IIIIII KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 31. März 2020

Nr. 2020/514

Balsthal: Kantonale Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal, Gesamtprojekt / Kommunale Erschliessungsplanung / Umweltverträglichkeitsbericht / Rodungsbewilligung / Behandlung der Einsprachen und der Beschwerden

---

1. Feststellungen

Das Bau- und Justizdepartement (BJD) legt aufgrund von § 68 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) den Erschliessungsplan über die Verkehrsanbindung Thal, Gesamtprojekt, Abschnitt Wengimattstrasse bis Thalstrasse, Balsthal, zur Genehmigung vor.

Die öffentliche Planauflage erfolgte vom 30. Oktober 2017 bis 28. November 2017.

Gleichzeitig mit der kantonalen Erschliessungsplanung lag auch die kommunale Erschliessungsplanung öffentlich auf. Während Einsprachen gegen die kantonale Erschliessungsplanung gemäss Rechtsmittelbelehrung beim Regierungsrat einzureichen waren, mussten solche gegen die kommunale Erschliessungsplanung beim Gemeinderat von Balsthal eingereicht werden. Eingaben bei der unzuständigen Instanz wurden gemäss § 6 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; BGS 124.11) an die jeweils andere Behörde überwiesen. Darauf wird – soweit erforderlich – bei der Einsprache- bzw. Beschwerdebehandlung eingegangen.

Gegenstand der öffentlichen Planauflage der kantonalen und kommunalen Erschliessungsplanung und mithin anfechtbar sind folgende Pläne (Bestandteil Genehmigungsinhalt):

Gesamtprojekt:

Nr. 1	Teilzonenplan Verkehrsanbindung Thal, Situation 1:1'000	Dok.-Nr. 2TK.00581-G-207

Trassee (Los 2):

Nr. 2	Erschliessungsplan, Situation 1:500	Dok.-Nr. 2TK.00581-2-202
Nr. 3	Rodungsplan, Situation 1:500, inkl. Rodungsgesuch	Dok.-Nr. 2TK.00581-2-206
Nr. 4	Längenprofil 1:500/100	Dok.-Nr. 2TK.00581-2-203
Nr. 5	Querprofile 1:100	Dok.-Nr. 2TK.00581-2-204
Nr. 6	Lebernweg, Längenprofil 1:500/100	Dok.-Nr. 2TK.00581-2-205

Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM, Los 6), Neugestaltung Geschiebesammler Mümliswilerbach:

Nr. 7	Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan, Situation 1:500	Dok.-Nr. 2TK.00581-6-201
Nr. 8	Längenprofil 1, Augstbach 1:1'000/100	Dok.-Nr. 2TK.00581-6-204
Nr. 9	Längenprofil 2, Mümliswilerbach 1:1'000/100	Dok.-Nr. 2TK.00581-6-205
Nr. 10	Querprofile 1:100	Dok.-Nr. 2TK.00581-6-206

Flankierende Massnahmen (FLAMA, Los 10):

Nr. 11	Erschliessungsplan, Situation 1:500	Dok.-Nr. 2TK.00581-10-202

Bei der Anlage handelt es sich um eine Hauptstrasse, die gemäss Ziff. 11.3 des Anhangs der eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) der UVP-Pflicht unterliegt. Der Umweltverträglichkeitsbericht vom 30. September 2017 (UVB) lag während der öffentlichen Planauflage vor (Bestandteil Orientierungsinhalt, Umweltverträglichkeitsbericht inkl. separater Anhang, Dok.-Nr. 2TK.00581-G-200).

Im Weiteren lag während der öffentlichen Planauflage auch der Raumplanungsbericht vom 30. September 2017 gemäss Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) vor (Bestandteil Orientierungsinhalt: Raumplanungsbericht Gesamtprojekt, Dok.-Nr. 2TK.00581-G-201, Raumplanungsbericht zu Teilzonenplan Verkehrsanbindung Thal, Dok.-Nr. 2TK.00581-G-208, Raumplanungsbericht Flankierende Massnahmen (FLAMA), Dok.-Nr. 2TK.00581-10-201.

Innert der Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache beim Regierungsrat:

- Nr. 1: Roja Interieur & Design GmbH, Solothurnerstrasse 44, 4710 Balsthal, vertreten durch Thomas Fluri, Inhaber und Geschäftsführer, Solothurnerstrasse 44, 4710 Balsthal

- Nr. 2: Tury AG, Gibraltarstrasse 15, 6003 Luzern, vertreten durch Dr. iur. Michel Czitron, Rechtsanwalt, Rüdigerstrasse 17, 8045 Zürich

- Nr. 3: Verena Grolimund-Roth, Ulrichenweg 12, 4710 Balsthal

- Nr. 4: Esther und Hans Martin Diener-Rutschmann, Einschlagweg 14, 4710 Balsthal

- Nr. 5: Sarah Marr, Neumattstrasse 3, 4710 Balsthal

- Nr. 6: Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann, alle Guntenfluhweg 18, 4710 Balsthal

- Nr. 7: Matthias Stauffer, Guntenfluhweg 9, 4710 Balsthal

- Nr. 8: Bouygues E&S Alpiq EnerTrans AG, Oltnerstrasse 61, 5013 Niedergösgen, vertreten durch Jonas Kohler (ehemals EnerTrans AG, Oltnerstrasse 61, 5013 Niedergösgen, vertreten durch Roland Büttler)

- Nr. 9: Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali, Guntenfluhweg 26, 4710 Balsthal

- Nr. 10: WWF Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn, vertreten durch Marc-Andrì Leuthold, Co-Präsident und Melanie Martin, Geschäftsführerin

- Nr. 11: Peter Stephan Eggenschwiler, Geissgässli 1b, 4710 Balsthal und Ernst Alfred Bräker, Bornweg 2, 4853 Rieken, beide vertreten durch Othmar Schmid, Rechtsanwalt, Steinenbergstrasse 14, 4532 Feldbrunnen-St. Niklaus

- Nr. 12: Eggenschwiler Transporte AG, Brunnersmoosstrasse 6, 4710 Balsthal, vertreten durch Othmar Schmid, Rechtsanwalt, Steinenbergstrasse 14, 4532 Feldbrunnen-St. Niklaus

- Nr. 13: Konkursmasse 1C Commercial Real Estate AG (CHE-114.294.127), ohne Domizil, vormals Grabenstrasse 9, 6300 Zug, vertreten durch das Handelsregister und Konkursamt Zug, 6301 Zug, dieses wiederum vertreten durch das Kantonale Konkursamt, Dünnernstrasse 32, 4702 Oensingen, dieses wiederum vertreten durch Othmar Schmid, Rechtsanwalt, Steinenbergstrasse 14, 4532 Feldbrunnen-St. Niklaus

– Nr. 14: Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Aarbergerstrasse 61, 3001 Bern, vertreten durch die Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn, handelnd durch den Präsidenten Fabian Müller

– Nr. 15: Bürgerinitiative "läbigi Klus", Postfach, 4710 Balsthal, handelnd durch den Präsidenten Fabian Müller

– Nr. 16: Dyhrberg AG, Solothurnerstrasse 40, 4710 Balsthal, vertreten durch Andreas Ehrsam, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 66, 4600 Olten

– Nr. 17: Sirius Invest AG, Studenackerstrasse 3, 4710 Balsthal, vertreten durch Andreas Ehrsam, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 66, 4600 Olten

– Nr. 18: umverkehR, Kalkbreitenstrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, vertreten durch Silas Hobi, Geschäftsleiter

– Nr. 19: Hans Heutschi, Thalerweg 5, 4710 Balsthal.

Im Weiteren wurden gemäss § 6 VRG folgende Einsprachen, welche innert der Auflagefrist bei der Einwohnergemeinde Balsthal erhoben wurden, an das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn überwiesen:

– Nr. 20: Sirius Invest AG, Studenackerstrasse 3, 4710 Balsthal, vertreten durch Andreas Ehrsam, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 66, 4600 Olten (identisch mit Einsprache Nr. 17)

– Nr. 21: Hans Heutschi, Thalerweg 5, 4710 Balsthal

– Nr. 22: Ackermann Transporte AG, Bechburgerstrasse 23, Postfach 513, 4710 Balsthal, vertreten durch Rainer und Erich Ackermann, Inhaber.

Die Einsprachen Nr. 1 und teilweise Nr. 4 richteten sich gegen den kommunalen Erschliessungsplan und wurden daher vom Bau- und Justizdepartement (als für den Regierungsrat instruierendes Departement) gemäss § 6 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 124.11) an die Einwohnergemeinde Balsthal überwiesen. In der Folge konnten mit den Einsprechern Nr. 1 und Nr. 4 Einigungen erzielt werden, worauf diese ihre Einsprachen zurückzogen. Diese zwei Einsprachen konnten somit vom Gemeinderat Balsthal als erledigt von seiner Geschäftskontrolle abgeschrieben werden.

Mit den Einsprechern Nrn. 3, 8 und 16, deren Einsprachen sich gegen den kantonalen Erschliessungsplan richten, konnten im Einspracheverfahren vor dem Regierungsratsbeschluss Einigungen erzielt werden, worauf diese ihre Einsprachen beim Bau- und Justizdepartement zurückzogen. Diese drei Einsprachen können somit als erledigt von der Geschäftskontrolle des Regierungsrates abgeschrieben werden.

Die Sirius Invest AG erhob mit den identischen Eingaben Nr.17 und Nr. 20 vom 28. November 2017, v.d. Rechtsanwalt und Notar Andreas Ehrsam, Olten, Einsprache gegen den aufgelegten Nutzungsplan Verkehrsanbindung Thal. Mit Eingabe vom 28. Januar 2019 zog die Sirius Invest AG, v.d. durch den einzelzeichnungsberechtigten Leo Belser, die Einsprachen vollumfänglich und vorbehaltlos zurück, weshalb diese als gegenstandslos von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden können.

Am 25. September 2018 hat der Regierungsrat beschlossen, auf die Einsprachen Nrn. 18, 19, 21 und 22, alle gegen den kantonalen Erschliessungsplan, mangels Legitimation nicht einzutreten (RRB Nr. 2018/1539, RRB Nr. 2018/1540 und RRB Nr. 2018/1541). Gegen diese Beschlüsse wurde

keine Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn eingereicht, womit sie rechtskräftig sind. Diese vier Einsprachen wurden demzufolge als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

2. Erwägungen

2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Die UVP, die der Regierungsrat gemäss der kantonalen Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28. September 1993 (VVK; BGS 711.15) vornimmt, stützt sich auf

- den Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) der Projektverfasser vom 30. September 2017

- die Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt) vom 20.Juni 2018.

Die im Rahmen der Vorprüfung durch die Umweltschutzfachstelle gestellten Anträge wurden im Auflageprojekt und im UVB vom 30. September 2017 umgesetzt.

Die Umweltschutzfachstelle kommt in ihrer Beurteilung vom 20. Juni 2018 zum Schluss, dass das eingereichte Projekt der Umweltschutzgesetzgebung entspricht, wenn seine Anträge berücksichtigt und alle Massnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht umgesetzt werden. Dieser Beurteilung schliesst sich der Regierungsrat an.

2.2 Spezialbewilligungen

2.2.1 Ausnahmebewilligung für die Rodung von Waldareal

Gemäss Rodungsgesuch vom Bau- und Justizdepartement, vertreten durch Amt für Verkehr und Tiefbau, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn, vom 20. Oktober 2017 müssen für das Bauvorhaben 2'863 m^2 gerodet werden, davon 1'541 m^2 definitiv. Für die temporäre Rodung von 1'322 m^2 ist flächengleicher Ersatz an Ort und Stelle und für die definitive Rodung von 1'541 m^2 Realersatz in gleicher Gegend vorgesehen. Als Rodungsersatz werden 1'541 m^2 in unmittelbarer Nähe (GB Ramiswil Nr. 90127) angeboten. Die Zustimmung der Grundeigentümer für die Rodung und Ersatzaufforstung liegt vor.

Das Rodungsgesuch im Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung Thal ist durch das Volkswirtschaftsdepartement im Amtsblatt publiziert worden und vom 30. Oktober 2017 bis zum 28. November 2017 öffentlich aufgelegen. Gegen das Rodungsgesuch sind beim Volkswirtschaftsdepartement keine Einsprachen eingegangen. Mit Einsprache Nr. 14 des VCS ist beim BJD hingegen bezüglich der Rodung beim Technikgebäude eine Einsprache eingegangen. Diese wird mit Ziffer 2.3.7 behandelt. Die kantonalen Fachstellen haben keine Einwände gegen das Rodungsgesuch vorgebracht. Eine Anhörung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) zum Rodungsgesuch war nicht erforderlich.

Rodungen sind grundsätzlich verboten. Sie können ausnahmsweise bewilligt werden, wenn wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen, und wenn die gesetzlichen Voraussetzungen hinsichtlich Standortgebundenheit, Übereinstimmung mit der Raumplanung, Schutz der Umwelt sowie Berücksichtigung des Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind (Art. 5 Bundesgesetz über den Wald, WaG; SR 921.0).

Nach Prüfung des Rodungsgesuches stellt das Amt für Wald, Jagd und Fischerei fest:

a) Bedarfsnachweis und Interessenabwägung:
Nach Art. 5 Abs. 2 WaG darf eine Ausnahmebewilligung erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen.
Die Entlastungsstrasse ist im kantonalen Richtplan festgesetzt, in der Nutzungsplanung der Gemeinde Balsthal aufgeführt und erfüllt alle relevanten Planungsgrundsätze. Die Mobilitätsstrategie des Bezirks Thal zeigt den überregionalen Charakter des Projektes auf und bestätigt die dringende Notwendigkeit der Realisierung der Entlastungsstrasse. Dies gilt als wichtiger Grund. Das Vorhaben entspricht demzufolge einem öffentlichen Interesse, welches das Interesse an der Walderhaltung überwiegt.

b) Standortgebundenheit:
Zudem muss das Werk, für das gerodet werden soll, auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein (Art. 5 Abs. 2 Bst. a WaG).
Die Linienführung des Projektes wurde aufgrund von umfassenden Variantenabklärungen festgelegt. Sie berücksichtigt massgeblich, dass die Innere Klus als schützenswertes Ortsbild im ISOS-Inventar (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) erfasst ist. Ebenfalls stand die Berücksichtigung der prägenden Landschaftselemente Schloss Falkenstein und Guntenflue in der Planung und der Wahl der definitiven Variante im Vordergrund. Die Linienführung der Entlastungsstrasse wurde bestmöglich auf die sensible Landschaft abgestimmt und so gewählt, dass im Bereich der Tunnelportale die kleinstmögliche Waldfläche tangiert wird. Daher ist die Standortgebundenheit gegeben (vgl. Erwägungen in Ziff. 2.3.7.5).

c) Raumplanerische Voraussetzungen:
Weiter ist erforderlich, dass das Werk die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllt (Art. 5 Abs. 2 Bst. b WaG).
Mit der Erteilung der nötigen Bewilligungen für das Gesamtprojekt sind die raumplanerischen Voraussetzungen erfüllt.

d) Gefährdung der Umwelt:
Auch muss die Voraussetzung erfüllt sein, dass die Rodung zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen darf (Art. 5 Abs. 2 Bst. c WaG).
Weder sprechen Gründe wie Erosions-, Rutsch-, Brand- oder Windwurfgefahr gegen die Rodung, noch hat die Realisierung des Vorhabens Immissionen oder andere Auswirkungen zur Folge, die mit dem Umweltrecht nicht vereinbar sind. Somit führt die Rodung zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt.

e) Berücksichtigung des Natur- und Heimatschutzes:
Gemäss Art. 5 Abs. 4 WaG ist dem Natur- und Heimatschutz Rechnung zu tragen.
Die Rodung tangiert keine besonders schützenswerten Lebensräume oder wertvolle Waldstrukturen. Das Landschaftsbild wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Dem Natur- und Heimatschutz wird somit gebührend Rechnung getragen.

f) Rodungsersatz:
Für jede Rodung ist in derselben Gegend mit standortgerechten Arten Realersatz zu leisten (Art. 7 Abs. 1 WaG). Der Rodungsersatz erfolgt vorliegend flächengleich durch Realersatz an Ort und Stelle von 1'322 m^2 für die temporäre Rodung sowie in unmittelbarer Nähe von 1'541 m^2 für die definitive Rodung.

g) Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Rodungsvorhaben die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt und dass die erforderliche waldrechtliche Ausnahmenbewilligung nach Art. 5 WaG (Rodung) unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden kann.

Gemäss Art. 9 WaG sind durch Rodungsbewilligungen entstehende Vorteile angemessen auszugleichen. Der Kanton Solothurn erhebt zu diesem Zweck gestützt auf § 5 Abs. 2 kantonales Waldgesetz (WaGSO; BGS 931.11) eine Ausgleichsabgabe. Die Höhe der Ausgleichsabgabe richtet sich nach der Verordnung über die Bemessung der Ausgleichsabgabe für Rodungsbewilligungen (BGS 931.73). Am Rodungsvorhaben besteht ein kommerzielles Interesse der Stufe A und die Rodungsfläche betrifft Bauten und Anlagen im Wald der Stufe 501-5'000 m^2. Für das vorliegende Rodungsvorhaben beträgt die Abgabe Fr. 4.00 pro m^2 Rodungsfläche.

2.2.2 Erleichterungen nach Art. 7 Abs. 2 Lärmschutzverordnung (LSV)

Trotz dem Bau von Lärmschutzwänden und dem Einsatz eines lärmarmen Belages nach Stand der Technik auf der Entlastungsstrasse kommt es bei zwölf Liegenschaften zu Überschreitungen des Planungswertes, für welche Erleichterungen nach Art. 7 Abs. 2 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) beantragt werden. Auf Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Entlastungsstrasse, kann den Erleichterungen zugestimmt werden, sofern mit einer Reduktion der maximal zulässigen Geschwindigkeit nördlich des Tunnels von 60 km/h auf 50 km/h die Lärmbelastung im Bereich Neumatt weiter reduziert wird.

2.2.3 Einbauten ins Grundwasser und Bauen in Grundwasserschutzzone S3

Die geplanten Einbauten ins Grundwasser erfordern eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 19 Abs. 2 Gewässerschutzgesetz (GSchG; SR 814.20) in Verbindung mit Art. 31 und Art. 32 Abs. 2 Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) teilweise auch eine Ausnahmebewilligung nach Anhang 4 Ziff. 211.2 GSchV (bei Unterschreitung des mittleren GW-Spiegels), sowie eine wasserrechtliche Nutzungsbewilligung nach § 53 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA; BGS 712.15). Zudem ist für sämtliche Bauarbeiten nördlich und östlich des Kreisels Thalbrücke in der Grundwasserschutzzone S3 der Trinkwasserfassung Grossmatt eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 19 Abs. 2 GSchG in Verbindung mit Art. 31 und Art. 32 Abs. 2 GSchV erforderlich. Da sowohl die Einbauten wie auch die Arbeiten in der Grundwasserschutzzone S3 noch nicht in einem ausreichenden Detaillierungsgrad bekannt sind, sind diese Bewilligungen in einem nachlaufenden Verfahren zu erteilen.

2.2.4 Bauten im Raum von Oberfächengewässern

Bauten im Gewässerraum bedürfen einer gewässerschutzrechtlichen Bewilligung nach Art. 41 c GSchV. Zudem ist für die Errichtung oder Änderung von Bauten und Anlagen im Raum von Oberflächengewässern, wie Brücken oder Werkleitungen, eine wasserrechtliche Bewilligung gemäss § 53 Abs. 1 Bst. c GWBA erforderlich. Ferner bedürfen obgenannte technische Eingriffe einer fischereirechtlichen Bewilligung nach Art. 8 - 10 des Bundesgesetzes über die Fischerei (BGF; SR 923.0) in Verbindung mit § 18 Abs. 1 des kant. Fischereigesetzes (FiG; BGS 625.11). Diese Bewilligungen können erteilt werden, mit Ausnahme der Werkleitungen im Bereich der Entlastungsstrasse sowie allfälliger Einleitungsbauwerke, welche in einem nachlaufenden Verfahren bewilligt werden müssen.

2.2.5 Abwasseranlagen

Für die Abwasseranlagen der Strassenentwässerung sind Betriebsbewilligungen nach Art. 12 GSchG bzw. § 95 Abs. 2 Bst. b GWBA erforderlich. Die rechnerischen Nachweise zu deren Grösse, Anschlusskonformität und Betrieb liegen noch nicht vor. Ebenfalls ist die Zustimmung der Werkleitungseigentümer einzuholen. Zudem sind die Abwasseranlagen in den kommunalen Generellen Entwässerungsplan aufzunehmen. Die Bewilligung ist in einem nachlaufenden Verfahren zu erteilen.

2.3 Behandlung der Einsprachen

2.3.1 Einsprache Nr. 2: Tury AG

Die Tury AG, Gibraltarstrasse 15, 6003 Luzern, ist Eigentümerin der zwölf Liegenschaften GB Balsthal Nrn. 2782 (Guntenfluhweg 6-8), 3779 (Neumattstrasse 9-11), 3780 (Neumattstrasse 5-7), 3781 (Neumattstrasse 1-3), 3782 (Thalstrasse 1-3), 3783 (Guntenfluhweg 3-5), 3784 (Guntenfluhweg 1-2), 3785 (Guntenfluhweg 10-12), 3786 (Guntenfluhweg 9-11), 3787 (Guntenfluhweg 1a), 3788 (Guntenfluhweg 11b) und 3789 (Guntenfluhweg 10A).

Gemäss dem kantonalen Erschliessungsplan Verkehrsanbindung Thal ist ein Landerwerb ab sechs der zwölf Liegenschaften geplant, wobei drei Liegenschaften vollumfänglich erworben werden sollen. Es sind dies nämlich die Liegenschaften GB Balsthal Nrn. 3782 mit einem Halt von 1'296 m^2, 3787 mit einem Halt von 394 m^2 und 3788 mit einem Halt von 426 m^2. Von der Liegenschaft GB Balsthal Nr. 3786 mit einem Halt von 1'368 m^2 werden 1'161 m^2 erworben, von der Liegenschaft GB Balsthal Nr. 3784 mit einem Halt von 3'296 m^2 werden 1'377 m^2 und von der Liegenschaft GB Balsthal Nr. 3781 mit einem Halt von 1'316 m^2 wird 1 m^2 erworben. Auf zwei der Liegenschaften (GB Balsthal Nrn. 3782 und 3786) werden im Zuge der Realisierung der Verkehrsanbindung Thal die bestehenden Wohnhäuser (Guntenfluhweg 9 und 11 sowie Thalstrasse 1 und 3) abgebrochen; auf zwei weiteren (GB Balsthal Nrn. 3787 und 3788) die daselbst bestehenden Garagengebäude mit total 17 Garagen (Guntenfluhweg 11a und b). In den beiden vom Abbruch betroffenen Mehrfamilienhäusern bestehen insgesamt acht Wohnungen.

Ein kantonaler Erschliessungsplan ist ein kantonaler Nutzungsplan gemäss § 68 PBG. Bezüglich Verfahren gelten die Bestimmungen von §§ 15 bis 21 PBG mit einigen Besonderheiten (§ 69 PBG). Über Einsprachen entscheidet der Regierungsrat, sie sind beim (instruierenden) Bau- und Justizdepartement einzureichen (§ 69 Bst. d PBG).

Die Planung von Erschliessungsanlagen ist Sache des Bau- und Justizdepartements bzw. des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT). Beschlüsse werden vom Regierungsrat gefasst (§ 57 Abs. 3 PBG).

