

Regierungsratsbeschluss

vom 19. Dezember 2017

Nr. 2017/2144

Laupersdorf: 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 Laupersdorf ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 20. September 2012, das Amt für Raumplanung (ARP) am 22. Oktober 2012 sowie die Einwohnergemeinde Laupersdorf am 28. November 2012 zugestimmt.

Der Plan lag vom 2. September 2013 bis 1. Oktober 2013 öffentlich auf. Während der Auflagezeit gingen drei Einsprachen ein:

- Erwin Boner-Eggenschwiler, Thalstrasse 96, 4712 Laupersdorf
- Erhard Schaad und Claudia Wymann, Herzimattstrasse 527, 4712 Laupersdorf
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, Postfach 804, 4501 Solothurn.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

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).

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.

2.1.1 Erwin Boner-Eggenschwiler

Erwin Boner-Eggenschwiler bemängelt, dass bei seiner Liegenschaft an der Thalstrasse 96 keine Messung durchgeführt worden sei. Er befürchtet, dass der massgebende Immissionsgrenzwert (IGW) bei seiner Liegenschaft überschritten sei. Er sei durch den Verkehr 24 Stunden pro Tag dem Lärm, Gestank und Feinstaub ausgesetzt. Durch den schlechten Zustand des Strassenbela-

ges werde er durch Abrollgeräusche belästigt und im Winter werde seine Hausfassade durch Salz und Schneewasser verunreinigt.

Grundsätzlich werden die Lärmpegel durch ein Lärmberechnungsmodell, welches durch den Bund und der EMPA entwickelt wurde, gebäudespezifisch erhoben. Durch wenige Kurzzeitmessungen, welche auf das Jahresmittel umgerechnet werden müssen, kann das Modell zusammen mit Belagsgütemessungen geeicht werden. Der sogenannte Beurteilungspegel ist somit ein aufs Jahresmittel erhobener Dauerschallpegel. Die Modellberechnungen stimmen gegenüber der Realität (Langzeitmessungen) um 1-2 Dezibel genau. Mit diesem Berechnungsmodell kann somit jede dreidimensionale Lärmsituation genau abgebildet werden. Eine spezifische Messung muss somit nicht bei jedem Fenster gemacht werden.

Bei der Liegenschaft Boner werden die massgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten. Im Bericht wurden Lärmsanierungsmassnahmen geprüft. Massnahmen müssen nicht durchgeführt werden, wenn die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursacht. Es wurde beschlossen, als Massnahme an der Quelle eine Belagssanierung durchzuführen. Der bestehende Belag wird durch einen lärmdämmenden Belag ersetzt. Tempo 30 wurde aus Gründen der Verhältnismässigkeit verworfen. Ebenso kann aufgrund der Zufahrten und der Stellung des Gebäudes keine Lärmschutzwand erstellt werden. Weitergehende Massnahmen sind somit keine realisierbar. Somit wird gemäss Artikel 14 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) für diese Liegenschaft Erleichterung gewährt.

Über Gestank, Feinstaub und Fassadenverschmutzungen werden im Lärmsanierungsprojekt keine Aussagen gemacht.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.2 Erhard Schaad und Claudia Wymann

Erhard Schaad und Claudia Wymann fordern Lärmschutzmassnahmen bei ihrer Liegenschaft an der Herzimattstrasse 527. Es sei ihnen bewusst, dass eine Lärmschutzwand nicht die gewünschte Verbesserung bringen würde. Es gebe aber sicherlich individuelle Massnahmen, welche die Lärmemissionen reduzieren würden. Zudem befinde sich direkt vor der Liegenschaft ein Abwasserschacht, welcher im Hause Erschütterungen verursachen würde. Sie fordern deshalb die Verletzung oder Sanierung dieses Abwasserschachtes. Sie möchten weiter Schallschutzfenster mit automatischen Fensterschliessvorrichtungen auf der strassenseitigen Fassade einbauen lassen. Für diese Massnahmen fordern die Einsprecher Unterstützungsbeiträge.

Die Immissionsgrenzwerte sind bei der Liegenschaft an der Herzimattstrasse 527 um 2 Dezibel überschritten. Aus diesem Grund wurden im Bericht Lärmsanierungsmassnahmen geprüft. So ist bei den Massnahmen an der Quelle ein lärmdämmender Belag vorgesehen. Da der bestehende Belag aus dem Jahr 1997 (SMA 11) noch intakt ist, wird der neue Belag erst ca. ab 2021 eingebaut. Ein erster Planungskredit für die Ortsdurchfahrt ist für 2018 vorgesehen.

