

Regierungsratsbeschluss

vom 27. März 2018

Nr. 2018/439

Metzerlen-Mariastein: 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 Chall-, Burg-, Haupt-, Rodersdorf-, Mariastein-, Metzerlen- und Flühstrasse in Metzerlen-Mariastein ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 12. August 2015 und das Amt für Raumplanung (ARP) am 22. Juli 2015 zugestimmt.

Der Plan lag vom 15. Mai 2017 bis 13. Juni 2017 öffentlich auf. Während der Auflagezeit gingen vier Einsprachen ein:

- Peter Hammel, Challstrasse 28b, 4116 Metzerlen sowie 37 Mitunterzeichnende
- Maria Haegeli, Challstrasse 15, 4116 Metzerlen sowie eine Mitunterzeichnende
- Sonja und Roland Tschudin, Balmisriedweg 1, 4116 Metzerlen sowie zwei Mitunterzeichnende
- Walter und Ursula Meier, Chöpfliweg 2, 4116 Metzerlen, Heinz und Daniela Meyer, Riedmattweg 1, 4116 Metzerlen, Dominik und Nadine Kamber, Challstrasse 21, 4116 Metzerlen.

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 Peter Hammel

Die Einsprache von Peter Hammel wurde von 37 Personen mitunterzeichnet. Peter Hammel be-
anstandet die Lärmpegelermittlungen und stellt folgende Anträge:

- Lärmpegelmessungen am Ortseingang/-ausgang Laufen über eine längere und durchgehende Zeitspanne (mindestens 2 Monate) durchzuführen. Diese sollten zwischen März und Oktober stattfinden.
- Über eine längere und durchgehende Zeitspanne Tempomessungen am Ortseingang/-ausgang Laufen durchführen.
- Wenn eine durchgehende Messung von 2 Monaten nicht machbar ist, dann sollten mindestens mehrere Messungen an trockenen und warmen Wochenendtagen möglich sein.
- Die Markierung von Fahrradspuren.
- Fahrbahnverengung beim Ortsausgang/-eingang Richtung Laufen.
- Der Einbau von Fahrbahnschwellen in Betracht ziehen.
- Vermehrte und regelmässige Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen zu den relevanten Zeiten (vor allem an schönen Abenden und Wochenenden).
- Die Installation von Radarkästen an exponierten Stellen.
- Die Aufstellung von Hinweistafeln wie „Achtung Radar“, „Achtung Velofahrer“.
- Die Aufstellung von wirkungsvollen Plakaten, die auf die Lärmbelästigung bei den Anwohnern aufmerksam machen (z.B. „Lärm macht krank“ oder „Bitte leise fahren“).
- Temporäre Motorradfahrverbote in Betracht ziehen.
- Aufhebung der 50iger Zone nach weiter aussen verlegen.
- 30iger oder 40iger Zonen in Betracht ziehen (evtl. nur an Wochenenden).

In der Begründung wird ausgeführt, dass die Challstrasse von März bis Oktober eine bevorzugte Freizeitstrecke für Auto- und Motorradfahrer sei. Vor allem der Motorradlärm sei an Wochenenden und Feiertagen kaum zu ertragen. Deshalb werde auch die Lärmpegelermittlung in Zweifel gezogen und der Einsprecher möchte wissen, zu welcher Zeit und zu welchen Jahreszeiten diese Messungen durchgeführt worden sind.

Ein Flüsterbelag nütze auf dieser Strasse gar nichts, da der Motorenlärm die Reifengeräusche bei weitem übertöne. Im Weiteren könne der Einsprecher nicht verstehen, warum eine Strassenverengung, eine Schwelle oder eine 30iger Zone nicht in Betracht gezogen worden seien.

Das Argument, dass keine 30iger Zone gemacht werden könne, weil vorher 80 km/h erlaubt seien, lasse sich ganz einfach lösen, indem eine kurze 50iger Zone 200 Meter vorher eingeführt wird. So sei dies im Ausland auch möglich. Zudem werden dort sogar Schwellen am Ortseingang

eingebaut. So seien in Deutschland auch 30iger Zonen jeweils von Freitag bis Sonntag eingeführt worden.

Der geplante Flüsterbelag werde bei den lautstarken Motoren gar nichts bewirken. Es sei bereits vor ca. 6 Jahren ein Flüsterbelag eingebaut worden, welcher für das Lärmproblem gar keine merkbare Verbesserung gebracht habe. Sollte die Gemeinde nun alle 6 Jahre enorme Kosten aufwenden, was keinerlei Nutzen bringe.