Im Rahmen der Plangenehmigung und der Einsprachebehandlung prüft der Regierungsrat die aufgelegte Planung auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit (sinngemäss § 18 Abs. 2 i.V.m. § 69 PBG).

Die Tury AG, v.d. Dr. iur. Michel Czitron, Rechtsanwalt, Zürich, ist als Eigentümerin der oben beschriebenen Liegenschaften in unmittelbarer und mittelbarer Nachbarschaft zur plangegenständlichen Erschliessungsanlage durch den Plan berührt und ein schutzwürdiges Interesse am Planinhalt kann ihr im Grundsatz nicht abgesprochen werden (§ 16 Abs. 1 PBG). Auf ihre im übrigen frist- und formgerechte Einsprache vom 20. November 2017 ist somit grundsätzlich einzutreten.

Die Tury AG stellt folgende Rechtsbegehren: (1) Es sei das angefochtene Projekt aufzuheben; (2) Eventualiter sei das Projekt vorerst zu sistieren und daraufhin zu überprüfen, ob eine Redimensionierung des Projektes zweckmässig sei, dergestalt, dass das Grundeigentum der Einsprecherin davon nicht betroffen werde; (3) Subeventualiter sei das Projekt zu sistieren und daraufhin zu überprüfen, ob eine Redimensionierung des Projekts zweckmässig sei, dergestalt, dass immerhin die im Eigentum der Einsprecherin stehenden, zum Abbruch bestimmten, Gebäude ausgenommen werden.

Die Einsprecherin begründet ihre Einsprache (sinngemäss und zusammenfassend) zunächst mit der fehlenden Notwendigkeit des Projekts. Lediglich während den jeweils kurzen Zeitspannen des morgendlichen und des abendlichen Pendlerverkehrs komme es zu stockendem Kolonnenverkehr; von einer gravierenden Situation können nicht gesprochen werden, die Situation sei in

der heutigen Zeit üblich. Sicherlich sei diese kein Grund, ein Verkehrsprojekt für rund 65 Mio. Franken zu realisieren; ein Projekt das sich der Kanton gar nicht leisten könne. Das Projekt - so die Einsprecherin - sei dann auch nicht durch sachliche, sondern durch politische Gründe motiviert: "(…) es solle unter (…) Begriff "Solidarität" dem als Randregion empfundenen Bezirk Thal etwas gegeben werden" (Ziff. 1, S. 4 ff.). In Ziff. 2 resümiert die Einsprecherin: "Das Projekt ist ein Luxusprojekt, schlicht nicht wirklich notwendig und daher aufzuheben. (…)". Das Projekt ist aufzuheben und ad acta zu legen".

Was die von der Einsprecherin eventualiter beantragte Sistierung und "erhebliche" Redimensionierung des Projekts anbelangt, so führt diese aus, die Verkehrslage sei nicht derart dramatisch, dass Gefahr im Verzug sei und sofortiger Handlungsbedarf bestehe. Aus diesem Grund soll das Verfahren sistiert werden, was der Projektverfasserin eine "Bedenkzeit" einräume, welche dazu genutzt werden solle, eine Redimensionierung des Projekts zu prüfen und Alternativen zu entwickeln (Ziff. 3, S. 6 f.).

Der Gedanke, Verkehrsprobleme durch eine teure Kapazitätserweiterung zu begegnen, sei überholt. Die Verkehrserweiterung werde mehr Verkehr anziehen und somit das Problem nicht nachhaltig lösen, sondern mittelfristig sogar verschärfen. Somit würde im Ergebnis mehr Verkehr ins Thal geführt, dies mit den üblichen Immissionen (Lärm, Luft). Dieser Mehrverkehr mache wiederum Kapazitätserweiterungen erforderlich, welche wiederum mehr Verkehr anzögen. Die Einsprecherin bezeichnet diese Situation als "Circulus vitiosus" (Zirkelschluss), weshalb man am besten im heutigen Stadium auf das Projekt gänzlich verzichte und gelegentlich stockenden Verkehr im Thal in Kauf nehme (Ziff. 4).

Die Notwendigkeit des Projekts ergibt sich aus den Ausführungen im Raumplanungsbericht zum Bauprojekt vom 30. September 2017 (Dokument-Nr. 2TK.00581-G-201), welcher während der Planauflage orientierend auflag. Darin wird in Ziff. 1.4, S. 8, ausgeführt, dass die Verkehrsanbindung Thal im kantonalen Richtplan unter dem Namen "Verkehrsentlastung Klus" als Beschluss eingetragen sei. Die Abstimmungskategorie sei "Festsetzung"; das Vorhaben werde im Richtplan als abgestimmt bezeichnet. In Ziff. 1.5, S. 12, geht der Bericht auf die Mobilitätsstrategie im Bezirk Thal ein. Diese habe ergeben, dass eine Umfahrung Klus zwingend zu realisieren sei (Ziff. 1.5.3).

Die Finanzierung ist nicht Bestanteil der Planauflage und kann daher auch nicht angefochten werden. Das Projekt hat eine lange Vorgeschichte (vgl. Anhang zum Raumplanungsbericht, S. 49 ff.), welche aufzeigt, dass es sich dabei nicht um einen übereilten "Hüftschuss" handelt: Eine erste öffentliche Planauflage hat im Jahr 1995, eine zweite 2005 stattgefunden. Aus den Erfahrungen des sistierten Planauflageverfahrens im Jahr 2005 ist ein langjähriges Planungsverfahren mit einer umfassenden Interessenabwägung durchgeführt worden. Viele Varianten sind geprüft worden, letztlich ist nicht die günstigste oder die technisch einfachste Variante gewählt worden, sondern jene, welche für die Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt die optimale Lösung darstellt (Raumplanungsbericht, Ziff. 3.3, S. 43). Das aufgelegte - und heute strittige - Projekt ist breit abgestützt und berücksichtige öffentliche und private Interessen, wobei bei der Interessenabwägung die öffentlichen Interessen höher gewichtet worden sind als die privaten (vgl. Raumplanungsbericht, Ziff. 3, S. 40 ff.).

Der Abbruch der bestehenden Bauten wird im Raumplanungsbericht unter dem öffentlichen Interesse "Gesellschaft (Soziales)" (Ziff. 3.1.1, S. 40 f.) behandelt: "Für die Entlastungsstrasse müssen drei Wohnhäuser abgebrochen werden. Zwei der Liegenschaften befinden sich im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS, Ausgabe 2012) in der Baugruppe 0.2 mit Erhaltungsziel B. Die beiden abzubrechenden Gebäude bilden eine Einheit welche sich von den anderen Gebäuden der Gruppe abgrenzt. Mit dem Abbruch erfährt die abgeschlossene Einheit der weiter westlich gelegenen Gebäude keinen Eingriff. Eine alternative Lage der Entlastungsstrasse würde die Dünnern und die Umgebung (ISOS Umgebungszone I) beeinträchtigen, was ein wesentlich weniger verhältnismässiger Eingriff wäre".

Dieser Aspekt wird in der entsprechenden Interessenabwägung auf der Negativ-Seite vermerkt. Gleichzeitig wird relativiert: "Der Einfluss der abzubrechenden Bauten ist für das Ortsbild grundsätzlich ein Nachteil, wird aber durch die entsprechenden gestalterischen Massnahmen aufgewertet". Zwei der vom Abbruch betroffenen Wohnhäuser gehören der Einsprecherin (GB Balsthal Nrn. 3782 und 3786). Es handelt sich dabei um zwei Kosthäuser einer Arbeiterwohnsiedlung aus dem Ende des 19. bzw. aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts (vgl. ISOS, Innere Klus, Gemeinde Balsthal, Bezirk Thal, Kanton Solothurn, www.geo.admin.ch). Die Arbeiterwohnsiedlung steht gemäss ISOS unter dem Erhaltungsziel B, wonach die Strukturen erhalten bleiben sollen. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass das ISOS ausdrücklich empfiehlt, jede Massnahme sei zu unterstützen, welche die historische Bedeutung des Städtchens betont und dessen Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführt. Massnahmen zur Eindämmung der durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastungen seien zu realisieren (ISOS, Seite 12). Im Rahmen der Weiterbearbeitung 2015 des Projekts wurde die Linienführung des Projekts dahingehend angepasst, als dass die Entlastungsstrasse nun durchgehend auf der Westseite des Augstbaches geführt wird, damit konnten eine einschneidende Hochwasserschutzsanierung des Bachs und eine Verlegung des Kanals der ARA Falkenstein vermieden werden. Zudem kann die Entlastungsstrasse dort in geringer Höhe und schmaler geführt werden. Auch der Bahnhof Thalbrücke wird bei dieser Linienführung nicht tangiert. Als Konsequenz der neuen Linienführung müssen allerdings die beiden besagten Bauten entfernt werden. Abklärungen bei der kantonalen Denkmalpflege hätten, so der Raumplanungsbericht, S. 54 in fine, ergeben, dass die beiden Bauten grundsätzlich trotz des ISOS-Eintrags abgebrochen werden können, da sie weder vom Kanton noch von der Gemeinde in einer behörden- oder grundeigentümerverbindlichen Planung als schützenswert eingestuft wurden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Verlegung der Linienführung der Entlastungsstrasse von der Ost- auf die Westseite des Augstbaches, wurde in der Folge die nunmehr aufgelegte Planung weiterverfolgt.

Während sich die Einsprecherin zunächst (Ziff. 1 bis 4) um die Finanzen des Kantons sorgt, stehen dann ab Ziff. 5 die eigenen finanziellen Interessen im Zentrum. Dabei erachtet sie das Projekt "als eine von Staates wegen inszenierte Katastrophe" (Ziff. 5, S. 7). Sie bezeichnet die in ihrer Substanz mehr als 100 Jahre alte Arbeitersiedlung (heute "Wohnüberbauung Thalbrücke" genannt) als "gehobene, parkähnliche Wohnüberbauung" (Ziff. 7, S. 8). Sie habe die zwölf Bauten mit insgesamt 116 Wohnungen im Jahr 2010 erworben und seither mit dem Ziel bewirtschaftet, eine nachhaltige Nutzung der Liegenschaften als familienfreundliche und preisgünstige Mietobjekte zu gewährleisten. Sie habe im Sinne einer angemessenen Werterhaltung und langfristigen Nutzung der Liegenschaften in den vergangenen Jahren erhebliche Beiträge in Renovationen und Sanierungen investiert (Ziff. 5 in fine). Beim Kauf der Liegenschaft im Jahr 2010 musste die Einsprecherin zudem gewusst haben, dass der Kanton den Bau einer Entlastungsstrasse plant, sind doch die geplanten Strassenlinien der ehemaligen Linienführung des neuen Strassentrassees im Bauzonenplan der Gemeinde Balsthal, welcher im Jahr 2002 genehmigt wurde, bereits im orientierenden Inhalt enthalten. Die Einsprecherin bezeichnet die Wohnüberbauung "an einer sehr guten Wohn- und Verkehrslage, eine zusammenhängende ruhige und harmonische Wohnoase, nur wenige Schritte von der Hauptstrasse, der Bahnstation und der Bushaltestelle … entfernt, und gleichzeitig ruhig und mitten im Grünen am Ufer des Augstbaches (Dünnern) gelegen". Diese Lage ermögliche "eine vernünftige und nachhaltige Vermietung der Wohnungen zu einerseits aus Sicht der Eigentümerin noch angemessenen aber dennoch objektiv gesehen noch preisgünstigen Wohnungen" (Ziff. 7 in fine, S. 8 f.). Im formellen Teil ihrer Einsprache macht die Tury AG den Verlust von acht Wohnungen geltend ("Es handelt sich um … insgesamt acht Wohnungen", a.a.O., S. 4 oben). Fünf Seiten später wird dann von der Einsprecherin bereits der Verlust von 44 (?) Wohnungen beklagt. In der Liegenschaft Thalstrasse 1 und 3 (GB Balsthal Nr. 3782) werden nun 24 Wohnungen verortet, in der Liegenschaft Guntenfluhweg 1 und 2 (GB Balsthal Nr. 3784) deren 16, wobei dort lediglich der unüberbaute Teil des Grundstücks vom Strassenprojekt beansprucht wird, der überbaute Teil aber nicht. Bei der Liegenschaft Guntenfluhweg 9 und 11 (GB Balsthal Nr. 3786) sind es dann deren vier. Dass im ISOS-Inventar in Abbildung 21 auf S. 5 abgebildete, zweigeschossige Haus an der Thalstrasse 1 und 3 (GB Balsthal Nr. 3782) wird prima vista keine 24 Wohnungen aufweisen;

glaubwürdig sind die weiter vorne, und auch für die typähnliche Baute am Guntenfluhweg 9 und 11 (GB Balsthal Nr. 3787), geltend gemachten vier Wohnungen. Von den nach eigenen Angaben total 116 Wohnungen der Einsprecherin im Neumattquartier gehen somit deren acht (von 116) Wohnungen durch das Strassenprojekt verloren. Der Einsprecherin ist insofern zuzustimmen, als dass auch die nicht direkt betroffenen Liegenschaften vom Entlastungsprojekt beeinträchtigt werden. So wird die neue Strasse nahe an der Nord- bzw. Eingangsseite des Mehrfamilienhauses am Guntenfluhweg 1 und 2 (GB Balsthal Nr. 3784) vorbeiführen, was die Liegenschaft neu beeinträchtigen wird, führte doch bislang der gesamte Verkehr im Westen ennet dem Augstbach durch, also zumindest optisch in einiger Distanz zur besagten Liegenschaft. Die anderen Liegenschaften der Einsprecherin liegen von der geplanten Entlastungsstrasse deutlich weiter entfernt und sind daher vom Verkehrsprojekt weniger stark betroffen. In der Folge (Ziff. 10 bis 19) führt die Einsprecherin aus, wie die Entschädigung für die Enteignung ausfallen müsste. Das AVT hat die beiden zum Abbruch bestimmten Mehrfamilienhäuser durch ein von der Tury AG vorgeschlagenes Büro schätzen lassen und beziffert die geschuldete Entschädigung auf 1.7 Mio. Franken. Die Einsprecherin hat ihrerseits den Wert der (ganz oder teilweise) enteigneten Liegenschaften schätzen lassen. Sie bezifferte den entsprechenden Wert mit 6.16 Mio. Franken. Den Minderwert der verbleibenden Liegenschaften beziffert sie mit 7.23 Mio. Franken. Im Kern geht es der Einsprecherin somit um die Höhe der aus der Enteignung von Seiten des Staates zu bezahlenden Entschädigung und - indirekt - um die Kosten des Verkehrsprojekts an sich. Sie beurteilt zwar das Projekt integral als unnötig bzw. überflüssig. Dass die jetzige Linienführung aber die richtige ist, hat eine umfassende Interessenabwägung im Rahmen der Weiterbearbeitung 2005 ergeben. Wohl wurde der erforderliche Eingriff in die im ISOS inventarisierte Arbeitersiedlung als nachteiliges (öffentliches) Interesse beurteilt; die entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwogen aber in deren Abwägung zu Gunsten einer Linienführung westlich dem Augstbach. Die ISOS-Inventarisierung scheint die Einsprecherin nicht weiter zu interessieren, jedenfalls macht sie aus dem Schutz der Arbeitersiedlung bzw. der Bewahrung der beiden Liegenschaften kein privates Interesse. Wohl beantragt sie, auf das Projekt sei zu verzichten, sie begründet diesen Antrag aber primär mit dem (nota bene öffentlichen) Interesse am haushälterischen Umgang mit öffentlichen Geldern bzw. mit der Höhe der ihr zu leistenden Entschädigung aus Enteignung. Weder die Kosten des Verkehrsprojekts noch die Höhe der zu leistenden Entschädigung sind allerdings im vorliegenden Verfahren zu beurteilen, sondern lediglich die Recht- und Zweckmässigkeit des Projekts.

Der "Verlust" der beiden im ISOS inventarisierten Liegenschaften ist zwar bedauerlich, letztlich aber rechtlich zulässig und mit der Denkmalpflege abgesprochen.

Die aufgelegte Verkehrsführung westlich des Augstbaches ist rechtmässig, deren Zweckmässigkeit ist aufgrund des langjährigen, aufwändigen und umfassenden Verfahrens, bei der auch die verschiedenen involvierten Interessen sorgfältig gegeneinander abgewogen wurden, nicht zu beanstanden. Die kommerzielle Frage nach der von Seiten des Staates der Einsprecherin zu leistenden Enteignungsentschädigung ist in einem anderen Verfahren und unter Beteiligung anderer Instanzen zu beurteilen. Sie ist von der Recht- und Zweckmässigkeit der strittigen Erschliessungsplanung unabhängig. Die Einsprache ist daher unbegründet und somit abzuweisen, dies auch betreffend dem Eventual- bzw. dem Subeventualantrag.

2.3.2 Einsprachen Nr. 5: Sarah Marr, Nr. 6: Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann, Nr. 7: Matthias Stauffer und Nr. 9: Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali

Die vier obgenannten Einsprachen sind inhaltlich identisch (Sammeleinsprache). Sie werden daher im Folgenden materiell gesamtheitlich behandelt. Das Vorliegen der formellen Voraussetzungen zur Einsprache wird für jede Partei gesondert behandelt.

Alle Einsprecher stellen vorab das Rechtsbegehren, der Erschliessungsplan (Dok Nr. 2TK.00581-2-202) sei nicht zu genehmigen.

Im Weiteren beantragen sie in ihrer Einsprache sinngemäss und zusammenfassend: (1) Die Prognosen für Lärm- und Luftbelastung für die neue Entlastungsstrasse sei zu überarbeiten; (2) In der Genehmigung der Planauflage müsse festgehalten werden, dass auf der gesamten Umfahrungsstrasse zur Verminderung der Lärmimmissionen maximal 50 km/h gefahren werden dürfe; (3) Bei der Genehmigung der Planauflage hätten zusätzliche Lärmschutzmassnahmen (höhere Lärmschutzwände, weitere bauliche Massnahmen, vergrösserter Bauabstand, Geschwindigkeitsbegrenzung usw.) zu erfolgen; (4) Während der Bauzeit seien zusätzliche Massnahmen und Vorkehrungen zu treffen, um die negativen Auswirkungen und Gefahren für die Anwohner zu reduzieren und (5) Es sei eine direkte / umwegfreie Velo- und Fussverbindung, ohne Querung des geplanten Kreisels, zu schaffen. Der letzte Antrag umfasst kein eigentliches Rechtsbegehren. Er beschränkt sich auf den Hinweis auf den gemäss verschiedenen Inventaren schützenswerten Ortsteil Klus und die schützenswerte Klus als "geographische Formation". Das ganze Gebiet der Klus gehöre sodann zur Juraschutzzone und die gesamte Klus befinde sich in einem kantonalen Vorranggebiet. Zudem liege das Projekt im Regionalpark Thal. "Mit der geplanten Umfahrungsstrasse wird das Erscheinungsbild der Klus nachhaltig negativ verändert. Wir lehnen die Beeinträchtigung unseres Lebensraums und der Umgebung als wichtiges Naherholungsgebiet ab".

Die Einsprecher begründen die Anträge wie folgt: "Anstatt Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffe zu verringern, werden sie durch das Projekt von der Klus lediglich in das Guntenfluh- und Neumattquartier verlagert. Zahlreiche AnwohnerInnen dieses Quartiers müssten erhebliche Mehrbelastungen an Lärm und Luftschadstoffen in Kauf nehmen. Die Bauzeit führt zudem zu inakzeptablen zusätzlichen Belastungen. Die punktuellen Verbesserungen, die durch das Projekt erreicht werden, stehen in keinem Verhältnis zur Abwertung der betroffenen Quartiere. Die Wohn- und Lebensqualität der betroffenen AnwohnerInnen wird massiv eingeschränkt".

Sarah Marr ist Mieterin in einem Mehrfamilienhaus an der Neumattstrasse 3 (GB Balsthal Nr. 3781). Diese Liegenschaft liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des geplanten Kreisels Thalstrasse, welcher wiederum Gegenstand des aufgelegten Strassenprojekts ist. Ihre Legitimation zur Einsprache gegen das Projekt ist daher grundsätzlich gegeben. Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann sind Mieter bzw. Bewohner einer Wohnung im Mehrfamilienhaus Guntenfluhweg 18. Auch diese Liegenschaft liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Verkehrsentlastung. Auch ihre Legitimation zur Einsprache gegen das Projekt ist somit grundsätzlich gegeben. Matthias Stauffer ist Mieter in einem Mehrfamilienhaus am Guntenfluhweg 5. Diese Liegenschaft liegt in mittelbarer Nachbarschaft des geplanten Kreisels Thalstrasse. Seine Legitimation zur Einsprache gegen das Projekt ist daher grundsätzlich ebenfalls gegeben. Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali sind Mieter bzw. Bewohner einer Wohnung im Mehrfamilienhaus Guntenfluhweg 26. Diese Liegenschaft liegt zwar vom geplanten Strassenprojekt weiter entfernt als die anderen Liegenschaften, noch immer aber in dessen örtlichen Nähe, so dass sie mehr vom Projekt betroffen sind, als die Mehrzahl der Bewohner von Balsthal. Auch ihre Legitimation zur Einsprache gegen das Projekt ist somit grundsätzlich zu bejahen.

Wohl ist die Einsprache nur sehr allgemein begründet und ein Datum fehlt auf allen Eingaben (Eingang beim Bau- und Justizdepartement am 22., 23. bzw. 28. November 2017), an eine sogenannte Laienbeschwerde (hier Laieneinsprache) werden aber praxisgemäss keine hohen Ansprüche gestellt, weshalb auf die Einsprache(n) eingetreten wird. Die Einwände (Rügen) der Einsprecher lassen sich in drei Gruppen unterteilen: (1) Lärm- und Luftimmissionen durch die neue Strasse, (2) Verbindung zwischen den Quartieren für den Langsamverkehr und (3) die Beeinträchtigung der Klus als Lebens- und Naherholungsgebiet.

Zum letzten Antrag, welches kein Rechtsbegehren ist, wird auf die Erläuterungen in Ziffer 2.3.7.2 verwiesen.

2.3.2.1 Lärm und Luft

Die Einsprecher rügen zunächst, das Berechnungsmodell zur Entwicklung der Luftschadstoffe und Lärmimmissionen werde im aufgelegten Projekt zu optimistisch dargestellt und berücksichtige das potenzielle Verkehrsaufkommen nur ungenügend. Sie gehen davon aus, dass die Quote der Verkehrsteilnehmer, welche in Zukunft die bisherige Strasse benutzen würde, zu tief sei. Bei einer stärkeren als prognostizierten Verlagerung des Verkehrs auf die neue Umfahrungsstrasse steige entsprechend die Lärm- und Luftbelastung, weshalb die Prognose für die entsprechenden Belastungen zu überarbeiten seien.

