

Regierungsratsbeschluss

vom 31. Oktober 2016

Nr. 2016/1888

Balsthal: Basler-, St. Wolfgangstrasse und Löwengasse, Lärmschutz Strassenlärm, Lärmsanierungsprojekt (LSP) / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Gestützt auf Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) müssen bestehende Strassenzüge, auf welchen durch den Fahrzeugverkehr die massgebenden Lärmgrenzwerte wesentlich überschritten werden, lärmtechnisch saniert werden. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat aus diesem Grund ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) für die Basler-, St. Wolfgangstrasse und Löwengasse in Balsthal ausarbeiten lassen. Diesem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 5. März 2015, das Amt für Raumplanung (ARP) am 10. März 2015 sowie die Einwohnergemeinde Balsthal am 31. März 2015 zugestimmt.

Der Bericht lag vom 23. November 2015 bis 22. Dezember 2015 öffentlich auf. Während der Auflagezeit gingen drei Einsprachen ein:

- Andreas Schwyn, Hofmattweg 74, 4710 Balsthal
- Walter U. Spielmann, Fläschackerstrasse 11, 4710 Balsthal
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4501 Solothurn.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

2.1.1 Andreas Schwyn, Balsthal

Andreas Schwyn schlägt vor, Autos, Mopeds und Motorräder nicht mehr nach Hubraum, sondern nach verursachtem Lärm zu besteuern. Er wünscht mehr Polizeikontrollen und alle illegal getunten sprich „lauter gemachten“ Fahrzeuge zu eliminieren.

Da bei der Einsprache der Bezug zum LSP fehlt, wird auf die Einsprache nicht eingetreten.

2.1.2 Walter U. Spielmann, Balsthal

Walter U. Spielmann bemängelt, dass seine Liegenschaft an der Baslerstrasse 3 in Balsthal im Lärmsanierungsprojekt (LSP) nicht aufgeführt ist. Er erhebt eine provisorische Einsprache, um eine schriftliche Erklärung zu erwirken, dass er zum vorliegenden Projekt Stellung nehmen kann.

Das AVT hat zu diesen Punkten am 1. Februar 2016 schriftlich Stellung genommen. Die Liegenschaft an der Baslerstrasse 3 in Balsthal ist im öffentlich aufgelegten Lärmsanierungsprojekt als

Objekt Nr. 7 bzw. unter Baslerstrasse 3 aufgeführt. Es wurde im vorliegenden LSP festgestellt, dass bei dieser Liegenschaft die massgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Walter U. Spielmann hat auf diese Feststellungen nicht reagiert.

Die Einsprache ist demnach abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.3 Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Solothurn

Während der Auflagefrist kann jedermann, der 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.m. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG; BGS 711.1). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d PBG).

Vereine und Verbände sind zur Einsprache legitimiert, wenn es sich um beschwerdeberechtigte Organisationen nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) oder nach dem Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) handelt (vgl. Anhang zur Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen, VBO; SR 814.076). Nach kantonalem Recht sind zur Einsprache Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen legitimiert, welche sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden (§ 16 PBG). Ferner können Vereine oder Verbände Einsprache erheben, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind (sog. egoistische Verbandsbeschwerde):

- Der Verband muss gemäss seiner Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen seiner Mitglieder berufen sein.
- Die Interessen der Mehrheit oder zumindest einer grossen Anzahl der Mitglieder muss betroffen und diese selber zur Einsprache legitimiert sein.

Zur Begründung der Rechtsbegehren wird auf die Akten verwiesen, soweit im Folgenden nicht ausdrücklich darauf Bezug genommen wird.

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.