Die Lärmermittlung sowie die Festsetzung der Lärmgrenzwerte ist in der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) geregelt. Bei der Lärmermittlung wird der Beurteilungspegel L_r verwendet. Dieser Beurteilungspegel ist ein Mittelungspegel bezüglich dem Jahresmittel für eine Tages- und Nachtperiode. Vereinzelt Spitzenwerte werden in diesem Mittelungspegel „verdünnt“. Aufgrund der Verkehrszählungen und dem daraus resultierenden durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV 2015 = 2'000 Fahrzeuge) erscheinen uns die Beurteilungspegel plausibel. Da gemäss den gesetzlichen Grundlagen Lärmberechnungen und Lärmmessungen gleichgesetzt sind, erübrigen sich Lärmmessungen.

Markierungsarbeiten sowie bauliche Umgestaltungsmassnahmen sind nicht Gegenstand dieses Lärmsanierungsprojektes (LSP), solche Massnahmen müssen über die Gemeindebehörde in einem anderen Verfahren sichergestellt werden. Es wird auch bezweifelt, dass der Einbau von Fahrbahnschwellen für den Lärmschutz förderlich ist.

Begehren für Geschwindigkeitskontrollen mit fest installierten Radarkästen sind über die Gemeindebehörde an die zuständigen Polizeiorgane einzureichen. Das gleiche gilt für das Aufstellen von Hinweistafeln und Plakaten. Diese Massnahmen können ebenfalls im LSP nicht behandelt und sichergestellt werden.

Motorradfahrverbote auf Kantonsstrassen sind nicht statthaft. Dazu fehlen die nötigen rechtlichen Grundlagen. Kantonsstrassen haben eine klare Definition in ihrer Funktion. Ein Motorradfahrverbot würde diesen Grundsätzen klar widersprechen.

Die Tempo 50-Signalisationstafel muss beim Ortseingang stehen, so dass für den Lenker klar ersichtlich ist, wo sich der Innerortsteil befindet. Eine Verschiebung der Signalisationstafeln in den Bereich der Ausserortsstrecke wird von Niemandem respektiert und macht somit auch keinen Sinn.

Der im Jahre 2011 eingebaute lärmdämmende Belag auf der Challstrasse hat gemäss den Untersuchungen des Spezialbüros G+P, Bern, vom 2012 (mittels CPX-Verfahren) eine klare positive Wirkung aufgezeigt. So konnten die Gesamtschallpegel um über 3 Dezibel gegenüber dem Modellbelag (somit über 4 Dezibel gegenüber einem herkömmlich verwendeten Deckbelag) reduziert werden. 3 Dezibel sind gleichbedeutend mit der Halbierung der Verkehrsmenge. Es ist im LSP auch nicht vorgesehen, diesen Belag in den nächsten Jahren zu erneuern. Der eingebaute lärmdämmende Belag gilt als vorgezogene Lärmsanierungsmassnahme und ist Teil dieses Lärmsanierungsprojektes. Es macht Sinn bei Belagssanierungen, wenn auch das Sanierungsprojekt noch nicht erarbeitet worden ist, bei lärmvorbelastrten Innerortsgebieten bereits vorgängig einen lärmdämmenden Belag einzubauen und im Lärmbericht die Wirkung auszuweisen. Aufgrund der Verschmutzung der Hohlräume und die Reduktion der Wirkung des lärmdämmenden Belages ist im LSP gemäss den Weisungen des Bundes lediglich noch die Wirkung eines Dezibels eingesetzt worden.

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.

Die Bedingungen für die Einführung einer Tempo 30-Zone wurden im aufgelegten Lärmsanierungsprojekt in einem Grobverfahren geprüft. Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012, Alpnachstad, reicht auch eine Grobanalyse für die Feststellung, ob eine Prüfung einer Temporeduktion weiter zu verfolgen ist. Die Prüfung hat ergeben, dass eine Temporeduktion weder zweck- noch verhältnismässig ist.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.2 Maria Haegeli

Da der Wortlaut der Einsprache von Maria Haegeli identisch mit der Einsprache von Peter Hammel ist, wird auf diese Erwägungen unter Ziffer 2.1.1 verwiesen.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.3 Sonja und Roland Tschudin

Ebenfalls bei der Einsprache von Sonja und Roland Tschudin ist der Wortlaut identisch mit der Einsprache von Peter Hammel. Es wird somit auch hier auf die Erwägungen unter Ziffer 2.1.1 verwiesen.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.4 Walter und Ursula Meier, Heinz und Daniela Meyer, Dominik und Nadine Kamber

Die Einsprecher möchten, dass der Strasseneigentümer jeweils eine Lärmschutzwand bei ihren Liegenschaften erstellt und machen einen Vorschlag für zwei Lärmschutzwände. Sie bieten auch einen Verteilschlüssel für die anfallenden Kosten an.