Im Umweltverträglichkeitsbericht (Orientierungsinhalt der Projektauflage) vom 30. September 2017 werden die Themen Luftreinhaltung und Lärm in den Ziff. 6 und 7 behandelt. Gemäss Ziff. 6.1.2 des Berichts wurden die Verkehrszahlen für die Emissionsabschätzung gemäss Ziff. 4.4 übernommen. Dabei wird davon ausgegangen, dass – ausgehend vom Anschluss Klus Süd – 75 % des Gesamtverkehrs über die neue Verkehrsanbindung Thal und 25 % über die bestehende Strasse durch die Klus fahren wird (Schätzung Amt für Verkehr und Tiefbau). Zahlenmässig wird dabei von der im Jahr 2010 erhobenen Verkehrsbelastung ausgegangen und eine "relativ hohe Zunahme von 1.5 % festgelegt. Dies stellt einerseits für die Beurteilung der Umweltauswirkungen eine Worst-case-Betrachtung dar" (Ziff. 4.4, Abs. 2). Im Weiteren kann mit einer Worst-case-Betrachtung auch abgeschätzt werden, ob die aufgewendeten finanziellen Mittel auch langfristig wirken. Diese Werte flossen auch in die Berechnung des Lärmschutzes ein (vgl. Ziff. 6.1.2 des technischen Berichts vom 30. September 2017). Die gerügte Verteilung des Verkehrs zwischen (neuer) Verkehrsentlastung und (bestehender) Strasse stellt gemäss Bericht eine Schätzung dar. Eine solche Schätzung weist naturgemäss eine gewisse "Unschärfe" auf. Den Einsprechern ist insofern zuzustimmen, als dass eine Veränderung dieser geschätzten Verteilung Auswirkungen auf die von der neuen Anlage ausgehenden Emissionen haben wird, dies nota bene in beide Richtungen: Wird mehr Verkehr über die neue Anlage rollen, werden die Emissionen zunehmen, rollt weniger Verkehr darüber, so werden die Emissionen abnehmen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Verteilung des Verkehrs nur eine von verschiedenen Komponenten für die Beurteilung der Emissionen der neuen Strasse ist. Im Rahmen der Emissionsprognosen wurden genügend "Reserven" eingebaut, damit selbst bei einer anderen als der geschätzten Verteilung des Verkehrs, nicht mit einer Überschreitung zu rechnen ist. So wurden beispielsweise keine technischen Entwicklungsprognosen berücksichtigt, welche sich positiv auf die Lärm- und Luftschadstoffemissionen auswirken werden. Die Gesamtbetrachtung des ganzen Verkehrssystems fällt bezüglich Luft und Lärm dennoch positiv aus (vgl. UVB, Ziff. 6.5 und Ziff. 7.5). Im Weiteren wird mit dem vorliegenden Genehmigungsbeschluss das Amt für Verkehr und Tiefbau und das Amt für Umwelt beauftragt, die Auswirkungen der Umfahrungsstrasse auf die Immissionen zu erfassen (vgl. Ziffer 3.14). Der Kanton und die Einwohnergemeinde haben mit Verkehrsmassnahmen (Signalisation, Markierung, Lichtsignalanlagen), welche nicht Gegenstand der Planauflage sind, die Möglichkeit, den Verkehr zu steuern und somit auf die Verteilung der Emissionen Einfluss zu nehmen. Es ist zielführender, die effektiven Immissionen zu überwachen als Prognosen anzupassen, welche ohnehin eine Unschärfe aufweisen. Die Vollzugsbehörde kann gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV Erleichterungen zur Einhaltung der Planungswerte gewähren, falls die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch ein raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht, was hier vorliegt. Die Immissionsgrenzwerte dürfen jedoch nicht ohne weitere Massnahmen überschritten werden (siehe UVB, Kap. 7.3.2).

Während der Bauzeit wird eine Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt (siehe UVB, Kap. 2 ff). Die Umweltbaubegleitung wird in jedem relevanten Umweltbereich durch eine erfahrene Umweltspezialistin bzw. einen erfahrenen Umweltspezialisten wahrgenommen. Die Bauleitung, unterstützt von der UBB, kontrolliert die Umsetzung der vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen. Die Aufgabengebiete sind in einer Aufgabenmatrix zusammenfassend aufgeführt (siehe Kap. 4, Anhang UVB). Diese Aufgabenmatrix beinhaltet u.a. Massnahmen wie das Einhalten der Bautransportrichtlinie (spezifische Emissionen), Einhaltung der Baurichtlinie Luft, Einhaltung der

Massnahmen der Baulärmrichtlinie und vieles mehr. Im Weiteren gelten für die Baustellenerschliessung und Abschrankungen Sicherheitsvorschriften, welche einzuhalten sind und kontrolliert werden.

Mit den Massnahmen zum UVB, der Kontrolle durch die Bauleitung und UBB sowie den geltenden Sicherheitsvorschriften ist die Ausarbeitung der beantragten zusätzlichen Vorkehrungen und Massnahmen bereits verbindlich und gesetzeskonform festgelegt. Dem Antrag (4) wird demzufolge bereits Rechnung getragen.

2.3.2.2 Höchstgeschwindigkeit

Die Einsprecher rügen zudem, dass auf der geplanten neuen Strasse 60 km/h gefahren werden dürfe. Sie verlangen, dass im Rahmen der Genehmigung der Planauflage festgehalten werde, dass auf der gesamten Umfahrungsstrasse zur Verminderung der Lärmimmissionen maximal 50 km/h gefahren werden dürfe.

Wohl ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht explizit Gegenstand der Planauflage, sondern als Verkehrsmassnahme gesondert zu verfügen. Allerdings spielt die zulässige Höchstgeschwindigkeit naturgemäss bei der Beurteilung der Lärmemissionen einer Strasse eine wesentliche Rolle, weshalb auf diese Rüge auch an dieser Stelle eingegangen werden soll. Der technische Bericht vom 30. September 2017 (Orientierungsinhalt) hält in seiner Zusammenfassung unter dem Titel "Lärmschutz" (S. II) fest: "In Absprache mit dem Amt für Raumplanung (ARP) und dem Amt für Umwelt (AfU) wurde beschlossen, die Lärmschutzwände im Nordabschnitt aus Gründen des Ortsbildschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Verhältnismässigkeit auf maximal 2.50 m ab Fahrbahn zu begrenzen. Im Bereich der Parzellen GB Nrn. 3782 und 3784 wird die Lärmschutzwand auf der Westseite der Entlastungsstrasse aufgrund der Nähe der Gebäude auf 3.00 m erhöht. Im Rahmen der Lärmmodellberechnungen wurde festgestellt, dass eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände um weitere Halbmeter-Schritte nur eine beschränkte Wirkung auf die Immissionspunkte bringen würde. Die projektierte Lärmschutzwand soll auf der ganzen Höhe transparent ausgeführt werden, um die optische Riegelwirkung der Lärmschutzwände zu dämpfen. Zur Reduktion der Schallausbreitung werden die Wände zusätzlich um 10° in Richtung Fahrbahn geneigt. Im Bereich des grossen Viaduktes, zwischen dem Südportal des Tunnels Guntenflüeli und der Wengimattstrasse, sind beidseits der Fahrbahn 1 m hohe, transparente Lärmschutzwände vorgesehen. Diese werden ebenfalls um 10° in Richtung Fahrbahn geneigt. Trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände können an insgesamt zwölf Liegenschaften (6 im Nord- und 6 im Südabschnitt) die massgeblichen Planungswerte nicht eingehalten werden. Für diese sind im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts Erleichterungen im Sinne von Art. 7 LSV zu beantragen. Insgesamt werden noch an sieben Liegenschaften (4 im Nord- und 3 im Südabschnitt) die Immissionsgrenzwerte überschritten. Hierfür wird der Einbau von Schallschutzfenstern und eventuell Schalldämmlüftern im Projekt vorgesehen". In Ziff. 3.4.1 Abs. 6 führt der technische Bericht zudem aus: "Die Lärmschutzanforderungen bedingen in den beiden Abschnitten unterschiedlich hohe Lärmschutzwände, siehe Kapitel 6.1. Da die Linienführung im Nordabschnitt auf einer Höhe von ca. 0-2 m durch die Siedlung verläuft, haben die Lärmschutzwände einen massgeblichen Einfluss auf das Ortsbild. Um das Ortsbild nicht übermässig zu beeinträchtigen, werden einerseits die Lärmschutzwände transparent in Glas ausgeführt und andererseits wird die Höhe auf 2.5 m beschränkt. Dazu sind jedoch an einzelnen Liegenschaften zusätzliche Massnahmen erforderlich. Um zu verhindern, dass übermässig viele Vögel mit den Lärmschutzwänden kollidieren, werden die Wände mit speziell für Vögel sichtbaren Gläsern versehen". Mit anderen Worten wurde wegen der Nähe zu bewohnten Gebäuden auf der Strecke zwischen Kreisel Thalstrasse und Nordportal des Tunnels eine detaillierte Berechnung der Lärmbelastung durchgeführt, allerdings musste auch dem Ortsbildschutz bzw. der Riegelwirkung der Anlage und der Beschattung der Liegenschaften und der Umgebung Rechnung getragen werden. Aus diesem Grund wurden einerseits transparente, statt massive, Lärmschutzwände projektiert; andererseits wurde deren Höhe – mit Ausnahme der westseitigen Lärmschutzwände auf Höhe der Parzellen GB Balsthal Nrn. 3782 und 3784 – auf 2.50 m begrenzt (vgl. graphische Dar-

stellung im Anhang A1 des technischen Berichts). Auf den Antrag, die Lärmschutzwände zu erhöhen, kann deshalb nicht eingegangen werden. Neben den Lärmschutzwänden wird auf dem neuen Strassenabschnitt ein lärmarmer Belag vom Typ SDA 8 Klasse B eingebaut (sog. Massnahme an der Quelle), der bezüglich Lärm eine weitere Pegelkorrektur um 1 db(A) ermöglicht (vgl. technischer Bericht, Ziff. 6.1.2). Trotz aller Massnahmen wird der Planungsgrenzwert an sechs Liegenschaften und der Immissionsgrenzwert an vier Liegenschaften überschritten (a.a.O., Ziff. 6.1.4, UVB, Ziff. 7.3.2). Daher sieht das Projekt den Einbau von Schallschutzfenstern und bei - gefangenen - Schlafzimmern zusätzlich den Einbau von Schalldämmern vor. Ebenso werde bei insgesamt zwölf Liegenschaften (Solothurnerstrasse 45, 47, 49, 51 und 53, Guntenfluhweg 2, 4, 10, 16 und 18, Wengimattstrasse 2 sowie Hunweg 1a die massgeblichen Planungswerte überschritten, was sogenannte Erleichterungen im Sinne von Art. 7 LSV erforderlich macht (a.a.O., Ziff. 6.1.5, UVB, Tabelle 7-2). Während der nördliche Abschnitt (Tunnelportal bis Kreisel) der neuen Umfahrungsstrasse durch ein Wohngebiet führt, der südliche Abschnitt (Schmelzihof bis Tunnelportal) aber durch ein Gewerbe- bzw. Industriegebiet, ist den Einsprechern insofern zuzustimmen, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf dem nördlichen Abschnitt als weitere Massnahme an der Quelle sinnvoll erscheint. Das AVT hat sich dann auch bereit erklärt, die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im nördlichen Bereich zwischen Tunnelportal und Kreisel Thalstrasse auf 50 km/h festzusetzen. Davon wird an dieser Stelle Vormerk genommen. Das AVT wird aufgefordert, die entsprechende Signalisation zur gegebenen Zeit vorzunehmen. Dadurch werden sich die erwähnten Auswirkungen verbessern (vgl. Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle vom 20. Juni 2018, Ziff. 2.4.2). Diese Beurteilung stimmt zudem mit dem Bericht der Umweltschutzfachstelle vom 20. Juni 2018 überein, welche in ihrem Antrag 3 nördlich des Tunnel Guntenflüeli entlang des Neumattquartiers ebenfalls eine Beschränkung der maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h verlangt. Diesem Antrag, und damit auch dem Anliegen der Einsprecher, wird durch eine entsprechende Auflage im vorliegenden Regierungsratsbeschluss Rechnung getragen.

2.3.2.3 Fussgänger- und Veloverbindungen

Die geplanten Verbindungen für den Fussgänger- und Veloverkehr wurden den fachspezifischen Normen entsprechend konstruiert und berücksichtigen die Anforderungen an die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer.

Für den Veloverkehr werden zusätzliche, attraktivere Verbindungen um den Kreisel geführt und entsprechend signalisiert (siehe Plan O-4, Betriebskonzept Verkehr). Der Umweg (Mehrweg ca. 230 m) für Velofahrer durch das Neumattquartier im Vergleich zur Fahrt via Kreisel ist daher zumutbar. Die meisten Velofahrer die in Richtung Städtchen Klus fahren, benutzen ohnehin die kantonale Veloroute via Brunnersmoosstrasse - Lebernweg - Hunweg.

Mit der Langsamverkehrsverbindung Neumattstrasse – Guntenfluhweg – Unterführung Hunweg - Hunweg können die Anwohner des Neumatt- und Guntenfluhquartiers die Hauptverkehrsknoten und Hauptverkehrsstrassen gefahrlos umgehen bzw. queren. Die zu bewältigende Höhendifferenz von ca. 2.2 m bei der Unterführung Hunweg wurde möglichst gering und damit attraktiv gehalten. Auch der Umweg im Vergleich zur bestehenden Verbindung Guntenfluhweg - Hunweg ist zumutbar (siehe auch Dok O-3, Technischer Bericht, Kap. 3.1.3). Die Planung von direkteren Verbindungen, wie z.B. über die Entlastungsstrasse oder unter dem Augstbach durch, wurde im Rahmen der Projekterarbeitung geprüft und verworfen, weil u.a. viel grössere Höhenunterschiede in Kauf genommen werden müssten.

Für die Fussgänger wird mit der Fussgängerquerung beim Kreisel eine direkte Verbindung, wie heute bestehend, angeboten. Diese Querung weist zwei Mittelinseln auf und berücksichtigt damit die Anforderungen an die Sicherheit.

Die gerügten beziehungsweise geforderten, direkten Verbindungen für den Fussgänger- und Veloverkehr sind nicht Gegenstand der aufliegenden Planung. Auf diesen Punkt kann daher an dieser Stelle nicht eingetreten werden.

Im Ergebnis erweisen sich die Einsprachen von Sarah Marr (Nr. 5), von Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann (Nr. 6), Matthias Stauffer (Nr. 7) sowie Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali (Nr. 9) als unbegründet und sind abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird. Dem Antrag nach dem Tunnelportal Nord bis zum Kreisel Thalstrasse die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h zu senken, wird Rechnung getragen (s. Ziffer 3.15).

2.3.3 Einsprache Nr. 10: WWF Solothurn

Die Einsprachen von WWF und VCS (vgl. Ziff. 2.3.7 hinten) sind über weite Teil identisch.

Der WWF Solothurn erhob mit Eingabe vom 24. November 2017 Einsprache gegen die Verkehrsanbindung Thal.

Er beantragt: "Das Projekt sei zur Überarbeitung gemäss den in der nachfolgenden Begründung enthaltenen Anträgen zurückzuweisen und die Projekte anschliessend neu aufzulegen".

Der WWF ist zur Einsprache legitimiert. Auf seine im übrigen frist- und formgerecht eingereichte Einsprache ist daher grundsätzlich einzutreten.

Die Kritik des WWF richtet sich zunächst gegen den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB). Dieser operiere mit veralteten bzw. je nach Thema mit unterschiedlichen Zahlen. Die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015 würden am einen Ort berücksichtigt, am anderen aber ignoriert und die Zahlen aus dem Jahr 2010 verwendet. Gemäss den Verkehrszahlen des Kantons hätten sich bei der Durchfahrt durch die Klus die Verkehrszahlen zwischen 2010 und 2015 reduziert. Dies sowohl bei der Zählstelle Nr. 723 als auch bei den Zählstellen Nrn. 208 und 209. Betrachte man diese Zählstellen gemeinsam, betrage der Rückgang des DTV zwischen 2010 und 2015 6.45 %. Auch im Vergleich mit dem Jahr 2005 - so der WWF - zeige sich insgesamt eine Verkehrsabnahme. Der UVB ginge jedoch von einer deutlichen Verkehrszunahme aus. Die Zahlen der letzten zehn Jahre zeigten, dass diese Annahme falsch sei. Der Strassenverkehr sei zudem "hausgemacht", führe in und aus dem Bezirk Thal, was sich insbesondere am Abend (Pendlerverkehr) manifestiere. Somit seien auch die Zahlen der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Thal für die Verkehrsentwicklung massgebend. Während der Kanton für den Bezirk Thal mit einer Bevölkerungszunahme von 1.4 % (2014-2030) ausgehe, gehe der UVB von der Annahme aus, dass die Bevölkerung in diesem Zeitraum um 10 % zunehmen werde. Nachdem die Bevölkerungsentwicklung in den letzten zehn Jahren im Bezirk Thal keine markanten Veränderungen gezeigt habe, sei - so der WWF - klar, dass die Prognose der Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung auf falschen Annahmen beruhe.

In der Begründung finden sich folgende Anträge zum UVB: (1) "Bei der Erstellung des UVB und der Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal sind die Berechnungen aus den Verkehrszählungen 2015 in allen Bereichen miteinzubeziehen", (2) "Bei der Erstellung des UVB und der Verkehrsanbindung Thal ist für alle Berechnungen von einer realistischen Bevölkerungszunahme des Kantons Solothurn von max. 1.4 % bis 2030 auszugehen", (3) "Aufgrund dieser neuen Zahlen ist die Ausgangslage zur Verkehrsanbindung Thal neu zu überprüfen in dem Sinn, ob bei stabilen oder sogar abnehmenden Verkehrszahlen nicht andere Massnahmen zweckmässiger und wirtschaftlicher sind, als die nun vorgeschlagene Verkehrsanbindung Thal (Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Umsetzung des Mobilitätskonzepts Thal etc.)" und (4) "Die Einsprecher bezweifeln, dass die Verkehrszahlen der verschiedenen Abschnitte auf der Solothurnerstrasse der täglichen Realität entsprechen (Anhang UVB A4.1). Die Quellen der Zahlen und die Zählmethodik sollen offengelegt werden und allenfalls die Zählung wiederholt werden".

Im Weiteren rügt der WWF den Umgang mit dem Landschaftsschutz. Er habe zu diesem Thema einen eigenen Bericht erstellen lassen (Bericht vom 21. August 2005). Das von der Verkehrsanbindung Thal betroffene Gebiet enthalte mehrere Schutzzonen und werde durch die geplante Umfahrungsstrasse nachhaltig geprägt; die geschützte Landschaft und das geschützte Ortsbild würden in unzulässiger Weise beeinträchtigt (a.a.O., Abschnitt 3). Wohl liege das geplante Viadukt nicht in einem BLN-Gebiet, aber direkt an dessen Rand und beeinflusse dieses. Auch das im ISOS verzeichnete Ortsbild in der Klus werde von der Entlastungsstrasse betroffen. Wohl sei deren Bau keine Bundesaufgabe im Sinne von Art. 7 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451), doch seien aufgrund der erforderlichen gewässer- und waldrechtlichen Bewilligungen solche Aufgaben betroffen. Bundesinventare müssten zudem auch von kantonalen Behörden im Rahmen von kantonalen Planungen berücksichtigt werden. Der WWF folgert daraus, es hätte schon längst eine Begutachtung durch die ENHK und/oder EDK stattfinden müssen, um eine ausreichende Entscheidungsgrundlage zu haben; dies sei nachzuholen. Der WWF stellt den Antrag: "Einholung eines Gutachtens der ENHK und/oder der EDK zur Beeinträchtigung des BLN-Gebiets und des im ISOS eingetragenen Ortsbildes".

Abschliessend rügt der WWF die Unvollständigkeit des UVB im Hinblick auf Flora und Fauna. Der UVB mache keine Ausführungen auf die Auswirkungen der Beschattung durch die erhöhte Strasse auf die zwei festgestellten Orchideenarten auf der Roten Liste. Zudem erwähne der UVB nicht, dass im betroffenen Gebiet ein (1) Exemplar des Pflaumen-Zipfelfalters gefunden worden sei; auch die im Naturinventar von Balsthal erwähnten Rote Listen-Arten würden nicht erwähnt. Auch die Auswirkungen des Strassenprojekts auf die Wildtiersituation (Gämsenpopulation im Gebiet 2-C25) sowie auf die Vorkommen von an Feuchtstandorte gebundenen Tiergruppen wurden im UVB nicht erörtert. Damit sei aber - so der WWF - die Entscheidgrundlage für die Interessenabwägung unvollständig, welche wiederum für den Eingriff in die Lebensräume erforderlich sei. Weiter werde durch das Tunnelportal Süd ein grösseres Gebiet zerstört, welches betreffend Artenreichtum sehr interessant sei. Aus seiner Sicht müsste das Portal weiter nach Süden verlegt werden. Er stellt in diesem Zusammenhang folgende Anträge: (1) "Der UVB ist bezüglich Flora und Fauna gemäss den obigen Ausführungen zu vervollständigen" und (2) "Eine Verlegung des Tunnelportals Süd weiter nach Süden ist zu prüfen".

2.3.3.1 Verkehrszahlen

Zunächst ist vorauszuschicken, dass das strittige Projekt im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) nicht mit der Verkehrsprognose begründet wird. Das Projekt ist – woran an dieser Stelle zu erinnern ist – im neuen (2018) wie auch im alten (2000) Richtplan enthalten. In beiden Fassungen in der Abstimmungskategorie "Festsetzung", womit diese es als räumlich abgestimmt zu bezeichnen ist. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Er bindet die Behörde in ihrem planerischen Ermessen; dies insbesondere bei den Interessenabwägungen, die bereits dem Richtplan zugrunde liegen. Die Verkehrsprognosen im UVB dienen dem Nachweis der umweltrechtlichen Prämissen (vgl. UVB, Kap. 4.4, S. 28 ff.).

Zur Erinnerung kurz die Chronologie des Projekts: Das Vorprojekt wurde bis 2015 erarbeitet. Ende 2015 wurde der Mitwirkungsbericht publiziert und das öffentliche Mitwirkungsverfahren abgeschlossen. Im Jahre 2016 wurde das Bauprojekt erstellt; was in einem zweistufigen Verfahren geschah: Zunächst erfolgte die Erstellung des nun vorliegenden Erschliessungsplans und des UVB. Mit einer späteren zweiten Phase erfolgte die detaillierte Konkretisierung des Bauprojekts (UVB, Ziff. 2.7, S. 15).

Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) ist die massgebende Grundlage zur Festlegung des Mengengerüsts Verkehr bei allen Strassenbauprojekten des Kantons Solothurn. Mit den Zahlen des Gesamtverkehrsmodell 2010 (GVM 2010) wurden die Zahlen des aktuellsten Verkehrsmodells verwendet, welches zum Zeitpunkt der Erstellung des UVB im Jahre 2017 zur Verfügung stand (das GVM wurde wohl in der Folge aktualisiert [GVM 2015], diese Aktualisierung allerdings erst im Jahre 2018 abgeschlossen; das GVM 2015 steht erst seit dem Frühling 2018 zur Verfügung). Zur

Kalibrierung des Verkehrsmodells dienen die jeweils flächendeckenden Verkehrserhebungen, welche im Kanton Solothurn alle fünf Jahre durchgeführt werden. Dementsprechend basiert das GVM 2015 auf den Erhebungen aus dem Jahr 2015. Die in einem Verkehrsmodell aufgeführten Daten beinhalten weit mehr als Verkehrserhebungen vor Ort. Es berücksichtigt diverse verkehrsrelevante Strukturdaten wie die Bevölkerungszahlen, Anzahl der Beschäftigten, Bestand an Personenwagen, Anzahl Parkplätze, Anzahl Abonnemente des öffentlichen Verkehrs, Dimension und Lage der Bauzonen, Dimension und Lage der Verkaufsflächen, vorhandene Freizeitangebote u.a.m. Das GVM ist deshalb das geeignete Instrument (Modell) zur Berechnung von Prognosezuständen. Der UVB hat für die Festlegung der prozentualen Aufteilung der Verkehrszusammensetzung (Motorräder, Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen [Schwerverkehr]) die aktuellen Zahlen der Verkehrserhebungen 2015 berücksichtigt, was nicht zu beanstanden ist.

