wahren.

Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012 Alpnachstad wird für die Gewährung von Erleichterungen vorausgesetzt, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Kantonsstrassen haben die Funktion, den Verkehr aufzunehmen und abzuleiten sowie die Ortschaften zu verbinden. Grundsätzlich haben sie somit eine andere Funktion als kommunale Strassen. Tempo-30-Zonen sind unter bestimmten Voraussetzungen aber auch auf Hauptstrassen zulässig. Die geltende Ordnung geht vom Konzept aus, wonach die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Ausnahme bildet. Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_17/2010 sind in erster Linie Verkehrsflussverbesserungen für eine Herabsetzung der Geschwindigkeiten entscheidend. Die Aspekte des Lärms spielen in den Erwägungen keine Rolle.

Das LSP ist nun nach der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn angepasst worden. Dabei wurde die Frage nach einer Temporeduktion anhand der Kriterien, Sicherheit, Unfall, Verkehr, Umwelt und Strassencharakter geprüft. Die Analyse ergab, dass aufgrund des Kriteriums Umwelt die Einführung von Tempo 30 einen kleinen zusätzlichen Nutzen ergeben würde. Der untersuchte Abschnitt ist jedoch eine gut ausgebaute Hauptverkehrsstrasse ohne Verkehrssicherheitsdefizite. Es handelt sich nicht um ein Dorfzentrum mit Einkaufsmöglichkeiten. Die Strasse hat einen verkehrsorientierenden Charakter und Unfallschwerpunkte sind keine vorhanden. Aufgrund der bestehenden Strassenführung ist Tempo 30 nur mit grossen baulichen Massnahmen durchsetzbar. Im Bericht wurde festgestellt, dass eine Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig ist.

Der westliche Teil der Thalstrasse wird im Jahr 2018 mit einem lärmdämmenden Belag versehen. Der Sanierungsabschnitt wird über die Einzelliegenschaft Längenmoosweg 2 (an der Gemeindegrenze zu Laupersdorf) hinaus gezogen, damit auch diese Liegenschaft von einer wahrnehmbaren Lärmminderung profitiert. Der Rest der Strasse wurde bereits im Jahr 2003 mit dem lärmdämmenden SMA 8-Belag ausgerüstet. Zum damaligen Zeitpunkt galt dieser Belag gemäss dem Stand der Technik als wirksamer lärmdämmender Belag. Heute existieren bessere und wirkungsvollere Beläge. Im Rahmen der Sanierung wird ein lärmdämmender Belag neuster Generation eingebaut. Die Endwirkung solcher Beläge von 1-2 dBA darf gemäss Leitfaden des Bundes als Massnahmenwirkung miteinbezogen werden. Dieser Abzug ist im LSP jedoch noch nicht berücksichtigt worden, da eine zu grosse Zeitspanne bis zur Realisierung dieser Massnahme vorliegt. Mit diesen 1-2 dBA können aber etliche zusätzliche Liegenschaften geschützt werden. Massnahmen an der Quelle werden somit mit Hilfe von lärmdämmenden Belägen ergriffen.

Aufgrund des vorliegenden Berichtes liegen keine Gründe vor, welche ein umfassendes Gutachten verlangen und von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abzuweichen. Die Abklärungen zu den entsprechenden Punkten sind ausreichend, um die Frage nach der Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion zu beantworten.

Die Einsprache des VCS, Sektion Solothurn, Solothurn, ist abzulehnen, soweit darauf einzutreten ist.

2.2 Feststellung von Amtes wegen

Formell wurde das Verfahren richtig durchgeführt. Materiell sind keine Beanstandungen zu machen. Das vorliegende LSP ist gemäss § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO; BGS 812.61) zu genehmigen.

## 3. Beschluss

3.1 Die Einsprachen von Markus Latscha und Pia Stäuble, Balsthal, sowie des VCS, Sektion Solothurn, Solothurn, zum Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Thalstrasse in Balsthal werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

3.2 Das LSP der Thalstrasse in Balsthal wird genehmigt.

3.3 Auf der Thalstrasse (westlicher Teil) wird im Jahr 2018 ein lärmdämmender Belag eingebaut.

3.4 Bei 14 Liegenschaften werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, so dass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Artikel 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:

- Thalstrasse Nrn. 1, 3, 7, 9, 16, 18 und 20
- Längenmoosweg Nr. 2
- Alte Landstrasse Nr. 1
- Kleinfeldstrasse Nrn. 17 und 19
- Hölzlistrasse Nr. 30
- Sonnenrain Nrn. 1 und 2.

3.5 Bei keiner dieser Liegenschaften werden im Beurteilungszustand im Jahr 2030 die Alarmwerte erreicht oder überschritten. Somit sind bei keinem dieser Gebäude Schallschutzmassnahmen gemäss Artikel 15 LSV anzuordnen.

Andreas Eng
Staatsschreiber

**Rechtsmittelbelehrung**

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

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (mur/rom)
Amt für Raumplanung
Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten
Gemeindepräsidium Balsthal, Goldgasse 13, 4710 Balsthal
Bauverwaltung Balsthal, Goldgasse 13, 4710 Balsthal
Markus Latscha und Pia Stäuble, Thalstrasse 26, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn **(Einschreiben)**
Amt für Verkehr und Tiefbau (zh. rom zur Publikation im Amtsblatt: "Balsthal: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Thalstrasse")