Es wurde auch der Bau einer Lärmschutzwand geprüft. Die Gemeinde hat aus ortsbildschützerischen Überlegungen die Wand abgelehnt. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen müssen Massnahmen nicht durchgeführt werden, wenn sie dem Orts- und Strassenbild widersprechen und nicht wirtschaftlich tragbar sind. Deshalb wurde auf die Lärmschutzwand verzichtet.

Gemäss den gesetzlichen Grundlagen ist der Strasseneigentümer verpflichtet, Fenster von lärmempfindlichen Räumen gegen Schall zu dämmen, wenn nach der Sanierung die Alarmwerte überschritten werden. Bei der Liegenschaft an der Herzimattstrasse 527 werden die Alarmwerte (ohne Berücksichtigung eines lärmdämmenden Belages) um 8 Dezibel unterschritten. Eine Zunahme von 3 Dezibel Dauerschallbelastung bedeutet eine Verdopplung der Verkehrsmenge. Die Bedingungen für eine Subventionierung von Schallschutzfenstern sind somit nicht gegeben.

Der Abwasserschacht wird durch das zuständige Kreisbauamt in Olten begutachtet und allfällige Sanierungsarbeiten werden durchgeführt. Diese Massnahme ist jedoch nicht Gegenstand des Lärmsanierungsprojektes.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.3 VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn

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 vom 1. Juli 1966 (NHG; SR 451) handelt (vgl. Verzeichnis der beschwerdeberechtigten Organisationen; SR 814.076). Nach kantonalem Recht sind Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen zur Einsprache 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 seinen 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.

Mit der Einsprache vom 1. Oktober 2013 stellt der Einsprecher folgende Anträge:

Das Projekt sei zurückzuweisen und die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung sei mit Massnahmen an der Quelle, also Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen, zu prüfen.

In der Begründung verweist der VCS auf die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV), in der in erster Priorität Massnahmen an der Quelle zu prüfen seien. Im Falle des LSP Laupersdorf seien die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmreduktion nicht geprüft worden. Es liege somit eine klare Missachtung des Willens des Verwaltungsgerichtes vor. Es sei somit das ausgeschriebene Lärmsanierungsprojekt zwecks Überarbeitung zurückzuweisen. Es sei ein Gutachten zu erarbeiten, welches - in Übereinstimmung mit der LSV - Massnahmen an der Quelle, also beim Strassenverkehr (Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsreduktion), prüfe.

Aus den oben genannten Gründen hat der VCS bereits im Fall LSP Derendingen Einsprache beim Verwaltungsgericht erhoben. Im Urteil vom 3. Juni 2013 wird gerügt, dass die Prüfung, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine taugliche Massnahme sei, nicht stattgefunden habe. Es sei folglich abzuklären, ob und wie weit eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu wirksamen Lärmreduktionen beitragen könne. Erst danach und in einem nächsten Schritt werde zu beurteilen sein, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten Umstände auch verhältnismässig sei.

In der „Nordwestschweiz“ vom 5. September 2013 sei über die Versetzung der Ortstafel inkl. dem Signal „Generell 50 km/h“ um 80 Meter berichtet worden. Mit dieser kleinen Massnahme sei auf der Höhe des Landwirtschaftsbetriebes Vogelsmatt in Laupersdorf mit Tempo 50 km/h statt 80 km/h eine deutliche Verringerung des Verkehrslärms wahrzunehmen. Diese Massnahme sei ergriffen worden, um die Zu- und Wegfahrten sicherer zu machen, mit dem Nebeneffekt ei-

ner Lärmreduktion. Diesem Effekt müsse im Siedlungsraum besondere Beachtung geschenkt werden.

Im Falle von Laupersdorf werden die Immissionsgrenzwerte (IGW) bei insgesamt 56 Liegenschaften überschritten. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit könne in diesem Fall für 225 Menschen eine Steigerung der Lebensqualität durch weniger Lärm bringen.

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 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. 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.

Das LSP wurde nun nach der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn angepasst und eine Temporeduktion anhand der Kriterien, Sicherheit, Unfall, Verkehr, Umwelt und Strassencharakter überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass bei der Thalstrasse hinsichtlich des Kriteriums Umwelt die Einführung von Tempo 30 einen Nutzen bringt. Die Thalstrasse ist jedoch auch eine Versorgungsroute. Bei Versorgungsrouten sind verkehrsberuhigende Elemente und flankierende Massnahmen zu Tempo 30 nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Auch ist die Thalstrasse eine verkehrsorientierte Strasse, welche den kompletten Verkehr durchs Thal lenkt. Zudem sind keine Sicherheitsdefizite oder Unfallschwerpunkte bekannt. Die Einführung von Tempo 30 ist somit weder verhältnis- noch zweckmässig.