Der vom Einsprecher erwähnte Rückgang des durchschnittlichen, täglichen Verkehrs (DTV) zwischen den Jahren 2010 und 2015 ist zwar anhand der publizierten Verkehrszahlen mathematisch zu finden, liegt aber in der Realität bei den erfassten Zählwerten nicht vor. Der erwähnte Rückgang ist methodisch bedingt, da zwischen 2010 und 2015 die Zählstandorte und die Erhebungsmethode geändert wurden. Ab 2012 wurde die automatische Zählstelle Nr. 723 in Betrieb genommen (Zähldaten über 365 Tage sowie 24 Stunden täglich verfügbar) und die manuelle Zählstelle beim sogenannten Schmelzihof Nr. 254 (Erhebung am Stichtag der kantonalen Verkehrszählung während 14 Stunden) aufgehoben. Mit der Aufhebung der manuellen Zählstelle wurde aus methodischen Gründen der Aufrechnungsfaktor 14 h/DTV von 1.15 auf 1.08 reduziert. Wäre der Aufrechnungsfaktor unverändert geblieben, so hätte eine geringe Verkehrszunahme von 1.2 % resultiert. Betrachtet man allein die Verkehrsentwicklung bei der automatischen Zählstelle Nr. 723 zwischen Oensingen und Balsthal seit deren Inbetriebnahme 2012, so zeigten sich eine auf hohem Niveau stabile Verkehrsmenge. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Bezirk Thal in den letzten Jahren ebenfalls stagnierte und die nicht funktionierende Verkehrsanbindung die wirtschaftliche Entwicklung hemmt, was nicht den Zukunftsvorstellungen der Behörden entspricht. Aus den obgenannten Gründen wird für die Prognose auf das jeweils aktuelle GVM zurückgegriffen.

Es wurde bereits erwähnt, dass auch die Bevölkerungszahlen bzw. deren –prognose im GVM abgebildet werden. Der WWF rügt, dass sich der UVB bei der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung auf Szenarien des Bundesamts für Statistik beruft. Er verweist in diesem Zusammenhang auf Ausführungen auf Seite 127 im UVB. Vorauszuschicken ist, dass der UVB in Ziff. 16 (S. 126 ff.) die Störfallvorsorge und den Katastrophenschutz behandelt. Bei der Beurteilung von Verkehrsträgern, wie der hier vorliegenden Verkehrsanbindung, spielt naturgemäss die umliegende Wohnbevölkerung und die umliegenden Arbeitsplätze (neben den weiteren Anwesenden, z.B. im Freibad) eine wesentliche Rolle. Deren Entwicklung wird im Zusammenhang mit der Störfallvorsorge u.a. auch aufgrund von Referenzszenarien des Bundesamts für Statistik abgeschätzt, was in diesem Zusammenhang rechtlich korrekt ist und keinen Einfluss auf die Verkehrszahlen hat.

Im Weiteren wird auf die Erläuterungen in Ziff. 2.3.2.1 verwiesen.

2.3.3.2 Landschaftsschutz

Im Raumplanungsbericht vom 30. September 2017 sind die verschiedenen, zu beachtenden Inventare berücksichtigt (a.a.O., Ziff. 1.3 und 1.4, S. 7 ff.). Die gewählte Linienführung berücksichtigt die verschiedenen Schutzziele. Eine erste Interessenabwägung hat bereits im Rahmen der Festlegung im Richtplan stattgefunden. Aber auch im besagten Raumplanungsbericht findet sich eine einlässliche Interessenabwägung (a.a.O., Ziff. 3, S. 39 ff.).

Wie dem Anhang zum Raumplanungsbericht entnommen werden kann, wird seit dem Jahr 1984 am Vorhaben geplant; dessen Idee geht sogar auf die 60er-Jahre zurück. Im Jahr 2000 wurde eine Verkehrsanbindung im Richtplan festgesetzt und deren Trassee in der Nutzungsplanung von

Balsthal abgebildet ("gesichert"). Im Jahr 2008 wurden verschiedene Varianten im Rahmen einer Planungsstudie untersucht. Diese Studien wurden u.a. dem WWF zur Stellungnahme unterbreitet. Das AVT liess zudem ein Landschaftsgutachten erarbeiten. Aufgrund der Stellungnahmen und des Gutachtens entschied das AVT eine der Variante (OW-3) weiterzubearbeiten. Als Ergebnis resultierten zwei Varianten, diese wurden wiederum u.a. dem WWF zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund der Stellungnahmen wurde eine Variante weiterbearbeitet. Zudem liess das AVT erneut zwei Landschaftsgutachten erstellen. Dies u.a. betreffend "einer ersten Einschätzung der landschaftlichen Auswirkungen" und betreffend "Genehmigungsfähigkeit in Hinblick auf landschaftliche Schutzgüter". Die Gutachten ergaben, dass die eine der beiden untersuchten Varianten bezüglich Landschaft und Landschaftsbild vorteilhafter abschneidet (a.a.O., Anhang, S. 53). Auch im UVB werden die Landschaft und das Ortsbild behandelt (a.a.O., Ziff. 19, S. 156 ff.). Der Raumplanungsbericht nimmt eine einlässliche Interessenabwägung vor (a.a.O., Ziff. 3, S. 40 ff.). Die Interessenabwägung erfolgt unter den drei Interessen (1) Gesellschaft (Soziales), (2) Wirtschaft (Ökonomie) und (3) Umwelt (Ökologie). Damit wird bereits zum Ausdruck gebracht, dass immer verschiedene Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen; Partikulärinteressen können und müssen dabei in die Abwägung (mit anderen Interessen) einbezogen werden, sie sind für sich allein naturgemäss einer Abwägung nicht zugänglich. Dabei müssen per se Wertungen im Sinne einer Abwägung vorgenommen werden. Die Landschaft und das Ortsbild werden dem Interesse 'Gesellschaft' (Soziales) zugeordnet. Zu diesem Interesse gehören neben der Landschaft und dem Ortsbild auch die 'Auswirkungen für die Mehrzahl der 'Anwohner und die 'Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit'. Wohl hat die neue Hochstrasse negative Auswirkungen auf die Landschaft und mit dem Abriss mehrerer Liegenschaften, welche vom Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) erfasst sind, sind negative Auswirkungen auf das Ortsbild zu erwarten, diese sind aber einerseits grundsätzlich zulässig (was sie überhaupt einer Interessenabwägung zugänglich macht) und im Rahmen der Abwägung mit anderen Interessen auch hinzunehmen. Hierbei sei darauf hingewiesen, dass das Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) ausdrücklich empfiehlt, jede Massnahme sei zu unterstützen, welche die historische Bedeutung des Städtchens betont und dessen Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführt. Massnahmen zur Eindämmung der durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastungen seien zu realisieren (ISOS, 2. Fassung 03.2009, Innere Klus, Kapitel Empfehlungen S. 12). Dabei geht es nie darum, negative Auswirkungen kleinzureden, diese müssen aber im Rahmen der Abwägungen gegenüber anderen Interessen abgewogen werden. Im Rahmen einer solchen Abwägung können die positiven Interessen die negativen Interessen überwiegen, was letztere nicht aus der Welt schafft, aber doch relativiert. Zudem muss grundsätzlich nach Mitteln und Wegen gesucht werden, jenen Interessen, die negativ beurteilt werden, im Sinne einer Optimierung dergestalt zu begegnen, als dass diesen Interessen besonderes Augenmerk geschenkt wird. Dies war vorliegend der Fall, wurde doch das Bauwerk baulich und gestalterisch so optimiert, dass die Landschaft wohl von diesem noch immer negativ tangiert wird, die negativen Folgen aber minimiert sind.

Für die vom WWF verlangte Begutachtung des Projekts durch eine Kommission des Bundes (ENHK, EKD) im Sinne von Art. 7 Abs. 2 des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG; SR 451) besteht keine Veranlassung, besteht doch keine "erhebliche Beeinträchtigung" eines Bundesinventars im Sinne der Verordnung. Der entsprechende (Beweis-)Antrag des WWF ist somit abzuweisen.

2.3.3.3 Flora und Fauna

Der WWF macht geltend, innerhalb des Planungsperimeters seien im Jahr 2005 zwei Orchideenarten vorgekommen, die auf der Roten Liste mit "A" (attractive) bewertet würden. Ob diese Arten tatsächlich im Planungsperimeter liegen oder nicht, geht aus der Einsprache nicht klar hervor ("Diese [gemeint sind die beiden vorgenannten Orchideenarten] liegen teilweise im betroffenen Perimeter, (…)", a.a.O., Abschnitt 4, S. 6).

Der WWF scheint sich in seiner Einsprache auf den besagten Bericht aus dem Jahr 2005 zu stützen. Der relevante UVB stammt allerdings aus dem Jahr 2017 (sic!). Im Zusammenhang mit der Erstellung des UVB wurde der Projektperimeter im Jahr 2016 detailliert von einem Botaniker kartiert (a.a.O., Ziff. 18.2, S. 143) und ebenfalls zwei bis drei Orchideenarten gefunden (Langblättriges Waldvögelein, Braunrote evt. Breitblättrige Sumpfwurz). Auf der Roten Liste (Gefässpflanzen) des Bundesamts für Umwelt (BAFU) aus dem Jahr 2016 sind sämtlich angetroffenen Arten in der besagten Liste mit dem RL-Status (Gefährdungskategorie) LC aufgeführt und somit nicht gefährdet (aber geschützt). Dem Schutz der Pflanzen wird im UVB Rechnung getragen, als dass in der Massnahme Ff5 alle betroffenen, national geschützten Orchideen durch eine Fachperson an dafür geeignete Stellen umzupflanzen sind (a.a.O., Ziff. 18.4, Tab. 18.5, S. 154). Der WWF rügt nun, der UVB setze sich nicht mit der Problematik der Beschattung der geschützten Orchideen durch die neue Hochstrasse auseinander. Wieso sollte er dies? Der UVB verlangt als Massnahme Ff5 die Umpflanzung der geschützten Orchideen an geeignete Stellen. Es besteht somit, wie dem aufmerksamen Leser sofort klar wird, keine Veranlassung, sich mit allfälligen Auswirkung einer allfälligen Beschattung auf geschützte Orchideen durch die neue Hochstrasse zu beschäftigen. Dass der UVB den Schattenwurf nicht weiter ausführt, liegt an den geringen Auswirkungen des Schattens auf Flora und Fauna. Im UVB wird nicht ausdrücklich darauf hingewiesen. Allerdings ist offensichtlich, dass die Beschattung, welche von einer linearen Struktur ausgeht, zum einen schwer fassbar ist (örtlich und zeitlich abhängig vom Sonnenstand / Jahreszeit, vorbestehende Beschattung durch Bäume etc.) und zudem über weite Teile Flächen in der Industriezone, der Wohnzone, entlang von Eisenbahngleisen und an ohnehin beschatteten Uferböschungen betrifft. Die entsprechend wertvollen Flächen aus Halbtrockenrasen und Kalkgrusfluren beim Südportal des Tunnels sowie die Wälder sind gar nicht oder nur marginal von der Beschattung betroffen. Diese Rüge ist somit als unbegründet abzuweisen.

Der WWF rügt: "Weiter wurde im betroffenen Gebiet ein Exemplar des sog. "Pflaumen-Zipfelfalters" gefunden". Diese Art komme gesamtschweizerisch nur sehr selten vor und sei vom Aussterben bedroht, so der WWF. Das Vorkommen des Zipfelfalters werde im UVB nicht erwähnt. Schmetterlinge wurden im UVB nicht näher untersucht, da der kantonalen Naturschutzfachstelle keine aktuellen Vorkommen von Rote Liste-Arten und/oder national prioritären Arten, welche durch das Projekt beeinträchtigt werden könnten, bekannt waren. Auf eine Datenabfrage im VDC (virtuelles Datencenter von Infospecies) wurde deshalb verzichtet.

Das vom WWF stipulierte Vorkommen muss im Jahr 2005 festgestellt worden sein. Der Pflaumen-Zipfelfalter soll im Bereich einer Felsflur nahe des südöstlichen Tunnelportals gesichtet worden sein. Ein (Foto-)Beleg dafür liegt allerdings nicht vor. Das von einem Experten des WWF am 10. August 2004 festgestellte Vorkommen des Pflaumen-Zipfelfalters ist zweifelhaft, da diese Art gemäss Rücksprache mit der kantonalen Naturschutzfachstelle in der Region zu dieser Jahreszeit nicht mehr fliegt. Trotz der relativ geringen Wahrscheinlichkeit eines Fundes aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten liess das AVT die Schmetterlinge (und auch die Landschnecken) im Jahr 2018 durch Experten nachkartieren. Anfangs April 2018 fand eine Feldbegehung statt, anlässlich der nach Eiern des Pflaumen- und auch des Kreuzdorn-Zipfelfalters gesucht wurde. Diese Erhebungsmethode ist die zuverlässigste. Damit sollte eruiert werden, ob das Gebiet diesen beiden potentiell vorkommenden Arten als Lebensraum dienen könnte und ob in dem Gebiet mit Eiern belegte Raupennahrungspflanzen vorhanden sind. Während der Suche konnten keine Eier der beiden Arten gefunden werden. Es konnten auch keine Imagines festgestellt werden.

Für den Pflaumen-Zipfelfalter grundsätzlich geeignete Lebensräume werden gemäss den Experten vom Projekt kaum betroffen sein, weshalb dessen Vorkommen innerhalb des Projektperimeters auch unwahrscheinlich ist; der Kreuzdorn-Zipfelfalter wiederum könnte am mittleren und oberen Felshang um das südöstliche Tunnelportal grundsätzlich vorkommen. Dort sieht das Projekt die Installation von Steinschlagschutznetzen vor. Aus diesem Grund empfehlen die Berichtverfasser, bei der Installation der Netze Alpen-Kreuzdorne als mögliche Raupenfutterpflanze zu schonen.

Die entsprechende Rüge des WWF muss somit als unbegründet abgewiesen werden. Der erwähnte Expertenbericht vom 29. Mai 2018 liegt diesem Regierungsratsbeschluss zuhanden des WWF bei.

Der WWF verweist zudem in seiner Einsprache auf das Naturinventar Balsthal, in welches das Gelände der ehemaligen Von Roll als "äusserst wertvoll" bezeichnet werde. Zudem werde darin die Gemeine Skabiose erwähnt, welche im Nordjura stark gefährdet sei (so der WWF). Im UVB werde lediglich konstatiert, dass die wertvollen Ruderalflächen seit der Erarbeitung des Naturinventars zum Teil überbaut oder versiegelt worden seien. Heute bestünden keine ausgedehnten, ökologisch wertvollen Flächen in der unmittelbaren Umgebung mehr, was vom WWF bestritten wird.

Der WWF bezieht sich auf das Naturinventar Balsthal aus dem Jahre 1991. Die darin inventarisierten wertvollen Flächen auf dem Gelände der Von Roll liegen ausserhalb des Projektperimeters, weiter im Süden. Sie mussten im UVB daher nicht berücksichtigt werden.

Die entsprechende Rüge des WWF muss somit als unbegründet abgewiesen werden.

Der WWF macht in seiner Einsprache geltend, durch das Strassenprojekt werde der Lebensraum von mehreren seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten in erheblicher Weise beeinträchtigt. Die anderslautende Aussage im UVB sei falsch.

Bezüglich der geschützten (wenn auch nicht gefährdeten) Orchideenarten wurden bereits Ausführungen gemacht, auf diese kann an dieser Stelle verwiesen werden. Der WWF rügt zwar in seiner Einsprache den UVB, substantiiert aber seine Rügen nicht. Es ist daher an dieser Stelle nicht möglich, und nota bene auch nicht nötig, auf diese Rüge näher einzugehen; sie ist als unbegründet abzuweisen.

Der WWF rügt zudem, der UVB äussere sich nicht zu den Auswirkungen des Strassenprojekts auf die Wildtiersituation sowie zu den Vorkommen von Feuchtstandorten.

Der UVB äussert sich nicht zur Wildtierpopulation, weil diese vom Projekt nicht betroffen ist. Dazu ist die Fläche des Perimeters zu gering und bereits heute aufgrund der Industrialisierung erheblichen anthropogenen (vom Menschen verursacht oder beeinflusst) Auswirkungen ausgesetzt, die eine massgebliche Beeinflussung der Wildtierpopulation durch das Projekt nicht erwarten lässt, weshalb dieses Thema im UVB auch nicht bearbeitet wurde. Da es im Untersuchungsperimeter des UVB keine Feuchtstandorte gibt, mit Ausnahme der unmittelbaren Uferbereiche der Dünnern, musste das Thema im UVB auch nicht weiter ausgeführt werden.

Der WWF macht zudem geltend, das Tunnelportal Süd hätte ohne weiteres nach Süden verlegt werden können. Dort könnte es direkt in den Felsen gebaut werden und habe damit keinen Einfluss auf ein für die Artenvielfalt interessantes Gebiet. Strassenseitig sei eine solcher Verlegung - so der WWF - möglich.

Bei der räumlichen Lage der Strasse wurde im Rahmen der Variantenwahl der Einpassung in die Landschaft und das Ortsbild grosse Bedeutung zugemessen. So wurde dabei u.a. ein Gutachten zum Landschaftsschutz erstellt. Auch der WWF wurde bei der Variantenwahl angehört (Stellungnahme des WWF zur Variantenwahl, vgl. Anhang zum Raumplanungsbericht, S. 53). Bei der Variantenwahl wurde der Linienführung des Viadukts besonderes Augenmerk zuteil: Die vertikale Linienführung des Viadukts (dessen Höhenlage) senkt sich nach der Überquerung der Dünnern; damit liegt der Eintritt der Strasse in den Berg (Tunnelportal) optimal und leicht versteckt hintern den heute bestehenden Industriebauten (Gebäude Nrn. 4 und 5 auf GB Balsthal Nr. 2959), was (auch) dem Schutz der Landschaft zugutekommt. Bei der Variantenwahl wurde weder die billigste, noch die am einfachsten zu realisierende Variante gewählt, sondern die optimalste unter Berücksichtigung aller Interessen. Die Linienführung wurde dann auch im Mitwir-

kungsverfahren im Jahre 2015 von keiner Seite (auch nicht von den Verbänden) kritisiert. Eine starke Verbesserung gegenüber früheren Varianten wurde anerkannt. Es liegt in der Natur jeder Optimierung, dass dabei Kompromisse eingegangen werden müssen. Der vorliegende Kompromiss ist einerseits breit abgestützt, andererseits trägt er auch allen berechtigten Interessen im Rahmen des Möglichen optimal Rechnung. Die Forderung nach einer anderen Linienführung dient denn auch allein der Verhinderung des Projektes, muss aber im Lichte der Umweltverträglichkeit des Projekts als unbegründet beurteilt werden. Die entsprechende Forderung des WWF ist daher als unbegründet abzuweisen.

Zusammenfassend ist die Einsprache des WWF in allen Punkten als unbegründet abzuweisen.

2.3.4 Einsprache Nr. 11: Peter Stephan Eggenschwiler und Ernst Alfred Bräker

Peter Stephan Eggenschwiler und Ernst Alfred Bräker, b.v.d. Othmar Schmid, Rechtsanwalt, Feldbrunnen-St. Niklaus, sind Miteigentümer zu ½ des Grundstücks GB Balsthal Nr. 3344, mit einem Halt von 68'269 m^2. Die Fläche liegt ausserhalb der Bauzone und ist Teil einer bewaldeten Hügelflanke.

Die neue Entlastungsstrasse der Verkehrsanbindung Thal führt unterirdisch unter der Parzelle GB Balsthal Nr. 3344 durch, dessen nördliches Tunnelportal liegt in der Parzelle. Die Eigentümer der Parzelle GB Balsthal Nr. 3344 sind daher mehr als andere vom strittigen Erschliessungs- und Teilzonenplan betroffen und damit grundsätzlich zur Einsprache legitimiert. Auf ihre - im übrigen frist- und formgerecht - erhobene Einsprache vom 28. November 2017 ist daher grundsätzlich einzutreten.

Die Einsprecher beantragen in der besagten Eingabe "das Projekt Verkehrsanbindung Thal ist in der vorliegenden Form abzuweisen"; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Zudem stellen sie den Verfahrensantrag, "es sei der vorliegende Einspracheentscheid bis zur Rechtskraft der Revision der Ortsplanung der Einwohnergemeinde Balsthal zu sistieren". Zudem beantragten die Einsprecher "eine Frist von 30 Tagen zur Einreichung allfällig weiterer Anträge und einer umfassenden Begründung…".

Mit verfahrensleitenden Verfügungen des zuhanden des Regierungsrats instruierenden Bau- und Justizdepartements vom 21. Dezember 2017 und vom 23. Januar 2018 wurde den Einsprechern die Frist "zu einlässlicher Begründung und allfälliger Präzisierung der Anträge" bis 19. Februar 2018 erstreckt.

Am 19. Februar 2018 reichten die Einsprecher ihre einlässliche Einsprachebegründung ein. An den Anträgen änderte sich gegenüber der ursprünglichen Einsprache vom 28. November 2017 nichts. Neben dem bereits aktenkundigen Sistierungsantrag (Verfahrensantrag 1) verlangten die Einsprecher mit Eingabe vom 19. Februar 2018 erneut die Ansetzung einer Frist von 30 Tagen "zur Einreichung allfällig weiterer Anträge und einer umfassenden Begründung der Einsprache" (Verfahrensantrag 2). Nachdem den Einsprechern die Frist zur einlässlichen Begründung bereits mit verfahrensleitender Verfügung vom 23. Januar 2018 "letztmals" um 30 Tage erstreckt wurde, wurde der Antrag mit verfahrensleitender Verfügung vom 2. Mai 2018 abgewiesen.

Den Sistierungsantrag begründen die Einsprecher wie folgt: Dem aufgelegten Zonenplan lasse sich der Hinweis entnehmen: "Zurzeit wird die Ortsplanung der Einwohnergemeinde Balsthal revidiert. Änderungen zur vorliegenden Teilzonenplanung bleiben im Rahmen der Ortsplanungsrevision vorbehalten, die Rechtssicherheit und Planbeständigkeit sind diesbezüglich relativiert". Sie könnten somit die Auswirkungen auf den Zonenplan nicht beurteilen. Es fehle an Rechtssicherheit und Planbeständigkeit. Zudem müsse gemäss eidgenössischem Raumplanungsrecht eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen stattfinden (mit Hinweis auf Art. 25a Abs. 2 Bst. b RPG).