Mit der Einsprache vom 21. Dezember 2015 stellt der Einsprecher folgende Anträge:

- Das Projekt sei zurückzuweisen.
- Die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung sei mit Massnahmen an der Quelle, also Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen (Tempo 30) umzusetzen. Insbesondere in der Kernzone (Löwengasse, Schmiedegasse, Herrengasse und jeweils einem Streckenstück der Zufahrtsstrassen St. Wolfgangstrasse, Baslerstrasse, Herrengasse). Das räumliche Leitbild 2014 der Einwohnergemeinde Balsthal sei bei der Planung zu berücksichtigen.
- Die Kriterien zur Beurteilung von Tempo 30 seien im Sinne der VCS-Stellungnahme „Vollzugshilfe des Kantons Solothurn zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten“ von Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler zu überarbeiten.

- Das Beurteilungskriterium „auf Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dürfen keine flankierenden Massnahmen realisiert werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist nicht möglich“ sei ganz zu streichen.
- Die Erleichterungsanträge gemäss Art. 14 LSV seien abzuweisen.
- Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten des Beschwerdegegners.

Nach Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a) der Verkehrsregelverordnung (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. Art. 32 Abs. 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 Art. 2a und Art. 22a SSV handelt es sich um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 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 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 bei besonderen örtlichen Verhältnissen 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, 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, welche erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

An der St. Wolfgangstrasse innerhalb des Perimeters und der Kernzone (ca. 120 m) stehen vier Gebäude, welche im Jahr 2034 Immissionsgrenzwertüberschreitungen aufweisen. Nur bei einer dieser vier Liegenschaften können mit einer Tempo-30-Zone die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Aufgrund des kleinen akustischen Nutzens, des verkehrsorientierten Charakters der Strasse, der Tatsache, dass es kein Altstadtgebiet ist sowie der vorhandenen Verkehrssicherheit ist eine Geschwindigkeitsreduktion weder verhältnis- noch zweckmässig.

An der Baslerstrasse innerhalb des Perimeters und der Kernzone (ca. 300 m) steht ein Gebäude mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Aufgrund des kleinen akustischen Nutzens, der Tatsache, dass es sich hier um eine Versorgungsrouten (mit erschwerten Rahmenbedingungen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen) handelt, kein Unfallschwerpunkt festgestellt wurde und eine

reine verkehrsorientierte Strasse betrifft, ist es weder zweck- noch verhältnismässig, eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Im räumlichen Leitbild gilt der Leitsatz, den Dorfkern mit verkehrsberuhigenden Massnahmen zu schützen und dadurch zu reaktivieren. Der Dorfkern liegt ausserhalb des Perimeters. Ebenso will die Einwohnergemeinde Balsthal die Verkehrsplanung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. der Lärmsituation auf den Hauptverkehrsachsen weiterhin unterstützen. Die Hauptverkehrsachsen sind die Thalstrasse, Lindenallee, Falkensteinerstrasse und Herrengasse. Diese Strassenstücke liegen ausserhalb des Perimeters.

Die "Vollzugshilfe des Kantons Solothurn zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten" ist eine Grobanalyse, welche aufgrund des Verwaltungsgerichtsentscheides von Nunningen entwickelt wurde. Diese Grobanalyse geht sogar noch weiter als der Ansatz vom Kanton Aargau, welcher im Verwaltungsgerichtsentscheid von Nunningen lobend erwähnt wurde. Die Vollzugshilfe soll kein Gutachten darstellen, sondern kann ein Gutachten auslösen, wenn die Grobanalyse zu diesem Entschluss kommt. In dieser Vollzugshilfe werden die wichtigsten Punkte thematisiert, welche in den gesetzlichen Grundlagen als mögliche Massnahmen aufgeführt sind, welche zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen können.