Als Massnahme an der Quelle ist der Einbau eines lärm-dämmenden Belages vorgesehen. Bereits im Jahr 2011 wurde als vorgezogene Massnahme im westlichen Teil ein MR 8-Belag eingebaut.

Gemäss kantonalem Mehrjahresprogramm ist der Einbau eines lärmdämmenden Belages (SDA 8-12) im östlichen Teil im Jahr 2021 vorgesehen.

Mit dem vorliegenden Bericht liegen keine Gründe vor, um ein umfassendes Gutachten zu erstellen und von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abzuweichen. Die Abklärungen zu den entsprechenden Punkten sind ausreichend, um die Frage nach der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion zu beantworten.

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 Erwin Boner-Eggenschwiler, Thalstrasse 96, 4712 Laupersdorf und Erhard Schaad und Claudia Wymann, Herzimattstrasse 527, 4712 Laupersdorf, werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. Verfahrenskosten werden keine erhoben.
- 3.2 Aufgrund der Einsprache des VCS, Sektion Solothurn, wurde mittels der Vollzugshilfe des Kantons Solothurn eine Grobbeurteilung bezüglich der Einführung einer Tempo 30-Zone vorgenommen. Aus den Erwägungen ist jedoch ersichtlich, dass eine Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig ist. Der Rest der Anträge wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist. Verfahrenskosten werden keine erhoben.
- 3.3 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Thalstrasse in Laupersdorf vom Ingenieurbüro B+S AG, Derendingen, vom 20. März 2015 wird genehmigt.
- 3.4 Im westlichen Teil von Laupersdorf wurde bereits als vorgezogene Massnahme im Jahr 2011 ein lärmdämmender Belag eingebaut. Im östlichen Teil der Thalstrasse von Laupersdorf wird gemäss kantonalem Mehrjahresprogramm im Jahr 2021 ein lärmdämmender Belag neuester Generation eingebaut.
- 3.5 Bei 56 Liegenschaften und bei 12 unüberbauten, aber erschlossenen, Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, sodass 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. 23, 24, 96, 97, 100, 128, 129, 151, 158, 167, 180, 189, 190, 190a, 193, 199, 210, 220, 232, 241, 246, 247, 251, 255, 271, 272, 289, 367 und 553
 - Gerbiacker Nr. 195
 - Vorstadtstrasse Nrn. 139, 155, 178, 181, 185, 228, 236, 237 und 291
 - Zelglistrasse Nrn. 704 und 713
 - Beim Einschnitt Nrn. 219, 262 und 268
 - Aenismattstrasse Nrn. 694 und 701

- Herzimattstrasse Nrn. 527, 528, 529, 530, 588 und 589
- Karnismatt Nrn. 581 und 590
- Eichholzweg Nrn. 174 und 355
- Parzellen Nrn. 250, 1543, 1952, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 und 2025.

3.6 Bei einer Liegenschaft wird auch nach der Sanierung der Alarmwert überschritten, daher müssen an dieser Liegenschaft Schallschutzfenster angeordnet werden. Bei der Thalstrasse 100 müssen somit die Fenster der lärmempfindlichen Räume strassenseitig durch Schallschutzfenster ersetzt werden. Da jedoch das Bau- und Justizdepartement auf dem Gemeindegebiet in Balsthal im Jahr 2018 einen lärmdämmenden Belag einbaut, werden die Alarmwerte ab 2018 bei dieser Liegenschaft (die angrenzende Strasse liegt auf dem Gemeindegebiet von Balsthal) nicht mehr erreicht. Die Fenstersanierungen müssen somit nicht durchgeführt werden.

3.7 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, das Lärmsanierungsprojekt, entsprechend den finanziellen Möglichkeiten, im Rahmen des Strassenbauprogrammes zu realisieren.



Andreas Eng
Staatschreiber

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/muh)
 Amt für Raumplanung
 Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4601 Olten
 Gemeindepräsidium Laupersdorf, Höngerstrasse 555, 4712 Laupersdorf
 Bauverwaltung Laupersdorf, Höngerstrasse 555, 4712 Laupersdorf
 Erwin Boner-Eggenschwiler, Thalstrasse 96, 4712 Laupersdorf **(Einschreiben)**
 Erhard Schaad und Claudia Wymann, Herzimattstrasse 527, 4712 Laupersdorf **(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: "Laupersdorf: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) Thalstrasse")