Art. 25a des eidg. Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) bezieht sich auf "die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage". Soweit ein solches Vorhaben Verfügungen mehrerer Behörden erfordert, so ist eine sogenannte Leitbehörde zu bezeichnen, welche das Verfahren koordiniert (so z.B. für bauliche Massnahmen ausserhalb der Bauzone, vgl. § 38bis Abs. 1 PBG). Die sogenannte Verfahrenskoordination gemäss Art. 25a RPG kommt grundsätzlich im Baubewilligungsverfahren, sinngemäss (Art. 25a RPG Abs. 4) aber auch im Nutzungsplanverfahren zur Anwendung. Die Bestimmung ist aber im vorliegenden Fall nicht einschlägig; die Einsprecher rügen nicht eine fehlende Abstimmung unter den Behörden, sondern den Umstand, dass eine Teilrevision der Nutzungsplanung, deren Gesamtrevision, vorgezogen wird. Dies ist allerdings grundsätzlich möglich. Der Hinweis im Teilzonenplan mit dem Hinweis auf die laufende Gesamtrevision der Ortsplanung ist unnötig, letztlich aber rechtlich unverbindlich. Gemäss Raumplanungsbericht vom 30. September 2017 (Ziff. 2.6) dient der Teilzonenplan der Regelung von "Restflächen", für welche die geltenden Zonenvorschriften nicht mehr sinnvoll sind. Der Teilzonenplan umfasst drei wesentliche Änderungen (a.a.O., Ziff. 2.6 Abs. 3): (1) Änderung betreffend die kommunale Uferschutzzone (Ausscheiden entsprechender Zonen im Bereich des Neumattquartiers entlang dem Augstbach), (2) einer Erweiterung der Wohnzone 3-geschossig im Neumattquartier (flächenmässige Arrondierung), angrenzend an das Trassee der Entlastungsstrasse, einer Vergrösserung der Kernzone in der Ortsdurchfahrt Klus und (3) der Gestaltungsplanpflicht über GB Balsthal Nr. 1445 (vgl. Ziff. 2.3.3). Mit dem Hinweis soll vermutlich lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass die mit der Teilzonenplanänderung vorgenommenen Änderungen letztlich dem Regime der anstehenden Gesamtplanungsrevision unterstehen wird, was naheliegend ist. Für die besagten Änderungen ist daher kein Zuwarten auf die Gesamtplanungsrevision erforderlich, ergeben sich doch alle Änderungen direkt aus dem Verkehrsprojekt und die damit verbundenen Unsicherheiten punkto Planbeständigkeit sind in realiter unbedeutend, wenn nicht inexistent.

Der Verfahrensantrag 1 (vgl. Ziff. 18) auf Sistierung des Einspracheverfahrens wurde bereits mit verfahrensleitender Verfügung vom 2. Mai 2018 abgewiesen; hiermit ist die Abweisung nunmehr auch begründet.

Im Hügel befindet sich der sogenannte Guntenfluhtunnel, ein Eisenbahntunnel, dessen ursprüngliche Nutzung zwischenzeitlich aufgegeben wurde. Zugunsten von GB Balsthal Nr. 3344 und zulasten GB Balsthal Nr. 2959 besteht ein Wegrecht. Die Einsprecher haben nun einer Dritten (der Eggenschwiler Transporte AG, einzelzeichnungsberechtigter Verwaltungsratspräsident [VRP] ist der Einsprecher Peter Eggenschwiler) ihrerseits ein Nutzungsrecht am Guntenfluhtunnel eingeräumt (vgl. Nutzungsvertrag vom 6. Februar 2017). Sie machen nun geltend, das geplante Projekt der Verkehrsanbindung Thal verunmögliche die bestehende Nutzung des Guntenfluhtunnels mit LKW (einlässliche Einsprachebegründung vom 19. Februar 2018, Ziff. 7). Das Projekt nehme Überschwemmungen des Lebernwegs in Kauf (a.a.O., Ziff. 8). Es liege eine materielle Enteignung der Einsprecher vor (a.a.O., Ziff. 9). Eine solche Enteignung müsse zudem unumgänglich sein, um das im öffentlichen Interesse liegende Ziel zu erreichen (a.a.O., Ziff. 10). Eine Gestaltung der Umfahrungsstrasse so, dass die Nutzung des Tunnels nicht eingeschränkt werde, sei möglich (a.a.O., Ziff. 11). Zudem sei im Planungs- und Baugesetz vorgesehen, dass bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse vorzuschreiben sind, soweit dies technisch und betrieblich möglich und zumutbar ist (mit Hinweis auf § 28 Abs. 3 PBG; a.a.O., Ziff. 12). Das Verkehrsprojekt verhindere zukünftige Einnahmen der Einsprecher aus der Abgabe eines Nutzungsrechts am Tunnel an Dritte und verstosse damit gegen die verfassungsrechtlich garantierte Wirtschaftsfreiheit (a.a.O., Ziff. 13). Zudem fehle eine Interessensabwägung mit dem Vorprojekt aus dem Jahr 2000, welches in der Zonenplanung der Gemeinde abgebildet sei (a.a.O., Ziff. 14 und 15). Eine etwaige Höherlegung der Entlastungsstrasse, und damit die weitere ungehinderte Befahrung des Tunnels mit Lastwagen, werde im Raumplanungsbericht mit einem Satz behandelt. Insbesondere werde im besagten Bericht behauptet, mit der Höherlegung der Strasse sei ein immenser Eingriff in die Landschaft verbunden; eine Beurteilung die schleierhaft bleibe und daher willkürlich sei (a.a.O., Ziff. 16). Schliesslich werde das Grundstück der Ein-

sprecher durch die geplanten Rodungen und Felssprengungen entwertet, wofür diese angemessen zu entschädigen seien (a.a.O., Ziff. 17).

Zur Vorgeschichte: Mit Kaufvertrag vom 11. Oktober 1994 verkaufte die Von Roll AG, Gerlafingen, die beiden Grundstücke GB Balsthal Nrn. 2959 und 3344 ab GB Nrn. 1386 und 1542 an die OTK Immobilen AG, Balsthal. In diesem Kaufvertrag wurde die (bestehende) Last der Dienstbarkeit "Gleisbenützungsrecht mit Unterhaltspflicht" zu Gunsten Nrn. 666 und 3044 auf die neu belasteten Grundstücke GB Nrn. 2959 und 3344 nachgetragen. Das Grundstück GB Balsthal Nr. 3044 mit einem Halt von 11'811 m^2 steht heute übrigens im Eigentum des Staates Solothurn. Auch das Grundstück im Eigentum des Staates ist somit im gleichen Masse an der besagten Dienstbarkeit berechtigt wie das Grundstück GB Balsthal Nr. 666. Im besagten Kaufvertrag steht (S. 27): "Das Gleisbenutzungsrecht schliesst ein Fahrwegrecht für die Ausübung des ersten ein. Ebenfalls sind alle Bewegungen mit Motorfahrzeugen zur Vornahme des Unterhalts des Gleisstranges eingeschlossen". Ob also die Einsprecher der Eggenschwiler Transporte AG, die ausschliesslich mit Lastwagen durch den sogenannten Guntenfluhtunnel fährt, ein ihr überhaupt zustehendes Benutzungsrecht eingeräumt haben, scheint aufgrund der vorliegenden Unterlagen fraglich, kann aber letztlich an dieser Stelle offengelassen werden. Die Einsprecher schreiben in ihrer einlässlichen Einsprachebegründung vom 19. Februar 2018 wörtlich: "Die Eggenschwiler Transporte AG ist hauptsächlich auf diese Tunneldurchfahrtsmöglichkeit angewiesen, um aus ihrem Betrieb auf GB Balsthal Nr. 666 Transportgeschäfte jeglicher Art abzuwickeln". Die Einsprecher machen somit sinngemäss geltend, sie hätten einer Dritten (der Eigentümerin von GB Balsthal Nr. 666) ein Nutzungsrecht eingeräumt, dass für diese von vitalem Interesse sei, aufgrund des geplanten Verkehrsprojekts aber nicht mehr im bisherigen Ausmass genutzt werden könne. Die Aussage der Einsprecher liesse sich zunächst so verstehen, dass die benachbarte Parzelle GB Balsthal Nr. 666 nur privat (nämlich durch deren Eisenbahntunnel) gehörig erschlossen sei; dies obwohl jede Parzelle im Baugebiet einer bestimmungsgemässen öffentlichen Erschliessung bedarf. Zur Erschliessung wird im Folgenden im Zusammenhang mit der Einsprache der Eggenschwiler Transporte AG näher einzugehen sein. An dieser Stelle genügt der Hinweis, dass die Nutzung der benachbarten Liegenschaft GB Nr. 666 in der Gewerbezone keiner privaten Erschliessung durch einen alten Bahntunnel bedarf; eine solche ist im Erschliessungsplan auch nicht vorgesehen (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts vom 21. August 2003 [VWBES.2002.294], E. II.7 in fine).

Die Einsprecher machen sinngemäss geltend, das aufgelegte Verkehrsprojekt sei aufgrund der geplanten Wegführung des Lebernwegs unzweckmässig, werde diese doch dadurch überschwemmungsgefährdet (Ziff. 8).

Nördlich der Dünnern biegt der Hunweg heute zum Guntenfluhweg ab. Diese Verbindung wird durch die neue Entlastungsstrasse abgeschnitten und daher mit einer neuen Personenunterführung Hunweg ersetzt. Diese verläuft parallel zur Dünnern in der Bachböschung und dient Fussgängern und Radfahrern als Verkehrsweg (Technischer Bericht, 30. September 2017, Kap. 3.2.2, S. 12). Zudem ist zur Sicherstellung der Langsamverkehrsverbindungen auf dem Lebernweg eine weitere Personenunterführung (Fuss- / Radweg) vorgesehen.

Der Umweltverträglichkeitsbericht vom 20. September 2017, welcher orientierend auflag, äussert sich in Kap. 9.3 (S. 69 ff.) auch zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen. Kap. 9.3.2 (S. 70 ff.) beurteilt die Auswirkungen während der Bauphase (Einfluss von Bauten und/oder deren Baugruben auf das Grundwasser). In diesem Zusammenhang wird im Bericht, worauf auch die Einsprecher verweisen (Ziff. 8), das Risiko erwähnt, dass bei starken Regenereignissen "ein kurzfristiger Anstieg [des Grundwassers] bis auf das neuen Wegniveau nicht ganz ausgeschlossen sei" (a.a.O., Kap. 9.3.2, S. 71). Im Technischen Bericht wird dieses Risiko wie folgt beschrieben: "Aufgrund der Hochwasseraufzeichnungen ist jedoch davon auszugehen, dass der tiefste Punkt der Unterführung (Hunweg) ca. einmal pro Jahr kurzfristig überschwemmt wird."

In der einlässlichen Einsprachebegründung ist als "Beweis" für das gerügte Überschwemmungsrisiko ein Bild der Dünnern bei Hochwasser (14. Januar 2018) abgebildet. Dieses ist nicht tel quel auf die neue Situation übertragbar, weil es sich beim aufstossenden Wasser um Quellwasser der Hunquelle handelt. Das aufgrund von Hochwasser bestehende Risiko wurde wiederum in den technischen Unterlagen des Projekts beurteilt und in der (bisherigen) Planung auch berücksichtigt. Es scheint sinnvoll, dass einem seltenen (einmal im Jahr), aber latenten Risiko auf pragmatische Art und Weise begegnet wird, insbesondere auch weil die Liegenschaften erschlossen bleiben. Ein solches Vorgehen ist von seiner Ziel-Mittel-Relation her verhältnismässig und somit sicherlich zweckmässig.

Die entsprechende Rüge muss daher als unbegründet abgewiesen werden.

Die Einsprecher leiten ihre (enteignungsrechtlichen) Ansprüche aus dem Nutzungsvertrag vom 6. Februar 2017 ab, in welchem Ernst Bräker und Peter Eggenschwiler der Eggenschwiler Transporte AG (in welcher Peter Eggenschwiler einzelzeichnungsberechtigter Präsident des Verwaltungsrates ist) ein "Nutzungsrecht am Weg und an der Gleisanlage" eingeräumt haben. Ob im vorliegenden Fall eine (materielle oder formelle) Enteignung gegeben ist oder nicht, muss vorab im Landerwerbsverfahren durch die zuständige Behörde beantwortet werden. In diesem Verfahren wird auch der geltend gemachte Entschädigungsanspruch der Einsprecher zu beurteilen sein. Diese Frage muss weder im vorliegenden Verfahren, noch durch den Regierungsrat entschieden werden.

Die Einsprecher machen zudem geltend, die durch das Verkehrsprojekt verbundene "Vereitelung" der Tunnelnutzung müsse unumgänglich sein, um das im öffentliche Interesse liegende Ziel zu erreichen (Ziff. 10). Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf BGE 90 I 328, S. 331. Das Urteil aus dem Jahr 1964 befasst sich unter der Regeste 'Eigentumsgarantie' mit dem Thema der Enteignung. Bereits in diesem mehr als 50-jährigen Gerichtsurteil wurde allerdings stipuliert: "Dabei genügt es nicht, dass die abtretende Sache für die Durchführung des Unternehmens geeignet wäre; ihre Erwerbung muss vielmehr unumgänglich sein, um das im öffentlichen Interesse liegende Ziel zu erreichen. Das ist freilich nicht nur dann anzunehmen, wenn das Unternehmen ohne die Sache überhaupt nicht durchführbar wäre, sondern schon dann, wen es ohne sie nicht zweckmässig oder nur mit einem unverhältnismässigen Mehraufwand ausgeführt werden könnte", E. 3, S. 331. Ohne die Weiterentwicklung der Rechtsprechung zu diesem Thema zu verfolgen, kann mit Bezug auf das besagte Urteil an dieser Stelle klar stipuliert werden, dass die von den Einsprechern verlangte Höherführung der neuen Strasse aus Sicht des Orts- und Landschaftsbildes mit gravierenden Nachteilen und auch mit substantiellen Mehrkosten verbunden wäre. Die entsprechende Rüge ist somit abzuweisen, wobei die Frage, ob überhaupt ein Enteignungstatbestand vorliegt, an dieser Stelle ausdrücklich offengelassen werden kann und soll.

Die Einsprecher machen geltend, dass dem Bauzonenplan vom 21. Juni 2000 / 3. Dezember 2002 zugrundeliegende Strassenbauprojekt "beweise eindeutig", dass auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur durchaus Rücksicht nehmen könne (Ziff. 11).

Im (alten) kantonalen Richtplan 2000 und entsprechend im Bauzonenplan der Gemeinde war im Zusammenhang mit einer zukünftigen Entlastungsstrasse ein Ast in Richtung Thal vorgesehen. Aus verschiedenen Gründen wurde im aufgelegten Projekt aber auf den Anschlussast Thal verzichtet (Raumplanungsbericht vom 30. September 2017, Kap. 2.3.9, S. 25). Der Ast ist denn auch im kantonalen Richtplan (vom Bundesrat am 24. Oktober 2018 genehmigt) nicht mehr enthalten.

Die Zweck- und Rechtmässigkeit der angesprochenen, beinahe 20-jährigen Projektvariante wurde nie überprüft. Die daraus abgeleiteten Strassenlinien sind dann konsequenterweise auch nur orientierend im Plan enthalten. Die 20-jährige Variante vermag somit nichts zu "beweisen", weshalb dieser Hinweis an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden muss. Aus dieser Projektva-

riante zu schliessen, eine Höherlegung sei problemlos möglich (Ziff. 14 - 16), ist unzulässig, wurde doch diese (alte) Projektvariante nie "zu Ende" gedacht.

Die Einsprecher rügen eine fehlende Interessenabwägung, insbesondere was die Höhenlage der neuen Entlastungsstrasse anbelangt.

Die Einsprecher machen sich in Ziff. 12 ihrer einlässlichen Einsprachebegründung für die Interessen der Eggenschwiler Transporte AG stark. Diese werden in der Folge unter deren eigenen Einsprache beurteilt.

Die Einsprecher bringen vor, das Verkehrsprojekt verunmögliche ihnen, aus dem bestehenden Guntenfluhtunnel Einkünfte aus Nutzungsabgaben an Dritte zu generieren (Ziff. 13). Damit stelle das Projekt einen unverhältnismässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar. Sie rügen sinngemäss eine Einschränkung ihrer Wirtschaftsfreiheit gemäss Art. 27 der Bundesverfassung (BV; SR 101). Wodurch in casu allerdings gegen die Wirtschaftsfreiheit verstossen wird, konkretisieren die Einsprecher nicht weiter. Neben dem Umstand, dass jede wirtschaftliche Tätigkeit nur im Rahmen der Rechtsordnung zulässig ist (dazu hinten mehr), spricht auch die Geringfügigkeit des geltend gemachten Rechts (Fr. 3'400.00 per annum) gegen einen Verstoss gegen den verfassungsrechtlichen Fundamentalgrundsatz der Wirtschaftsfreiheit.

Der Einwand geht fehlt; die Einsprache ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

In Ziff. 14 greifen die Einsprecher (wie bereits in Ziff. 11) auf das Vorgängerprojekt aus dem Jahre 2000 zurück und rügen eine fehlende Interessenabwägung zwischen diesem und dem aufgelegten Projekt ("Eine Interessenabwägung mit dem im heute gültigen Zonenplan der Einwohnergemeinde Balsthal planlich sichergestellten Vorgängerprojekt fehlt gänzlich, was einer der gravierendsten materiell rechtlichen Mängel im Projekt Verkehrsanbindung Thal ist und zu einem willkürlichen Ergebnis führt"). Die Einsprecher machen geltend: "Dieses Vorgängerprojekt nimmt auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur Rücksicht und belässt die sinnvolle, kommerziell vorteilhafte und umweltfreundliche Verkehrsanbindung, zum Beispiel von GB Balsthal Nr. 666 und weiteren Interessenten durch den bestehenden Guntenfluhtunnel an öffentliche Strassen- und Schienennetz".

Eine umfassende Interessenabwägung wurde durchaus vorgenommen (vgl. Raumplanungsbericht vom 30. September 2017, Kap. 3, S. 40 ff.). Aufgrund der Erfahrungen aus den Plangenehmigungsverfahren der Vorgängerprojekte wurde dabei der Einpassung ins Ortsbild und in die Landschaft eine grosse Bedeutung beigemessen. In dieser Abwägung wurde das (hier strittige) Projekt Verkehrsanbindung Thal mit der sogenannten Nullvariante (ohne Verkehrsanbindung Thal) gegeneinander abgewogen. In den Vergleich (Abwägung) wurde naturgemäss eine Weiterentwicklung der Verkehrsanbindung aus dem Jahr 2000 aufgenommen (nämlich jene aus dem Jahr 2010, für den Entwicklungsprozess kann auf den Raumplanungsbericht, Anhang; S. 49 ff., verwiesen werden). Im Rahmen der Projektweiterentwicklung erfuhr auch die sogenannte Nullvariante zahlreiche Änderungen gegenüber der Variante aus dem Jahr 2000. Die Einsprecher verlangen nun auf Grund der besseren Verkehrserschliessung einer benachbarten Parzelle (GB Nr. 666) den Sprung auf Feld 1, wobei alle Erkenntnisse seit dem Jahr 2000 negiert werden müssten. Dieses Vorgehen scheint per se nicht zielführend.

Die Rüge einer fehlenden Interessenabwägung geht offensichtlich fehl; die implizite Rüge, man hätte das Vorgängerprojekt aus dem Jahr 2000 in die Interessenabwägung aufnehmen müssen, negiert die Natur eines Planungsprozesses und muss als unbegründet abgewiesen werden.

Die Einsprecher leiten die "Ernsthaftigkeit" der Projektvariante aus dem Jahr 2000 aus dem Umstand ab, dass diese im Bauzonenplan der Gemeinde planlich sichergestellt worden sei (Ziff. 15).

Der kommunale Bauzonenplan aus dem Jahr 2000 kann logischerweise nur den Kenntnisstand betreffend Verkehrsanbindung aus dem Jahr 2000 abbilden, dass er dies nur orientierend tut, wurde bereits ausgeführt. Wieso darin die "Ernsthaftigkeit" einer Variante abgeleitet werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die entsprechende Rüge ist daher als unbegründet abzuweisen.

Die Einsprecher machen zudem gelten, sie seien für die geplanten Rodungen und Sprengarbeiten auf ihrem Grundstück angemessen zu entschädigen. Dieser Aspekt ist andernorts und nicht im vorliegenden Verfahren zu beantworten, weshalb auf dieses Anliegen nicht eingetreten werden kann.

Zusammenfassend erweist sich die Einsprache als unbegründet und ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.3.5 Einsprache Nr. 12: Eggenschwiler Transporte AG

Die Eggenschwiler Transporte AG, v.d. Rechtsanwalt Othmar Schmid, Feldbrunnen-St. Niklaus, erhob mit Eingabe vom 28. November 2017 Einsprache gegen das Projekt Verkehrsanbindung Thal. Sie beantragte darin die Abweisung des Projekts unter Kosten- und Entschädigungsfolge. Gleichzeitig stellte sie den Antrag, das Verfahren sei bis zur Auflage der Ortsplanung der Gemeinde Balsthal zu sistieren und ihr sei eine Frist von 30 Tagen zur Einreichung einer einlässlichen Beschwerdebegründung einzuräumen.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2017 räumt das instruierende Bau- und Justizdepartement der Einsprecherin eine Frist zur einlässlichen Begründung bis 19. Januar 2018 ein. Diese beantragte mit Eingabe vom 19. Januar 2018 eine Erstreckung der Frist bis 19. Februar 2018, welche ihr eingeräumt wurde. Mit Eingabe vom 19. Februar 2018 reichte die Eggenschwiler Transporte AG ihre einlässlich begründete Einsprache ein. Darin beantragte sie eine weitere Frist von 30 Tagen zur umfassenden Begründung ihre Einsprache.

Mit Verfügung vom 2. Mai 2018 wies das instruierende Bau- und Justizdepartement die Verfahrensanträge und den Beweisantrag auf Durchführung eines Augenscheins mit Parteibefragung ab.

Inhaltlich ist die Eingabe der Eggenschwiler Transporte AG weitgehend identisch mit der Einsprache von Ernst Alfred Bräker und Peter Stephan Eggenschwiler.

Vorab zur Parzelle GB Balsthal Nr. 666 der Eggenschwiler Transporte AG: Gemäss aktuellem Zonenplan der Gemeinde Balsthal (genehmigt mit RRB Nr. 2398 vom 3. Dezember 2002) liegt die Parzelle in der reinen Gewerbezone (GR II). § 16 Abs. 1 des Zonenreglements lautet wie folgt: "In der reinen Gewerbezone GR II sind mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie eine betriebsnotwendige Wohnung zulässig. Nicht zulässig sind Betriebe mit regem Verkehr von Fahrzeugen über 3.5 t. Pro Tag werden maximal 50 Fahrzeugbewegungen über 3.5 t über die Brunnersmoosstrasse zugelassen, wobei die Bewegungen flächenanteilsmässig über die Grundstücke GB Nrn. 666 und 3044 verteilt werden. Auf GB Balsthal Nr. 666 entfallen 23 Fahrzeugbewegungen, auf GB Balsthal Nr. 3044 entfallen 27 Fahrzeugbewegungen".

Gemäss kommunalem Erschliessungsplan ist die Parzelle GB Balsthal Nr. 666 ab der Brunnersmoosstrasse erschlossen. Die Augstbachbrücke des Hunwegs und die Dünnernbrücke des Lebernwegs sind mit einem Fahrverbot für LKW belegt und auf der fortführenden Brunnersmoosstrasse gilt ein Fahrverbot bis zur Badeanstalt Moos (Zubringerdienst und Landwirtschaft gestattet). Die Parzelle GB Balsthal Nr. 666 (berechtigte Parzelle) liegt gemäss aktueller Zonenplanung der Gemeinde Balsthal in der reinen Gewerbezone II.