Im Genehmigungsbericht ist die Beurteilung betreffend Versorgungsrouten bei der Vollzugshilfe aufgrund unkorrekter Formulierung abgeändert worden. Anstelle von: „auf Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dürfen keine flankierenden Massnahmen realisiert werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist nicht möglich“ heisst es nun:

- Abschnitt 1: Im Bereich des Strassenabschnittes wird der IGW im Jahr 2034 bei keiner Liegenschaft überschritten. Es handelt sich um eine verkehrsorientierte Strasse ausserhalb des Dorfzentrums sowie um eine Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Zusätzlich grenzt der Abschnitt an eine Strecke mit Tempo 80. Tempo 30 wäre deshalb weder mit verhältnismässigen Massnahmen durchsetzbar noch sinnvoll.
- Abschnitt 2: Es handelt sich um eine verkehrsorientierte Strasse am Rande des Dorfzentrums sowie um eine Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Mit einer Tempo-30-Zone könnte nur eine Liegenschaft wirkungsvoll geschützt werden. Aufgrund der kleinen Wirkung und der relativ aufwendigen Massnahmen innerhalb der Versorgungsrouten ist eine Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig.

Als Massnahme an der Quelle werden Belagssanierungen durchgeführt. Die bestehenden alten Beläge werden durch lärmdämmende Beläge gemäss Richtlinien des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ersetzt. Ein Teil der Baslerstrasse wurde bereits mit einem neuen Belag versehen und ein grosser Teil der St. Wolfgangstrasse wird in den Jahren 2018/2019 mit einem lärmdämmenden Belag saniert. Weitere Teile der Baslerstrasse und der St. Wolfgangstrasse werden im Jahr 2025 realisiert.

Diese Beläge vermögen den Lärm wirkungsvoll und wahrnehmbar zu reduzieren. Im Laufe der Zeit nimmt die Wirkung allerdings durch die Verschmutzung der Belagshohlräume ab. Aus diesem Grund durfte nur die Endwirkung (minus 1 Dezibel) am Ende der Lebensdauer des Belages im Bericht verwendet werden.

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

2.2 Feststellung von Amtes wegen

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

3. **Beschluss**

3.1 Die Einsprachen von Andreas Schwyn, Balsthal, und Walter U. Spielmann, Balsthal, werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

3.2 Aufgrund der Einsprache des VCS, Sektion Solothurn, Solothurn, wird im Genehmigungsbericht die Begründung „auf Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dürfen keine flankierenden Massnahmen realisiert werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist nicht möglich“ durch folgende Formulierung ersetzt: „Mit einer Tempo-30-Zone könnte nur eine Liegenschaft wirkungsvoll geschützt werden. Aufgrund der kleinen Wirkung und der relativ aufwendigen Massnahmen innerhalb der Versorgungsrouten ist eine Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig“.

Die übrigen Anträge werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

3.3 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Basler-, St. Wolfgangstrasse und Löwengasse in Balsthal wird genehmigt.

3.4 Die im Bericht bezeichneten Belagsstrecken werden in den Jahren 2016 (Nr. 5), 2018/2019 (Nr. 8) sowie 2025 (Nrn. 2, 11 und 12) durch lärmdämmende Beläge ersetzt.

3.5 Bei zehn Liegenschaften werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, so dass für diese nachfolgend aufgelisteten Liegenschaften Erleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen:

- St. Wolfgangstrasse Nrn. 1, 2, 37, 39, 41 und 43
- Löwengasse Nrn. 9 und 11
- Lizigasse Nr. 4
- Lobieseystrasse Nr. 2.

- 3.6 Bei keiner dieser Liegenschaften werden im Beurteilungszustand im Jahr 2032 die Alarmwerte erreicht oder überschritten. Somit sind bei keinem dieser Gebäude Schallschutzmassnahmen gemäss Art. 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

Amt für Umwelt

Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4601 Olten

Gemeindepräsidium Balsthal, Goldgasse 13, Postfach 627, 4710 Balsthal

Bauverwaltung Balsthal, Goldgasse 13, Postfach 627, 4710 Balsthal

Andreas Schwyn, Hofmattweg 74, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

Walter U. Spielmann, Fläschackerstrasse 11, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, Postfach 804,
4501 Solothurn **(Einschreiben)**

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z.Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: "Balsthal:
Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Basler-, St. Wolfgangstrasse und Lö-
wengasse")