Bei der Liegenschaft am Chöpfliweg 2 und am Riedmattweg 1 werden die massgebenden Lärmgrenzwerte heute sowie im Sanierungshorizont 2034 eingehalten. Eine Sanierungspflicht seitens

des Strassenhalters besteht somit nicht. Aus diesem Grund wurden auch keine Massnahmen im Ausbreitungsweg des Lärms (Lärmschutzwände) geprüft.

Bei der Liegenschaft an der Challstrasse 21 werden die massgebenden Lärmgrenzwerte heute eingehalten. Im Sanierungshorizont 2034 wird der Immissionsgrenzwert voraussichtlich am Tag um 0.5 dBA überschritten.

Anlagen müssen so weit saniert werden wie dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Lärmschutzwände dürfen den überwiegenden Interessen, namentlich des Orts- und Strassenbildes sowie der Verkehrs- und Betriebssicherheit, nicht entgegenstehen.

Im Erleichterungsantrag für die Liegenschaft Challstrasse 21 wurden die Gründe dargelegt, welche dem Bau einer Lärmschutzwand entgegenstehen. Der Vorschlag der Einsprecher Dominik und Nadine Kamber erfüllt in der Wirksamkeit die minimalen Anforderungen nicht. Wenn die Wirksamkeit nicht erfüllt ist, ist auch die wirtschaftliche Tragbarkeit nicht gegeben. Mit der vorgeschlagenen Wand kann kein lärmempfindlicher Raum im Gebäude wirkungsvoll geschützt werden.

Die Einsprache ist somit abzuweisen.

3. Beschluss

- 3.1 Die Einsprachen von Peter Hammel, Challstrasse 28b, 4116 Metzerlen-Mariastein, Maria Haegeli, Challstrasse 15, 4116 Metzerlen-Mariastein, Sonja und Roland Tschudin, Balmisriedweg 1, 4116 Metzerlen-Mariastein, Walter und Ursula Meier, Chöpflweg 2, 4116 Metzerlen-Mariastein, Heinz und Daniela Meyer, Riedmattweg 1, 4116 Metzerlen-Mariastein und Dominik und Nadine Kamber, Challstrasse 21, 4116 Metzerlen-Mariastein, werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.2 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Chall-, Burg-, Haupt-, Rodersdorf-, Mariastein-, Metzerlen- und Flühstrasse in Metzerlen-Mariastein vom Ingenieurbüro Jauslin Stebler AG, Muttenz, vom 8. Februar 2017 wird genehmigt.
- 3.3 Im Rahmen der periodischen Belagserneuerung wurde auf der Challstrasse, der Hauptstrasse und der Mariasteinstrasse innerorts bereits als vorgezogene Massnahme im Jahr 2011 ein lärmdämmender Belag (ACMR8) eingebaut. Bei zukünftigen Belagsanierungen innerorts werden behördenverbindlich jeweils ein lärmdämmender Belag mit einer minimalen Endwirkung von 1-2 dBA festgelegt.
- 3.4 Bei 15 Liegenschaften 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:
 - Bitzigasse Nr. 8
 - Burgstrasse Nr. 1
 - Challstrasse Nrn. 21, 14a und 25
 - Hauptstrasse Nrn. 1, 3a, 5, 7, 9 und 11
 - Lagerhausweg Nr. 1

– Mariasteinstrasse Nrn. 2, 3 und 7.

3.5 Bei keiner Liegenschaft wird nach der Sanierung der Alarmwert überschritten. Daher müssen bei keiner Liegenschaft Schallschutzfenster angeordnet werden.

3.6 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)

Amt für Raumplanung

Kreisbauamt III, Amthaus, Postfach, 4143 Dornach

Gemeindepräsidium Metzerlen-Mariastein, Rotbergstrasse 1, 4116 Metzerlen-Mariastein

Bauverwaltung Metzerlen-Mariastein, Rotbergstrasse 1, 4116 Metzerlen-Mariastein

Peter Hammel, Challstrasse 28b, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Maria Haegeli, Challstrasse 15, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Sonja und Roland Tschudin, Balmisriedweg 1, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Walter und Ursula Meier, Chöpfliweg 2, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Heinz und Daniela Meyer, Riedmattweg 1, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Dominik und Nadine Kamber, Challstrasse 21, 4116 Metzerlen-Mariastein **(Einschreiben)**

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z.Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: "Metzerlen-Mariastein: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Chall-, Burg-, Haupt-, Rodersdorf-, Mariastein-, Metzerlen- und Flühstrasse")