Nach eigenem Bekunden führt die Eggenschwiler Transporte AG täglich über 120 LKW-Fahrten aus, davon rund 100 Fahrten durch den Guntenfluhtunnel (einlässliche Beschwerdebegründung,

Ziff. 10, S. 8). Sie schreibt: "Die Einsprecherin nutzt den bestehenden Guntenfluhtunnel gemäss Nutzungsvertrag täglich; sie ist auf diese betriebsnotwendige Erschliessung angewiesen" (a.a.O., Ziff. 9, S. 7). Zudem rügt die Eggenschwiler Transporte AG die Erschliessung gemäss Erschliessungsplan über die Brunnersmoosstrasse als ineffizient, nicht umweltfreundlich und nicht ökonomisch (a.a.O., Ziff. 12). Über die Brunnersmoosstrasse müsse sie einen Umweg von 1.8 km zurücklegen, was mit einem Zeitverlust von durchschnittlich fünf Minuten verbunden sei (vermutlich verglichen mit einer Fahrt durch den Guntenfluhtunnel). Bei den gemäss Zonenreglement zulässigen 23 Fahrten entstünden ihr, so die Einsprecherin, Mehrkosten von Fr. 87'539.15 (Zeitaufwand und LSVA). In der einlässlichen Einsprachebegründung bezeichnet die Einsprecherin den von ihr aus ihrer betrieblichen Tätigkeit entstehenden Güterverkehr mit Hinweis auf § 28 Abs. 3 PBG als gross. Aufgrund des nach eigenem Bekunden von der Eggenschwiler Transporte AG produzierten Schwerverkehrs ist kaum anzunehmen, dass das von ihr auf GB Nr. 666 betriebenen Gewerbe zonenkonform ist. Zudem gehört der Guntenfluhtunnel nicht zur öffentlichen Erschliessung der Parzelle, was auch das Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom 21. August 2003 (VWBES.2002.294) festgehalten hat: "Für die Nutzung der Gewerbezone gemäss Zonenplan ist diese von der Beschwerdeführerin gewünschte private Erschliessung [durch den Guntenfluhtunnel] jedoch nicht notwendig und im Erschliessungsplan ist sie auch nicht vorgesehen" (E. II.7. S. 6). Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen, dass die Eggenschwiler Transporte AG ihre Parzelle GB Nr. 666 zonenwidrig nutzt und aus der von ihr geübten rechtswidrigen Nutzung nunmehr sogar noch Einwände gegen die geplante Führung der neuen Entlastungsstrasse konstruiert. Wird die Parzelle aber gemäss geltendem Zonen- und Erschliessungsplan genutzt, so entsteht gar kein Konflikt zwischen neuer Strasse und Grundstücksnutzung.

Die Einsprecherin wendet mit Ziff. 11 ein, bei Sport- und Publikumsanlässen werde die Zufahrt zum Grundstück GB Balsthal Nr. 666 via Hunweg und Lebernweg verunmöglicht. Während solchen Anlässen erlaube dies die Einwohnergemeinde Balsthal jeweils. Bei Sport- und Publikumsanlässen bleibt jedoch mit dem Projekt die Möglichkeit der Zufahrt via Städtchen Klus - Hunweg - Lebernweg und Brunnersmoosstrasse für Personenwagen erhalten. (siehe Erschliessungsplan, Situation 1:500, Dok. Nr. 2TK.00581-2-202 und Technischer Bericht, Kap. 3.1.1, Dok.Nr. 2TK.00581-G-204). Für LKW's ist diese Verbindung aufgrund der geringen Tragfähigkeit der Brücken nicht zweckmässig. Diese Zufahrtmöglichkeit bei Grossanlässen wurde mit den Zuständigen der Einwohnergemeinde Balsthal abgesprochen. Der Einwand geht fehlt; die Einsprache ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

Mit Ziff. 18 bringt die Einsprecherin ein, die hydrologischen Eingriffe bei der Hunquelle könne Schäden hervorrufen. Sollten wider Erwarten Schäden entstehen, werden die Behebung der Schäden bzw. die Entschädigungen in einem separaten Verfahren behandelt.

Was die anderen Rügen anbelangt, so kann auf die entsprechenden Ausführungen zur Einsprache Bräker / Eggenschwiler hiervor verwiesen werden.

Zusammenfassend muss an dieser Stelle konstatiert werden, dass die Eggenschwiler Transporte AG mit ihrer Einsprache über weite Strecken mit einer von ihr geübten Nutzung der Parzelle GB Nr. 666 begründet, die allem Anschein nach nicht rechtmässig ist; womit ihre Rügen natürlich ins Leere gehen. Die aktuelle Nutzung der Parzelle muss nicht an dieser Stelle vertieft abgeklärt werden, dafür ist die örtliche Baubehörde zuständig.

Die Rügen der Eggenschwiler Transporte AG sind somit unbegründet bzw. unbeachtlich. Deren Einsprache ist daher als unbegründet abzuweisen, soweit überhaupt darauf eingetreten werden müsste.

2.3.6 Einsprache Nr. 13: Konkursmasse 1C Commercial Real Estate AG

Die Konkursmasse 1C Commercial Real Estate AG, v.d. Rechtsanwalt Othmar Schmid, Feldbrunnen-St. Niklaus, erhob mit Eingaben vom 28. November 2017 und 19. Februar 2018 (einlässliche Begründung) Einsprache gegen das Projekt Verkehrsanbindung Thal.

Mit Schreiben an Rechtsanwalt Schmid vom 16. November 2018 stellte das instruierende Bau- und Justizdepartements klar, dass die Einsprecherin gemäss aktuellem Auszug aus dem Grundbuch nicht mehr Grundeigentümerin der Liegenschaft GB Balsthal Nr. 2959 eingetragen ist. Sie bat Rechtsanwalt Schmid, gegenüber dem Bau- und Justizdepartement innert Frist um Mitteilung, ob die Einsprecherin weiterhin am Verfahren teilnehmen und falls ja, sei deren Legitimation kurz auszuführen. Allenfalls sei ein neues Vertretungsverhältnis durch Vollmacht nachzuweisen. Mit Schreiben vom 30. November 2018 teilte Rechtsanwalt Schmid dem Bau- und Justizdepartement mit, dass sich die neue Eigentümerin nicht bei ihm habe vernehmen lassen. Zudem reichte er ein Schreiben des Kantonalen Konkursamtes ein. Dieses hatte Rechtsanwalt Othmar Schmid - als Reaktion auf dessen Schreiben an die neue Eigentümerin - am 22. November 2018 mitgeteilt, dass die 1C Commercial Real Estate AG nicht mehr Eigentümerin des Grundstückes in Balsthal sei, "womit auch kein Interesse an der Weiterführung der Einsprache gegen die Verkehrsanbindung Thal besteht".

Mit Schreiben des Bau- und Justizdepartements vom 3. Dezember 2018 wurde der neuen Grundeigentümerin, der Moser Maschinen und Immobilien AG, Gerlafingen, Frist gesetzt, mit allen Rechten und Pflichten in das hängige Einspracheverfahren einzutreten, andernfalls werde das Einspracheverfahren ohne sie fortgesetzt. Die Moser Maschinen und Immobilien AG liess sich gegenüber dem instruierenden Bau- und Justizdepartement nicht vernehmen.

Das Einspracheverfahren kann daher bezüglich 1C Commercial Real Estate AG als gegenstandslos von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden.

2.3.7 Einsprache Nr. 14: Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Mit Eingabe vom 28. November 2017 reichte der Verkehrs-Club der Schweiz VCS, vertreten durch dessen Sektion Solothurn, diese wiederum handelnd durch deren Präsidenten Fabian Müller, beim Regierungsrat Einsprache betreffend die öffentliche Planauflage Verkehrsanbindung Thal ein. Er beantragt die Nichtgenehmigung des kantonalen Erschliessungsplans Verkehrsanbindung Thal, Teil Entlastungstrasse, des Teilzonenplans "Verkehrsanbindung Thal" und des Rodungsplans. Eventualiter sei die Sache zur Überarbeitung und Neuauflage zurückzuweisen.

Seine Legitimation zur Einsprache leitet der VCS aus der UVP-Pflicht des Projekts ab. Demnach sei der VCS Schweiz gemäss Art. 55 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) in Verbindung mit Ziff. 20 Anhang VBO (Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; SR 814.076) zur Einsprache legitimiert. Die Sektion Solothurn wiederum sei vom VCS Schweiz im Sinne von Art. 55 Abs. 5 USG generell zur Einsprache ermächtigt. Die Sektion Solothurn des VCS sei gemäss § 16 Abs. 2 PBG und seiner Statuten zur Einsprache legitimiert. Auf die frist- und formgerecht erhobene Einsprache vom 28. November 2017 ist daher grundsätzlich einzutreten.

Der VCS fasst seine Gründe für die beantragte Nichtgenehmigung der Planung einleitend wie folgt zusammen (Abstract): (1) Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage in der Klus bei Balsthal rechtfertige keinen Kapazitätsausbau, (2) die Attraktivierung des Thals und des oberen Hauensteins als Schwerverkehrsausweichroute könne nur mit einem Verzicht auf eine Umfahrungsstrasse verhindert werden, (3) die Variante mit einer stark verbesserten ÖV-Anbindung der Thalbrücke kombiniert mit einem attraktiven P+R-Angebot sei nicht geprüft worden, (4) im betroffenen Gebiet lägen mehrere Schutzzonen; mit der geplanten Umfahrung werde das Erscheinungsbild der Klus nachhaltig negativ geprägt, (5) das geplante Strassenprojekt bringe volks-

wirtschaftlich keine Vorteile; die Nachteile überwögen allfällige Vorteile, (6) der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) verletzt das vom BAFU formulierte Regelwerk für eine Umweltverträglichkeitsprüfung in den Bereichen Fauna und Flora.

2.3.7.1 Verkehrszahlen

Die Rügen des VCS bezüglich der Verkehrszahlen sind identisch mit jenen des WWF, weshalb grundsätzlich auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann (vgl. Ziff. 2.3.3.1 hievor).

Vorab ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass nicht die Verkehrszahlen das strittige Projekt begründen, sondern das seit langem bestehende Verkehrsproblem, dessen Lösung im Richtplan abgebildet ist (sowohl in der Fassung von 2000 als auch in jener von 2018). Dies in der Abstimmungskategorie "Festsetzung", womit das Vorhaben im Richtplan als räumlich abgestimmt bezeichnet wird (Raumplanungsbericht vom 30. September 2017, Ziff. 1.4.1, S. 8). Der Richtplan wiederum ist behördenverbindlich, bindet diese also in ihrem planerischen Ermessen.

Der VCS beurteilt die im UVB verwendeten Zahlen als veraltet. Zudem würden themenabhängig unterschiedliche Zahlen verwendet, so werde im UVP am einen Ort auf die Verkehrszahlen 2015 (Luftreinhaltung) hingewiesen, andernorts auf jene von 2010 (Entwicklung des Verkehrs), wobei die Zahlen aus dem Jahr 2015 ignoriert würden.

Gemäss Verkehrszahlen des Kantons habe sich aber - so der VCS - auf der Durchfahrt durch die Klus (Zählstelle Nr. 723) zwischen 2010 und 2015 ein Rückgang der Verkehrszahlen ergeben (gemäss DTV um über 5 %). Dieser Rückgang zeige sich auch auf den Zählstellen Nrn. 208 und 209. Würde diese Entwicklung gemeinsam betrachtet, betrage der Rückgang des DTV zwischen 2010 und 2015 6.45 %. Auch der Vergleich mit dem Jahr 2005 zeige eine Verkehrsabnahme. Die Argumentation für das Projekt insgesamt, aber auch im UVB gehe jedoch von einer deutlichen Verkehrszunahme aus. Die Zahlen der letzten zehn Jahre zeigten aber, dass diese Prognose falsch sei.

Grundsätzlich ist es aber nicht eine Frage der jüngsten Verkehrsentwicklung, sondern der Höhe der heutigen wie auch zukünftigen Verkehrsbelastung (Prognose). So weist der Strassenabschnitt bereits heute eine Verkehrsnachfrage auf, die teils über der Kapazitätsgrenze liegt.

Da der Strassenverkehr zu 70 % hausgemacht sei, d.h. durch die Bevölkerung des Thals, seien auch die verwendeten Zahlen für das Bevölkerungswachstum im Thal für die Verkehrszahlen relevant. Die vom projektierenden Amt verwendete Bevölkerungsentwicklung sei nicht nachvollziehbar, zeige doch die Entwicklung auch in diesem Bereich während der letzten zehn Jahre keine markante Veränderung, womit auch keine Verkehrszunahme infolge Bevölkerungswachstums zu erwarten sei. Eine Verkehrszunahme ist aber sehr wohl auch bei einem Nullwachstum der Bevölkerung möglich (was sich seit dem Jahr 2000 auch zeigte), nämlich dann, wenn der Motorisierungsgrad und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zunehmen. Darüber hinaus sind nicht alle Fahrten den Wegpendlern (Werktagsverkehr der ortsansässigen Bevölkerung) zuzuschreiben. So tragen auch die Zupendler, wie auch der Nutz- und Freizeitverkehr der Verkehrsnachfrage bei.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsprognose einerseits dem Nachweis der umweltrechtlichen Bestimmungen und andererseits dem Nachweis der zukünftigen Wirkung der aufgewendeten finanziellen Mittel dient. Um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, das Projekt negiere die damit verbundenen umweltrechtlichen Auswirkungen, wurde durch die Projektanten bewusst eine relativ hohe Verkehrszunahme gewählt ("worst case", vgl. Kap. 4.4 im Umweltbericht). Dies ist nicht zu beanstanden. Bewegen sich die umweltrechtlichen Auswirkungen im gesetzlichen Rahmen, obwohl – wie dies der VCS behauptet – die Verkehrsprognose tiefer hätte angesetzt werden müssen, so ist dies weder unrecht- noch unzweckmässig und müsste eigentlich auch im Sinne des VCS sein. Wenn dieser nun im Ergebnis geltend macht,

im UVB müsste mit geringeren Verkehrszahlen und somit geringeren umweltrechtlichen Auswirkungen operiert werden, ist und kann ihm nicht gefolgt werden. Fällt die umweltrechtliche Beurteilung des "worst cases" im UVB positiv aus, wird das Ergebnis zwingend bei geringeren Verkehrszahlen positiv ausfallen, weshalb die Rüge des VCS punkto zu hoher Verkehrsprognose als unbegründet abzuweisen ist.

Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) ist die massgebende Grundlage zur Festlegung des Mengengerüsts Verkehr bei allen Strassenbauprojekten des Kantons Solothurn. Mit den Zahlen des Gesamtverkehrsmodells 2010 (GVM 2010) wurden die Zahlen des aktuellsten Verkehrsmodells verwendet, welches zum Zeitpunkt der Erstellung des UVB im Jahre 2017 zur Verfügung stand (das GVM wurde wohl in der Folge aktualisiert [GVM 2015], diese Aktualisierung allerdings erst im Jahre 2018 abgeschlossen; das GVM 2015 steht erst seit dem Frühling 2018 zur Verfügung). Zur Kalibrierung des Verkehrsmodells dienen die jeweils flächendeckenden Verkehrserhebungen, welche im Kanton Solothurn alle fünf Jahre durchgeführt werden. Dementsprechend basiert das GVM 2015 auf den Erhebungen aus dem Jahr 2015. Die in einem Verkehrsmodell aufgeführten Daten beinhalten weit mehr als Verkehrserhebungen vor Ort. Es berücksichtigt diverse verkehrsrelevante Strukturdaten wie die Bevölkerungszahlen, Anzahl der Beschäftigten, Bestand an Personenwagen, Anzahl Parkplätze, Anzahl Abonnemente des öffentlichen Verkehrs, Dimension und Lage der Bauzonen, Dimension und Lage der Verkaufsflächen, vorhandene Freizeitangebote u.a.m. Das GVM ist deshalb das geeignete Instrument (Modell) zur Berechnung von Prognosezuständen. Der UVB hat für die Festlegung der prozentualen Aufteilung der Verkehrszusammensetzung (Motorräder, Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen [Schwerverkehr]) die aktuellen Zahlen der Verkehrserhebungen 2015 berücksichtigt, was nicht zu beanstanden ist.

Somit geht die Rüge des VCS fehl, im UVB seien die Verkehrszahlen beliebig verwendet worden. Die Einsprache ist in diesem Punkt als unbegründet abzuweisen.

Der Vollständigkeit halber sollen an dieser Stelle noch einige Ausführungen zum seitens VCS ins Feld geführten Rückgangs der (lokalen) Verkehrszahlen gemacht werden (vgl. auch Ziffer 2.3.3.1, 4. Absatz): Der durchschnittliche, tägliche Verkehr (DTV) hat vor Ort zwischen 2010 und 2015 zwar zahlenmässig abgenommen, dies allerdings auf sehr hohem Niveau und nur in geringem Ausmass. Gemäss der letzten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2015 hat der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bei der automatischen Zählstelle Nr. 723 von 20'780 auf 19'920 abgenommen. Prozentual beträgt der Rückgang wohl rund 4.2 % (oder 860 Fahrten), in absoluten Zahlen ist der Verkehr allerdings noch immer sehr hoch (vergleichbar mit dem DTV in Ballungsräumen des Kantons). Zudem steht die Abnahme des Verkehrs auch in einem Zusammenhang mit der Stagnation der Wohnbevölkerung im Thal, bedingt auch durch die Hemmung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gebiets durch die nicht funktionierende Verkehrsanbindung.

Korrekt ist auch das vom VCS propagierte Zusammengehen von öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV). Aus diesem Grund ist der Ausbau der ÖV-Verbindungen Bestandteil der Mobilitätsstrategie. Dieser Ausbau findet vor der Inbetriebnahme der Verkehrsanbindung Thal statt und soll einer Verlagerung vom ÖV hin zum MIV entgegenwirken. Bereits wurden einige zusätzliche ÖV-Kurse in das Angebot aufgenommen, weitere werden im Rahmen der ÖV-Angebotsplanung folgen.

Einerseits rügt der VCS, die Verkehrszahlen würden zu hoch angesetzt, andererseits rügt er, die Zahlen seien im UVB zu tief. Dort wo der VCS - nota bene fälschlicherweise - der Meinung ist, die Verkehrszahlen würden zur Begründung des Projekts an sich herangezogen, hält er die Zahlen zu hoch, dort wo sie alsdann zur Beurteilung der Umweltauswirkungen im UVB verwendet werden, sind dieselben Zahlen dann plötzlich zu tief. Diese Einschätzung muss als ergebnisorientiert beurteilt werden, die Rüge betreffend Verkehrszahlen als unbegründet abgewiesen werden.

2.3.7.2 Landschaftsschutz

Die Rügen des VCS bezüglich Landschaftsschutz sind identisch mit jenen des WWF, weshalb grundsätzlich auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann (vgl. Ziff. 2.3.3.2 hiervor).

Der VCS weist darauf hin, dass das vom Strassenprojekt betroffene Gebiet in mehreren Schutzgebieten liege (ISOS, Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung [BLN], Juraschutzzone). Nach seiner Auffassung werde das Erscheinungsbild der Klus durch die neue Umfahrungsstrasse negativ geprägt. Die geplante Umfahrungsstrasse quere in einer gewissen Höhe den südlichen Teil der Klus und trete durch das geplante Viadukt sehr dominant in Erscheinung und beeinträchtige somit die geschützte Landschaft und das geschützte Ortsbild in unzulässiger Weise.

Das Viadukt komme wohl nicht in das BLN-Gebiet zu liegen, so der VCS, aber direkt an dessen Rand, weshalb es das BLN-Gebiet klar beeinflusse. Zudem sei ein im ISOS verzeichnetes Ortsbild betroffen. Bei der Umfahrungsstrasse handle es sich zwar nicht um eine Bundesaufgabe nach Art. 7 NHG, doch seien aufgrund der gewässer- und waldrechtlichen Aspekte und der notwendigen Bewilligungen Bundesaufgaben betroffen. Die Bundesinventare seien zudem auch von den kantonalen Behörden im Rahmen von kantonalen Planungen zu beachten. In der gegebenen Situation hätte schon längst eine Begutachtung durch die ENHK und/oder EDK stattfinden müssen, um eine ausreichende Entscheidungsgrundlage zu haben; dies sei nachzuholen.

Das Tunnelportal Süd betreffe ein Vorranggebiet Natur und Landschaft gemäss Richtplan. Im UVB werde argumentiert, dass der Eingriff im Grenzbereich zu liegen komme und er wird nur leicht negativ beurteilt. Da dieser Bereich, so der VCS, neben stark beanspruchten Flächen liege, sehr sensibel sei und die letzte Fläche einer ursprünglich viel grösseren einzigartigen Landschaft darstelle, sei der Eingriff massiv. Die bisherige Grenze sei optisch in einer Linie entlang der Industriegebäude gelegen. Diese Linie / Grenze werde nun mit dem Eingriff der Strasse, insbesondere deren Höhenlage und dem Südportal, durchbrochen und der Wert der Landschaft massiv beeinträchtigt. Diese Elemente müssten in eine Neubeurteilung einfliessen.

Der Raumplanungsbericht hält fest, dass das Projekt nicht in einem BLN-Gebiet liegt, was unbestritten ist. Auf der dem Strassenprojekt gegenüberliegenden Seite liegt die östliche Hälfte der Klus, gebildet von der Ravellenflue (Geotyp) und dem Chluser Roggen (BLS 1020). Darin liegt auch das Schloss Neu Bechburg. Die Kantone müssen das BLN bei der Erstellung ihrer Richtpläne berücksichtigen (Art. 2a der Verordnung über das Bundesinventar über Landschaften und Naturdenkmäler; SR 451.11). Das BLN-Inventar ist in Art. 5 ff. des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) geregelt. Das Inventar besteht u.a. aus einer Karte. Diese grenzt das BLN-Gebiet vom Umland ab, wobei die Karte im Massstab 1:25'000 massgebend ist. Es trifft somit nicht zu, dass das BLN-Gebiet – wie vom VCS geltend gemacht wird – quasi auf die gegenüberliegende (westliche) Seit der Klus "ausstrahlt" und auch dort die Einhaltung der Schutzziele verlangt. Die Schutzziele müssen (und können) innerhalb des Perimeters erreicht werden. Das BLN-Gebiet Ravellenflue und Chluser Roggen liegt ausserhalb des Strassenprojekts und ist somit für dieses rechtlich nicht relevant. Damit entfällt auch die vom VCS verlangte Einholung eines Gutachtens der ENHK und/oder EDK. Der entsprechende Antrag wird somit als unbegründet abgewiesen.

Richtig ist, dass das Strassenprojekt die Innere Klus betrifft, welche im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) verzeichnet ist (Raumplanungsbericht vom 30. September 2017, Ziff. 1.3.2). Das ISOS wurde im kantonalen Richtplan und in der kommunalen Nutzungsplanung umgesetzt. Im Rahmen dieser Planungen wurde eine Interessenabwägung vorgenommen, im Gebiet Neumatt resultierten dabei keine Schutzvorschriften. Allerdings ist das ISOS bei kantonalen Aufgaben, in welchen Bundesgelder zum Einsatz kommen, weiterhin direkt anwendbar. Im ISOS sind betreffend "Klus" folgende Empfehlungen enthalten: "Jede Massnahme ist zu unterstützen, welche die historische Bedeutung des Städtchens

betont und dessen Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführt. Massnahmen zur Eindämmung der durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastung sind zu realisieren. (…) Bei so viel Brachland dürfte es vorliegend möglich sein, die dem Städtchen vorgelagerten Grünräume als unüberbaubare Zonen zu erklären, damit die Abgrenzung zwischen den einzelnen Siedlungsteilen, aber auch zu Balsthal klar erkennbar bleiben. Dazu zählen ebenfalls die Freiräume der locker bebaubaren Flächen zwischen der Kantonsstrasse und dem Industrieareal (S. 12). Die Zonenplanung der Gemeinde Balsthal hat jedoch die genannten Brachflächen der Gewerbezone zugeteilt. Wohl wird das Bauwerk der Entlastungsstrasse in diesem Abschnitt (zwischen Kantonsstrasse und Industrieareal) prägnant in Erscheinung treten, womit der lokalen Zielsetzung des ISOS in diesem Bereich nicht entsprochen wird. Nachdem aber die Brachflächen heute zu Gewerbezwecken überbaut werden dürfen, die Entlastungsstrasse der Revitalisierung des Städtchens und der Reduktion der Lärm- und Luftbelastung dient, kann in diesem Bereich von einem mässigen Konflikt mit dem ISOS gesprochen werden. Gewisse Ziele des ISOS werden mit dem Projekt erreicht, andere nicht. Es liegt in der Natur der Sache, dass eine (neue) Entlastungsstrasse aufgrund der topographischen Verhältnisse (Engnis) der Klus per se nicht so projektiert werden kann, dass diese gar nicht in Erscheinung tritt. Dies wird vom ISOS aber auch nicht verlangt. Das aufgelegte Projekt wurde hinsichtlich des Schutzwertes des Ortsbildes optimiert; so nehmen die konkrete Linienführung und die Gestaltung des Bauwerks (filigranes Bauwerk mit ortspezifischer Stützenanordnung, durchsichtige Lärmschutzwände etc.), auf die Innere Klus maximal Rücksicht, was eines der im ISOS enthaltenen Schutzziele ist, nämlich die Eindämmung des Verkehrs im Städtchen. Damit wird das (relative) Erhaltungsziel durch die neue Verkehrsentlastung nicht beeinträchtigt, im Gegenteil: das Projekt unterstützt die Erhaltung des historischen Städtchens, was u.a. vom ISOS in der Inneren Klus beabsichtigt wird.

Die Rüge des VCS, das ISOS werde durch die Verkehrsentlastung auf unzulässige Weise beeinträchtigt, ist als unbegründet abzuweisen.

Das Projekt liegt am Rand des (kantonalen) Vorranggebiets Natur und Landschaft gemäss Festsetzung im Richtplan. Das Südportal liegt im Gebiet Nr. 40 "Klus-Roggen-Roggenschnarz". Vorranggebiete sind in L-3.1 des aktuellen Richtplantextes enthalten. Gemäss Bst. B des Richtplantextes bezwecken die Vorranggebiete u.a. die Erhaltung typischer Landschaften (Geotypen). Als Planungsgrundsatz stipuliert der Richtplantext: "Kanton und Gemeinden berücksichtigen bei ihrer raumwirksamen Tätigkeiten die kantonalen Vorranggebiete Natur und Landschaft. In der Interessenabwägung kommt ihnen ein erhöhtes Gewicht zu" (L.-3.1.1) und weiter: "Neue Bauten und Anlagen dürfen erstellt werden, wenn sie auf einen Standort im kantonalen Vorranggebiet Natur und Landschaft angewiesen sind. Sie müssen sich besonders gut in die Landschaft eingliedern. In der Interessenabwägung kommt den Vorranggebieten Natur und Landschaft ein hoher Stellenwert zu" (L-3.1.4). Das Gebiet "Klus-Roggen-Roggenschnarz" ist in der Tabelle im Richtplantext (L-3.1.6) als Nr. 5.17 verzeichnet.

Auch die Linienführung der Verkehrsanbindung ist im Richtplan festgesetzt (vgl. V-2.2.6); dies mit folgender Handlungsanweisung: "Die Verkehrsanbindung Thal sieht eine Umfahrung des Städtchens Klus (Balsthal) auf der Westseite des Von-Roll-Areals mit flankierenden Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt vor.

Im (orientierend) aufgelegten Umweltverträglichkeitsbericht vom 30. September 2017 wird erwähnt, dass das geplante Tunnelportal Süd das besagte Vorranggebiet betrifft. Der Bericht schreibt dazu (S. 159): "Allerdings verläuft die Grenze des Gebiets nicht entlang der Dünnern, sondern hinter den Fabrikgebäuden, so dass das Portal in den eigentlichen Grenzbereich zu liegen kommt. Die wertgebenden Kernflächen des Vorranggebiets werden damit nicht tangiert und der Eingriff kann deshalb als nur leicht negativ beurteilt werden".

Der VCS wiederum beurteilt den Eingriff als massiv (S. 8). Das Tunnelportal Süd liege wohl im Grenzbereich, liege aber neben stark beanspruchten Flächen, sei sehr sensibel (mit Bezug auf die Flora und Fauna) und sei die letzte Fläche einer ursprünglich viel grösseren einzigartigen

Landschaft: „Die bisherige Grenze lag optisch in einer Linie hinter den Industriegebäuden entlang. Diese wird mit dem Eingriff der Strasse in Hochlage sowie dem Südportal durchbrochen und der Wert der Landschaft massiv beeinträchtigt. Gerade auch die Lichtimmissionen werden deutlich erhöht und der Gesamteindruck der Klus damit zusätzlich beeinträchtigt".

Beide Elemente (Verkehrsanbindung und Vorranggebiet) waren im Richtplan 2000 (und sind auch im aktuellen Richtplan) in der Abstimmungskategorie "Festsetzung" festgelegt und somit im Ergebnis - auch räumlich - aufeinander abgestimmt (vgl. Art. 5 Abs. Bst. a der eidgenössischen Raumplanungsverordnung, RPV; SR 700.1). Mit anderen Worten: Durch die Festsetzung beider Elemente (im Sinne einer "raumwirksamen Tätigkeit) im Richtplan wurden die Interessen bereits gegeneinander abgewogen bzw. die Interessenabwägung steht den beiden Tätigkeiten (Verkehr einerseits und Landschaftsschutz andererseits) nicht per se entgegen.

Obwohl die besagte Festsetzung im Richtplan die nachstehende Interessenabwägung im Grundsatz vorwegnimmt, diese heute also obsolet ist, soll im Sinne einer post festum-Überprüfung die bereits erfolgte Interessenabwägung am konkreten Verkehrsprojekt verifiziert werden.

Die Beurteilung der Intensität des mit der neuen Strasse verbundenen Eingriffs in das Vorranggebiet ist das Resultat einer klassischen Interessenabwägung: Auf der einen Seite steht dabei das Interesse an der neuen Kantonsstrasse, einem "anthropogenen Element in der Landschaft" (Umweltverträglichkeitsbericht, S. 159), also ein durch Menschen geschaffenes und somit künstliches Landschaftselement, und auf der anderen Seite das Interesse an der Erhaltung typischer Landschaften (Richtplan). Wohl kommt gemäss Richtplan dem letzteren Interesse ein erhöhtes Gewicht zu, ein eigentliches Primat der natürlichen (sprich unverbauten) Landschaft kann daraus allerdings – unabhängig der Festsetzungen – nicht abgeleitet werden. Die neue Strasse tangiert das Vorranggebiet zwar, allerdings nur an deren Peripherie. Selbstredend kommt der Peripherie phänotypisch eine besondere Bedeutung zu; die Ränder liegen, von "aussen" betrachtet, besonders prominent, dem Betrachter räumlich am nächsten. Ein Eingriff am Rand eines Gebiets ist somit per se (von aussen) besonders gut wahrnehmbar. Damit ist aber noch nichts über dessen "Verträglichkeit" mit dem Vorranggebiet gesagt. Als Zwischenfazit kann an dieser Stelle vorerst festgehalten werden, dass ein Vorranggebiet kein "Bauverbotsgebiet" ist. Eine Baute oder bauliche Anlage muss aber auf einen Standort im Gebiet angewiesen sein. Die Lokalisierung des konkreten "Eingriffs" in das Vorranggebiet ist im Rahmen der Interessenabwägung selbstredend zu berücksichtigen.

Bei der besagten Abwägung der verschiedenen Interessen waren im Projektperimeter der Verkehrsanbindung, der im konkreten Fall naturgemäss weder verschieb- noch veränderbar ist, nicht nur das Interesse des erwähnten Vorranggebiets an der Westflanke der Klus, sondern auch jenes des, im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) enthaltene, Städtchens Klus, jenes der Klus selbst, ein Geotop von nationaler Bedeutung, und der Ruine Neu-Falkenstein, ein Kulturgut von nationaler und regionaler Bedeutung, zu berücksichtigen. Zudem wurde die Klus, zumindest in Teilen, seit vielen Jahrzehnten industriell genutzt, was heute noch an den entsprechenden Industriebrachen ablesbar ist. Das Interesse an der neuen Verkehrsanbindung ergibt sich nota bene aus dem Ungenügen der aktuellen Verkehrsführung mitten durch das Städtchen Klus, nota bene seinerseits im ISOS verzeichnet ("Innere Klus"). Das ISOS empfiehlt denn auch bekanntlich: "Massnahmen zur Eindämmung der durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastungen sind zu realisieren". Somit ist erstellt, dass das ISOS der Entlastung des Städtchens Klus von Verkehr und Lärm ein öffentliches Interesse attestiert. Diesem Interesse wird mit der neuen Verkehrsanbindung entsprochen. Nur wer an der neuen Verkehrsanbindung grundsätzlich kein Interesse erkennt, wird in der folgenden Interessenabwägung zum Ergebnis kommen, dass die Interessen der Natur nicht gebührend berücksichtigt worden seien. Einem Anliegen allerdings das (öffentliche) Interesse abzusprechen, setzt dieses Interesse nicht gleichzeitig auf null. Genauso wenig wie das Interesse an der Verkehrsanbindung dieses Interesse per se zu einem überwiegenden macht. Im Ergebnis muss im Rahmen einer Interessenabwägung allen involvierten, teilweise gegenläufigen, Interessen das ihnen objektiv zustehende

"Gewicht" eingeräumt werden. Vor diesem Hintergrund erscheint es richtig, dass das aufgelegte Projekt an der westlichen Flanke der Klus, und damit am Rande des erwähnten Vorranggebietes, situiert ist. Nur dort kann das Städtchen Klus "umfahren" werden, ohne dass sowohl das Städtchen, als auch die Ruine Neu-Falkenstein stark betroffen werden. In diesem Sinne liegt der vorgelegten Planung eine klassische Interessenabwägung zu Grunde, bei der sich immer gegenläufige Interessen gegenüberstehen. Zu prüfen ist somit an dieser Stelle nicht das eine Interesse (hier an der Strasse) für sich alleine, sondern deren Abwägung mit anderen Interessen. Dabei ist zu beachten, dass keines der zu würdigenden und zu gewichtenden Interessen ein "naturgesetzliches" ist, alle Interessen sind gewillkürt. In einem Engnis wie der Klus, das zudem hüben wie drüben mit inventarisierten und, auf die eine oder andere Weise, geschützten "Landschaften" flankiert ist, wird jede Lösung, auf die eine oder andere Weise ein "geschütztes" Interesse tangieren. Im vorliegenden Fall stellt sich daher im Rahmen der Plangenehmigung die Frage, ob die Interessenabwägung im konkreten Fall rechtmässig vorgenommen wurde, oder ob diese als willkürlich beurteilt werden muss (Art. 9 der Schweizerischen Bundesverfassung, BV; SR 101). Willkür heisst u.a.: Überschreitung oder offensichtlich falsche Anwendung des Ermessens, Fehlen eines vernünftigen Grunds für den Entscheid oder ein sinn- bzw. zweckwidriger Entscheid. Willkür liegt im konkreten Fall aber keine vor: Das planenden AVT hat - unter der Prämisse der Erforderlichkeit der neuen Umfahrung in der Klus und deren Festsetzung im Richtplan - ein einlässliches Variantenstudium betrieben. Bereits im Jahr 2010 wurden zwei Varianten (Kombi und OW-3 OPT) einer vertieften landschaftlichen Überprüfung unterzogen, worauf die Variante Kombi weiterverfolgt wurde. Diese wurde nach der Behördenvernehmlassung ein erstes Mal optimiert, von Ende Mai bis Ende Juni 2015 fand die öffentliche Mitwirkung statt, woraus das vorliegende Projekt resultierte. Dieses überarbeitete ("ertüchtigte") Projekt wurde erneut einer landschaftlichen Überprüfung unterzogen. Dabei ist zu beachten, dass das Projekt integral beurteilt wurde und beurteilt werden muss, also inklusive der Ausgleichs- und Ersatzmassnahme der Umgestaltung des Geschiebesammlers Mümliswilerbach. Das bereits erwähnte Spannungsfeld zwischen der neuen Strasse und der visuell wahrnehmbaren Landschaft wurde im Rahmen der Überprüfung in drei Stufen (kein, geringer, mässiger Konflikt) bewertet. Der Konflikt zwischen Strasse und Vorranggebiet wurde als gering eingestuft. Diese Einschätzung kann geteilt werden: Wohl wird die neue (Hoch-)Strasse in der Klus prominent in Erscheinung treten und sie wird räumlich auch in Konkurrenz zu der bestehenden baulichen, industriellen Kulisse treten, eine objektive Entwertung der Landschaft, wie vom VCS gerügt wird, ist damit allerdings nicht verbunden. Im orientierend aufgelegten Umweltverträglichkeitsbericht vom 30. September 2017, S. 159, wurde von den Fachleuten beurteilt, dass die "wertgebenden Kernflächen des Vorranggebiets" nicht tangiert würden.

Der kantonale Richtplan definiert die kantonalen Vorranggebiete in L-3.1. wie folgt: "(…) möglichst grossräumige Gebiete mit (-) einem hohen Anteil an naturnahen Lebensräumen (z.B. artenreiche Wiesen, Weiden, Hecken, seltenen Wäldern, naturnahe Bach- und Flussläufe); (-) Vorkommen von seltenen, gefährdeten oder geschützten Pflanzen und Tierarten (z.B. Orchideen, Reptilien, Amphibien); (-) Biotope von nationaler Bedeutung nach Bundesinventaren; (-) typische Landschaften und Landschaftsformen (z.B. erdgeschichtliche Zeugnisse und Geotope, Obstbaumlandschaften mit vielen Hochstammobstbäumen); (-) günstige Voraussetzungen für die Erhaltung und Aufwertung einer vielfältigen Natur und Landschaft". Das Gebiet "Klus-Roggen-Roggenschnarz" ist in L-3.1.6 als Vorranggebiet Nr. 5.17 aufgelistet. Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft sind keine Schutzzonen; die Schutzziele sollen primär mittels Vereinbarungen mit den Bewirtschaftern und Grundeigentümern umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund erweist sich die Einsprache des VCS auch in diesem Punkt als unbegründet und ist daher abzuweisen.

2.3.7.3 Flora und Fauna

Die Rügen des VCS bezüglich die Flora und Fauna sind weitgehend identisch mit jenen des WWF, weshalb grundsätzlich auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann (vgl. Ziff. 2.3.3.3 hiervor).

Zusätzlich rügt der VCS folgende Aspekte: Nach seiner Einschätzung werde im UVB für die Ökobonitierung die falsche Methode angewendet. An der Ecke Hofberg / Bahnhofplatz (hinter der Tankstelle) befinde sich ein grösseres Waldareal, welches im UVB gar nicht aufgeführt werde.

Ökobonitierung:

Was die vom VCS gerügte Ökobonitierung im UVB anbelangt, so war im Zeitpunkt der Erstellung des Berichts die vom Einsprecher ins Feld geführte BESB-Methode nach BAFU (2017) noch gar nicht anwendbar. Im Bericht (a.a.O., S. 148) kam daher die bisherige Ökobonitierung gemäss Endnote 37 (a.a.O., S. 173) zur Anwendung. Diese hatte sich bislang als verlässliche und robuste Methode erwiesen. Im Gegensatz zur neuen BESB-Methode konzentriert sich die bisherige Methode nicht allein auf geschützte Lebensräume gemäss NHV, sondern bezieht auch andere Lebensräume mit ein, was in casu aufgrund der vielen Flächen im Siedlungs- und Industriegebiet und den nur wenigen naturnahen, nach NHV geschützten Flächen, auch materiell der richtige Ansatz ist. Die Einsprache des VCS ist daher auch in diesem Punkt als unbegründet abzuweisen.

Ecke Hofberg / Bahnhofplatz:

Die Ecke Hofberg / Bahnhofplatz liegt in einem stark anthropogen beeinflussten Siedlungs- und Industrieareal; darin befinden sich mit Ausnahme von grossen Bäumen keine wertvollen, für die Flora und Fauna wirklich nutzbaren Lebensräume. Jene Bäume, die an der besagten Ecke entfernt werden, werden im Bereich der AEM Mümliswilerbach ersetzt, was mit einer entsprechenden Auflage im vorliegenden Beschluss auch gewährleistet wird (vgl. Antrag 8 in fine der Umweltschutzfachstelle in ihrer Beurteilung vom 20. Juni 2018. S. 18).

Der UVB behandelt auch, nicht wie vom Einsprecher gegenteilig behauptet, die negativen Auswirkungen von Lichtimmissionen (Kapitel 19).

Die Umweltschutzfachstelle beurteilte den UVB am 20. Juni 2018. In der Beurteilung kommt die Fachstelle zum Schluss, dass das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und als "umweltverträglich" bezeichnet werden kann, vorausgesetzt alle umweltrelevanten Massnahmen im UVB und die acht Anträge in der Beurteilung (S. 22 ff.) werden umgesetzt. Die Fachstelle weist in ihrem Bericht darauf hin, dass sie sich bereits am 25. Mai 2017 - im Rahmen der Vorprüfung - zum Projekt geäussert habe und damals auch verschiedene Anträge zur Optimierung des Projekts aus Umweltsicht gestellt habe. Aufgrund dieser Anträge habe die Bauherrschaft das Projekt überarbeitet und optimiert. Der vorliegende Bericht berücksichtige die vorgenommenen Projektänderungen und beziehe sich auf das Auflageprojekt vom 30. September 2017, "sowie zusätzliche, aufgrund eingegangener Einsprachen gewonnene Erkenntnisse" (a.a.O., Ziff. 2.1 in fine).

Die Umweltschutzfachstelle beurteilte die Auswirkungen des Projekts auf Flora, Fauna und Lebensräume in Ziff. 2.16 (a.a.O., S. 17 ff.). Die Fachstelle hält fest, dass mit dem Projekt 54 Aaren naturnahe Flächen versiegelt und damit endgültig zerstört werden. (a.a.O., Ziff. 2.16.2). Dies mache Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) erforderlich. Der Bericht beschreibt die betroffenen Flächen als Ruderalstandorte, Ufervegetation, verschiedene Waldgesellschaften sowie Kalkflurfels und mesophiles Gebüsch. Aufgrund von Datenbankabfragen - so der Bericht - seien insbesondere an den Ruderalstandorten wie auch in der Felspartie im Bereich des Südportals des geplanten Tunnels das Vorkommen von "gefährdeten, potenziell bedrohten oder geschützten Arten möglich" (a.a.O., Ziff. 2.16.2, S. 17 in fine). Anlässlich von Feldaufnahmen im Juni 2016 mit

Schwerpunkten auf Flora und Vögel und ergänzenden Abklärungen im Mai 2018 zu Landschnecken und Faltern (insbesondere Zipfelfalter) sei das tatsächliche Vorkommen von gefährdeten Arten abgeklärt worden. Abgesehen von einigen geschützten Orchideenarten, welche verpflanzt werden können und sollen (Massnahme Ff5), seien an den betroffenen Standorten "keine Vorkommen von gefährdeten, potenziell bedrohten oder geschützten Arten bestätigt worden" (a.a.O., Ziff. 2.16.2, S. 18 oben). Die Umweltschutzfachstelle kommt zu folgendem Schluss: "Mit den geplanten AEM [Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen], den Massnahmen Ff1 bis Ff12 und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Auflagen (Antrag 8) werden die Naturwerte gemäss Kap 18.3.2 des UVB genügend kompensiert, so dass das Vorhaben aus Sicht Flora, Fauna, Lebensräume als gesetzeskonform beurteilt werden kann" (a.a.O., Ziff. 2.16.2, S. 18). Zudem beantragt die Umweltschutzfachstelle - wie gesagt - in Antrag 8, dass die Bäume, welche in der Ecke Hofberg / Bahnhofplatz entfernt werden, im Bereich der AEM Mümliswilerbach zu ersetzen sind.

Im Ergebnis erweisen sich somit die Rügen des VCS zum UVB bezüglich Flora und Fauna als unbegründet. Nicht nur wurden die erforderlichen Datenbanken abgefragt, sondern auch Feldaufnahmen gemacht. Diese Aufnahmen aus dem Jahr 2016 wurden im Mai 2018 durch spezifische Abklärungen ergänzt. Die Umweltschutzfachstelle kommt denn auch in ihrem Bericht vom 20. Juni 2018 zum Schluss, "dass das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und deshalb als "umweltverträglich" bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung aller umweltrelevanten Massnahmen in den Gesuchsunterlagen sowie die Berücksichtigung unserer Anträge in diesem Bericht" (a.a.O., S. 21). Die Massnahmen gemäss UVB und die Anträge 1 bis 8 der Umweltschutzfachstelle werden in Ziff. 3 hiernach zum integrierenden Bestandteil der Plangenehmigung erklärt.

2.3.7.4 Lärm und Luft

Die Anträge des VCS zu den Themen Lärm und Luft, der Höchstgeschwindigkeit nördlich des Tunnelportals Nord und der Höhe der Lärmschutzwände sind weitgehend identisch mit jenen der Einsprachen Nr. 5: Sarah Marr, Nr. 6: Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann, Nr. 7: Matthias Stauffer und Nr. 9: Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali, weshalb grundsätzlich auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann (vgl. Ziff. 2.3.2 ff hiervor). Dem Antrag der Temporeduktion auf max. 50 km/h nördlich des Tunnelportals Nord wird durch eine entsprechende Auflage im vorliegenden Regierungsratsbeschluss Rechnung getragen.

Der VCS rügt, es sei aufzuzeigen, welche Massnahmen getroffen werden, wenn langfristig mehr als 75 % des Durchgangsverkehrs über die Umfahrungsstrasse fährt. Zu den Annahmen und Prognosen wird auch auf die oben erwähnten Ausführungen verwiesen (Ziffer 2.3.3).

Der Antrag des VCS eine überdeckte Variante zu prüfen, überzeugt nicht. Die vorgeschlagene Massnahme könnte die öffentlichen Interessen betreffend Einpassung ins Ortsbild nicht erfüllen (vgl. Ziff. 2.3.2.1 und 2.3.2.2), sie ist auch nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h bewirkt eine gewisse Entlastung.

Im Ergebnis erweisen sich somit die Rügen des VCS zum Lärm als unbegründet.

2.3.7.5 Diverses

Der VCS rügt in seiner Einsprache in Abschnitt 7 (S. 14 f.) unter dem Titel "Diverses" die Situierung des Fussgängerstreifens südlich des neuen Kreisels Thalbrücke. Der Fussgängerstreifen selbst wird zwar grundsätzlich begrüsst, dessen Situierung direkt beim Kreisel aber kritisiert. Dadurch sei dieser für die Benutzer "sehr gefährlich". Die Benutzer des Kreisels seien durch die Kreiseldurchfahrt bereits sehr abgelenkt. Es bestehe die Gefahr, dass es dort vermehrt zu Unfällen komme. Er beantragt, die besagte Fussgängerverbindung sei zu verbessern bzw. die Gefahrenquellen zu minimieren.

Der Fussgängerstreifen wird u.a. aus Sicherheitsgründen nahe beim Kreisel situiert. Zunächst ist die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit bei der Ein- und Ausfahrt auf einen Kreisel dort am geringsten, zudem ist erfahrungsgemäss ein Fussgänger auch nicht bereit, für die Strassenquerung von der "Ideallinie" (nahe beim Kreisel) abzurücken. Gefährlich wäre das Begehen der Fahrbahn in nächster Kreiselnähe, ohne einen dortigen Fussgängerstreifen. Kommt dazu, dass der besagte Fussgängerstreifen von zwei Mittelinseln (Schutzinseln) unterbrochen wird, also jeweils nur eine Fahrspur überquert werden muss. Der geplante Kreisel entspricht in jeder Beziehung den einschlägigen Normen (VSS).

Es ist ferner notorisch - und aufgrund der erwähnten Normgerechtigkeit auch nicht weiter erstaunlich -, dass die Fussgängerstreifen typischerweise nahe an einem Kreisel liegen, was zu keinen Unfällen mit Fussgängern führt. Lässt es ein Automobilist an der gebotenen Aufmerksamkeit fehlen, so ist es erfahrungsgemäss nicht jener, der vor dem Fussgängerstreifen hält, um die vortrittsberechtigten Fussgänger passieren zu lassen, sondern der nachfolgende Automobilist, der ebenfalls den Kreisel verlassen möchte.

Aus den besagten Erwägungen erweist sich die Rüge des VCS bezüglich des Fussgängerstreifens als unbegründet und ist abzuweisen.

Der VSC rügt, dass für das (bereits verkleinerte) Technikgebäude zu viel Wald- und Pflanzenfläche beansprucht werde. Dies erfordere eine Waldrodung, wofür ein Vorhaben standortgebunden sein müsse. Für den VCS sei die Standortgebundenheit nicht gegeben, da es Alternativen auf der gegenüberliegenden (östlichen) Seite der Strasse oder unter der (erhöhten) Strasse gebe. Bei der Annahme einer Standortgebundenheit müssten zudem die Prüfung von Alternativstandorten ausgewiesen werden. Er beantragt, das Technikgebäude sei (zumindest teilweise) an einen bereits bodenversiegelten Standort zu verlegen bzw. es seien weitere Alternativstandorte zu prüfen und darüber ein Bericht zu verfassen.

Die Umweltschutzfachstelle des Amtes für Umwelt hat in ihrem Bericht vom 20. Juni 2018 zur Standortgebundenheit Stellung genommen (S. 18). Sie schreibt: "Der Gesuchsteller hat sich im Rahmen eines Variantenstudiums mit der Standortgebundenheit der einzelnen Projektteile befasst und hat insbesondere eine Aufstellung der Vor- und Nachteile verschiedener Standortvarianten für das Technikgebäude des Tunnelportals Nord erstellt. Die Standortgebundenheit kann als gegeben beurteilt werden".

Im Ergebnis verlangt der VCS nicht die Prüfung von anderen Standorten (Alternativstandorten) per se, sondern die Prüfung von Standorten, die bereits bodenversiegelt sind. Selbstverständlich kann die Eigenschaft des Bodens eines möglichen Standorts im Rahmen der Interessenabwägung eine Rolle spielen, er ist aber nicht für sich alleine entscheidend. Nachdem die Umweltschutzfachstelle dem Gesuchsteller attestiert, er habe alternative Standorte für das Technikgebäude geprüft, der gewählt Standort sei mitunter im Rahmen einer solchen Evaluation gewählt worden, muss die entsprechende Rüge des VCS als unbegründet abgewiesen werden.

Der VCS rügt weiter, die Waldfläche bei den Steinschlagschutznetzen beim Tunnelportal Süd sei zu ersetzen und der UVB sei anzupassen. Die im Bereich des südlichen Tunnelportals vorgesehenen Massnahmen zur Felssicherung und zum Steinschlagschutz befinden sich im Waldareal und sind gemäss § 8 WaGSO als forstliche Bauten resp. Anlagen zu betrachten und folglich zonenkonform (siehe UVB, S. 137). Die Rüge des VCS ist unbegründet und wird abgewiesen.

Im Weiteren erwähnt der VCS in seiner Einsprache im Abschnitt 2, einer Attraktivierung des Thals als Schwerverkehrsausweichroute sei nur mit einem Verzicht auf die Verkehrsanbindung Thal zu verhindern. Diese Behauptung wird weder bewiesen noch begründet. Das Projekt hat keinen massgebenden Einfluss auf die überregionale Routenwahl der Schwerverkehrstransporte. Der Schwerverkehr ist im Thal hauptsächlich ausserhalb der Stauzeiten unterwegs und kann während diesen Zeiten das Thal staufrei erreichen bzw. passieren. Die Hauptgründe für die je-

weilige überregionale Routenwahl des Schwerverkehrs sind übergeordnete Rahmenbedingungen wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche die Transportkosten massgebend beeinflusst sowie das übergeordnetes Strassenverkehrsnetz und die Stausituationen auf dem übergeordneten Strassenverkehrsnetz. Die allgemeine Zunahme des Schwerverkehrs hat andere Gründe wie die Globalisierung, allgemeine Bevölkerungszunahme und Zunahme der Bedürfnisse, die zu Transporten mit Schwerkehr führen. Der Kanton hat zudem grundsätzlich die Aufgabe mit dem Strassennetz den Schwerverkehr aufzunehmen. Die Einsprache ist in diesen Punkten als unbegründet abzuweisen.

Der VCS erwähnt auch, das Projekt bringe keine wirtschaftlichen Vorteile. Eine Begründung dazu fehlt. Eine entsprechende Interessenabwägung wurde jedoch vom Kanton vorgenommen und positiv beurteilt. Zudem sei das Tunnelportal Süd gegen Süden zu verschieben. Hier sei auf die Ausführungen in Ziffer 2.3.3.2 verwiesen. Die Einsprache ist in diesen Punkten als unbegründet abzuweisen.

Im Ergebnis erweist sich die Einsprachen des VCS als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird. Dem Antrag nach dem Tunnelportal Nord bis zum Kreisel Thalstrasse die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h zu senken, wird Rechnung getragen (Ziff. 3.15).

2.3.8 Einsprache Nr. 15: Bürgerinitiative "läbigi klus"

Die Einsprache der Bürgerinitiative "läbigi klus" ist bezüglich Rechtsbegehren und Begründung identisch mit der Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz, VCS.

Ihre Einsprachelegitimation leitet die Bürgerinitiative aus § 16 PBG ab: "Die Bürgerinitiative läbigi klus ist gemäss § 16 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zur Einsprache legitimiert. Gemäss Statuten orientiert sich die Bürgerinitiative läbigi klus an der Ideenskizze "Für eine lebendige Klus ohne die projektierte Umfahrungsstrasse". Der Verein kann im Rahmen seiner Zweckbestimmung Öffentlichkeitsarbeit betreiben und zu aktuellen verkehrspolitischen Themen der Region Thal / Gäu / Solothurn Stellung nehmen. Die Bürgerinitiative läbigi klus wurde am 2. November 2004 gegründet".

§ 16 Abs. 2 PBG lautet: "Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sind einspracheberechtigt, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden. Der Regierungsrat bezeichnet die einspracheberechtigten Organisationen".

Die erwähnte Liste des Regierungsrats existiert nicht. Bei der Bürgerinitiative "läbigi klus" handelt es sich gemäss ihrer Internetpräsenz (https://www.umfahrung-klus.ch/bürgerinitiative) rechtlich um einen Verein mit Sitz in Balsthal. Die Statuten sind nicht aktenkundig und auch nicht via Internet zugänglich. Wohl können dem Verein offenbar alle natürlichen und juristischen Personen als Mitglied beitreten, welche die Anliegen der Bürgerinitiative unterstützen; der Verein "lehnt die Umfahrungsstrasse Klus ab" (a.a.O.).

Eine Einsprachelegitimation im Sinne von § 16 Abs. 2 PBG scheint prima vista nicht gegeben. Letztlich kann die Frage an dieser Stelle allerdings offen gelassen werden, muss doch die Einsprache aus materiellen Gründen als unbegründet abgewiesen werden (vgl. Ziff. 2.3.7).

Auf die Einsprache der Bürgerinitiative "läbigi klus" wird abgewiesen, soweit überhaupt darauf eingetreten werden muss.

2.4 Anpassungen aufgrund Einspracheverhandlungen

Zufolge der Verhandlungen mit den Einsprechern Nrn. 1, 3, und 4 sowie aus den Verhandlungen des Gemeinderates Balsthal mit den Einsprechern zu der kommunalen Erschliessungsplanung ergeben sich gegenüber dem vom 30. Oktober 2017 bis 28. November 2017 öffentlich aufgelegten Erschliessungsplänen folgende Anpassungen, von welchen jedoch Dritte nicht betroffen sind oder den Änderungen schriftlich zustimmten, sodass sich eine weitere öffentliche Planauflage erübrigt:

- Änderung an der kantonalen Erschliessungsplanung, Los 2: Trassee, Situation 1:500

  (Dok.-Nr. 2TK.00581-2-202):
  Entlang des Grundstücks GB Balsthal Nr. 1585 an der Lindenallee wird das Trottoir von 3.0 auf 2.5 Meter und der Grünstreifen von 1.0 auf 0.6 Meter reduziert.

- Änderung an der kantonalen Erschliessungsplanung, Los 2: Trassee, Situation 1:500

  (Dok.-Nr. 2TK.00581-2-202):
  Der Mehrzweckstreifen auf der Thalstrasse beim Knoten Hölzlistrasse wird ca. 7.5 Meter gegen Westen verlängert. Zudem wird eine bauliche Trennung mittels Rabatte zwischen der Thalstrasse und dem Grundstück GB Balsthal Nr. 1416 angeordnet.

- Änderung an der kommunalen Erschliessungsplanung 1:500, Los 10, Flankierende Massnahmen

  (Dok.-Nr. 2TK.00581-10-202):
  Der Naglersmattweg wird um ca. 1.5 Meter in Richtung Oensingen (gegen Süd-Osten) verschoben.

2.5 Gesamtbeurteilung

Das Projekt Verkehrsanbindung Thal ist begründet und im öffentlichen Interesse. Die entsprechenden Nutzungspläne sind recht- und zweckmässig im Sinne der Planungs- und Baugesetzgebung.

Die Umweltschutzfachstelle hat mit Datum vom 20. Juni 2018 einlässlich auf 24 Seiten zur Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal Stellung genommen. Sie beantragt (Antrag 1), dass sämtliche Massnahmen im UVB (Kapitel 21) integrierender Bestandteil des Vorhabens sind und somit letztlich auch umgesetzt werden (a.a.O., Ziff. 2.1., S. 4). Sie beantragt konkret, folgende Auflage in den Genehmigungsbeschluss aufzunehmen: "Alle im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt (in Kapitel 21 des Umweltverträglichkeitsberichtes summarisch zusammengestellt, in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) sind integrierender Bestandteil des Vorhabens und sind damit umzusetzen". Diese Auflage ist im Dispositiv des Genehmigungsbeschlusses aufzunehmen. Zudem stellt sie sechs weitere Anträge, welche in den Genehmigungsbeschluss aufzunehmen seien. Drei der sechs Anträge (Anträge 4 bis 6) betreffen das zeitlich nachgelagerte Realisierungsverfahren und stehen somit nur indirekt in einem Zusammenhang mit der vorliegenden Genehmigung des Erschliessungsplans. Da dem Erschliessungsplan aber im Sinne von § 39 Abs. 4 PBG die Baubewilligung zukommt, ist diesen Anträgen zu entsprechen.

Die Umweltschutzfachstelle kommt in ihrem Bericht zu folgender Gesamtbeurteilung: "Gestützt auf unsere Beurteilung in diesem Bericht kommen wir zum Schluss, dass das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und deshalb als "umweltverträglich" bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung aller umweltrelevan-

ten Massnahmen in den Gesuchsunterlagen sowie die Berücksichtigung unserer Anträge in diesem Bericht" (a.a.O., S. 21 in fine).

2.6 Beschwerdebehandlung

2.6.1 Mit Eingaben vom 14. Januar 2019 haben Stephan Peter Eggenschwiler, Geissgässli 1b, 4710 Balsthal und Ernst Alfred Bräker, Bornweg 2, 4853 Riken (Beschwerdeführer 1) und die Eggenschwiler Transporte AG, Brunnersmoosstrasse 6, 4710 Balsthal (Beschwerdeführerin 2), alle vertreten durch Rechtsanwalt Othmar Schmid, Feldbrunnen-St. Niklaus, Beschwerde beim Regierungsrat gegen den Entscheid des Gemeinderates von Balsthal vom 3. Januar 2019 erhoben (kommunale Projektelemente der Einwohnergemeinde Balsthal zum Projekt Verkehrsanbindung Thal). In diesem Entscheid hatte der Gemeinderat die Einsprachen der Vorgenannten abgewiesen. Darin beantragten die Beschwerdeführer eine Fristerstreckung für die einlässliche Begründung der Beschwerde, welche ihnen vom instruierenden Bau- und Justizdepartement mit Verfügungen vom 6. Februar 2019 und 8. März 2019 bis 4. April 2019 gewährt wurde.

2.6.2 Da es sich um eine gemeinsame Beschwerde der zwei vorgenannten Beschwerdeführer handelt, soll diese im Folgenden gemeinsam behandelt werden. Alle Ausführungen gelten somit grundsätzlich für alle Beschwerdeführer.

2.6.3 Die Beschwerdeführer beantragen - im Zusammenhang mit der geltend gemachten vertraglichen Nutzung des Guntenfluhtunnels und dem geltend gemachten Einfluss - der kantonalen Erschliessungsplanung auf diese Nutzung - im Sinne eines Beweisantrags eine Parteibefragung. Es ist aber nicht erkennbar (und wird nota bene auch nicht dargelegt), was eine Parteibefragung im Zusammenhang mit der Behandlung einer Beschwerde gegen die kommunale Teilzonenplanung an relavanten Erkenntnisse hervorbringen soll. Die kommunale Planung ist im Detail dokumentiert und die Beschwerdeführer hatten ausreichend Gelegenheit, im vorliegenden Verfahren, aber auch bereits im Zusammenhang mit der Erstellung der strittigen Planung, gehört zu werden. Der Beweisantrag auf Durchführung einer Parteibefragung wird somit abgewiesen.

2.6.4 Mit Eingabe vom 2. April 2019 begründen die Beschwerdeführer ihre Beschwerde einlässlich. Sie beantragen darin: "Das Projekt Verkehrsanbindung Thal ist in der vorliegenden Form abzuweisen, unter anderem wegen Verletzung von Bundesrecht, des kantonalen und des kommunalen Rechts" (Ziff. 1). Zum Verfahren beantragen sie die Sistierung des Verfahrens bis zur Rechtskraft der Ortplanungsrevision der Einwohnergemeinde Balsthal. Sie führen aus, dass mit dem vorliegenden Teilzonenplan und der noch ausstehenden Gesamtrevision der Ortsplanung fehle es an der Rechtssicherheit. Das kantonale Amt für Raumplanung habe zwar die Erstellung eines kommunalen Teilzonenplan gefordert und auch verlangt, dass dessen Zonierung mit der Gesamtevision übernommen werden müsse. Dies erfordert aber - so die Beschwerdeführer - nach einer gemeinsamen Auflage von Teilzonenplan und Gesamtrevision der Ortplanung. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf den Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung vom 23. Mai 2017. Dieser velange auf Seite 8, die Pläne seien verbindlicher zu gestalten. Auch im entsprechenden Raumplanungsbericht vom 27. September 2017 werde auf Seite 9 die Rechtssicherheit ob der anstehenden Ortsplanungsrevision relativiert. Der aufgelegte Teilzonenplan sei in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig, weil er seine Funktion, nämlich Rechtssicherheit zu schaffen, nicht erfülle. Damit fehle es auch an der in Art. 25a Abs. 2 lit. b und lit. d RPG verlangten Koordination.

2.6.5 In ihrer Vernehmlassung vom 6. Mai 2019 beantragt die Einwohnergemeinde Balsthal die Abweisung der Beschwerde. Sie begründet ihren Antrag sinngemäss und zusam-

menfassend wie folgt: Die kommunale Nutzungsplanung beschlage weder die Guntenfluhparzelle (GB Balsthal Nr. 3344) noch die Parzelle GB Balsthal Nr. 666; diese erführen somit durch die kommunale Planung keine Änderung. Das Amt für Raumplanung habe im Zusammenhang mit dem Projekt "Verkehrsanbindung Thal" die Erarbeitung eines Teilzonenplans zwingend gefordert. Dies vor allem aus dem Umstand, "dass die neue Erschliessung die bestehende Zonierung durchschneide und damit die Zweckmässigkeit der heute rechtsgültigen Zonierung in Frage stelle". Das Amt für Raumplanung führe zwar aus, dass die Zonierung für die Ortsplanung zu übernehmen sei, daraus könne nun aber nicht abgeleitet werden, dass der Teilzonenplan zusammen mit der Ortsplanungsrevision aufgelegt werden müsse. Ein Teilzonenplan beschreibe eben gerade eine isolierte Plananpassung für einen definierten Bereich der gesamten Ortsplanung ausserhalb einer Totalrevision. Was die gerügte Einschränkung der Rechtssicherheit bezüglich der Teilzonenplanung anbelangt. Diese sei zu relativieren: Wohl könnten die rechtlichen Gegegebenheiten ändern, was zu unausweichlichen Plananpassungen führen könne. Andere Änderungen stünden nicht im Vordergrund. Wohl werde die Planbeständigkeit im Raumplanungsbericht vom 27. September 2017 relativiert, was weder zu beanstanden noch vom Amt für Raumplanung beanstandet worden sei.

2.6.6 Vorab soll die Forderung der Beschwerdeführer behandelt werden, wonach die Teilzonenplanung nicht vorgängig der Gesamtrevision der Ortsplanung zulässig sei; insbesondere weise die Teilzonenplanung aufgrund der anstehenden Gesamtrevision nicht die erforderliche Planbeständigkeit und somit Rechtssicherheit auf. Im besagten Raumplanungsbericht findet sich der zitierte Vorbehalt: "Zurzeit wird die Ortsplanung der Einwohnergemeinde Balsthal revidiert. Änderungen zur vorliegenden Teilzonenplanung im Rahmen der OP-Revision bleiben vorbehalten; die Rechtssicherheit und Planbeständigkeit sind diesbezüglich relativiert" (a.a.O., S. 9). Wie der Raumplanungsbericht selber ausführt, geht es bei der Relativierung der Planbeständigkeit vorallem um den Fall, dass das Projekt nicht umgesetzt wird. In einem solchen Fall würde die vorliegende Teilzonenplanänderung natürlich obsolet und müsste wieder aufgehoben werden. Wird das Projekt umgesetzt, geht die Teilzonenplanänderung notwendigerweise in der Gesamtrevision auf und kann dadurch obsolet werden. Es sind somit bezüglich Planbeständigkeit zwei Zustände zu unterscheiden: (1) Das Projekt "Verkehrsanbindung Thal" wird realisiert und (2) das Projekt "Verkehrsanbindung Thal" wird nicht realisiert. Im ersteren Fall ist die Rechtssicherheit (im Sinne der Planbeständigkeit) kein Problem, gehen doch die konkreten Änderungen hinreichend aus dem aufgelegten Plan hervor. Im zweiten Fall wird die Teilzonenplanrevision obsolet und kann (muss) aufgehoben werden. In diesem Fall soll die Planbeständigkeit einer erforderlichen Planaufhebung nicht entgegengehalten werden können, was nicht zu beanstanden ist. Nur am Rande sei erwähnt, dass Art. 25a Abs. 2 lit. b RPG natürlich nur die Auflage aller einschlägigen Gesuchsunterlagen verlangt, nicht aber Teilrevisionen per se ausschliesst (so auch die Einwohnergemeinde Balsthal in ihrer Vernehmlassung vom 6. Mai 2019 (Ziff. 2.4, S. 3).

2.6.7 Der Vorhalt der Beschwerdeführer punkto fehlender Rechtssicherheit erweist sich somit als unbegründet. Die Rechtssicherheit ist bezüglich dem Teilzonenplan einzig insofern eingeschränkt, als dass der Teilzonenplan im Falle einer Nichtrealisierung aufgehoben werden muss; ansonsten sind keine Unsicherheiten erkennbar. Aus diesem Grund ist der Sistierungsantrag abzuweisen.

2.6.8 Im Ergebnis stören sich die Beschwerdeführer (konsequenterweise) an der kommunalen Planung, da sie mit der kantonalen Erschliessungsplanung nicht zufrieden sind. Dies geht insbesondere aus Ziff. 17 ff. (S. 10 ff.) hervor, wonach die Beschwerderführerin 2 den Guntenfluhtunnel heute für ihr Grundstücks GB Balsthal Nr. 666 nutze, was nach der Realisierung der Verkehrsanbindung nicht mehr möglich sei. Die Gemeinde

Balsthal habe im Rahmen der Teilzonenplanung eine neue Erschliessung der Gewerbezone Moos vorgeschlagen. Das Amt für Raumplanung habe sich im Vorprüfungsbericht vom 23. Mai 2017 negativ zu diesem Vorschlag geäussert. Dies gefährde die wirtschaftliche Existenz der Beschwerdeführerin 2, könne doch deren Betrieb nicht mehr auf der Parzelle GB Balsthal Nr. 666 fortgeführt werden; sie sei auf die Nutzung des Guntenfluhtunnels für die "betriebsnotwendige Erschliessung" angewiesen.

2.6.9 Es wurde bereits ausgeführt, dass die Eigentümerin der Parzelle GB Nr. 666 nicht mit der bestehenden Erschliessungssituation zufrieden ist. Das Amt für Raumplanung hat in seinem Vorprüfungsbericht vom 23. Mai 2017 dazu ausgeführt: "Gewerbezone Moos: Die Gemeinde Balsthal schlägt eine neue Erschliessung der Gewerbezone Moos (GB Nrn. 666 und 3044) vor. Die Grundstücke liegen in der Gewerbezone II. Nach § 16 Zonenreglement besteht eine Fahrtenbegrenzung für die beiden Parzellen, die offenbar heute nicht eingehalten wird. Das Fahrtenaufkommen führt zu Sicherheitsproblemen mit den ebenfalls im Moos liegenden Freizeitnutzungen. Aus raumplanerischer Sicht ist die angedachte Erschliessung direkt ab der Thalstrasse über die Dünnern zur Parzelle GB Nr. 3044 nicht zu begrüssen. Es wird eine neue Erschliessungsachse geschaffen, die unmittelbar Forderungen nach Einzonungen nach sich ziehen wird. Wir sind der Überzeugung, dass die Sicherheitsprobleme mit Massnahmen auf der Brunnermoosstrasse entschärft werden können. Insbesondere da sie sich auf die Sommermonate konzentrieren. Die Kontrolle der Fahrtenzahl fällt in den Zuständigkeitsbereich der kommunalen Baubehörde. Werden die Begrenzungen tatsächlich überschritten, kann sie Massnahmen zur Reduktion der Fahrten an die Adresse der ansässigen Betriebe verfügen" (a.a.O., S. 3 oben).

2.6.10 Zusammenfassend kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass die Beschwerde gegen die kommunalen Projektelemente der Einwohnergemeinde Balsthal zum Projekt Verkehrsanbindung Thal unbegründet und daher abzuweisen ist. Es ist zweck- und rechtmässig die kommunalen Projektelemente zusammen mit dem (kantonalen) Erschliessungsprojekt zu beschliessen und die Rechtssicherheit wird durch diese - der Gesamtrevision der Ortsplanung zeitlich vorgezogene - Massnahme nicht beeinträchtigt. Bei diesem Verfahrensausgang gehen die Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von total Fr. 2'400.00 je zur Hälfte zu Lasten der Beschwerdeführer 1 und 2 und werden mit den von ihnen geleisteten Kostenvorschüssen von je Fr. 1'200.00 verrechnet. Parteientschädigung ist keine geschuldet.

2.7 Die Planung ist recht- und zweckmässig und kann genehmigt werden.

3. Beschluss

3.1 Einsprachen

3.1.1 Die Einsprachen Nr. 3 (Verena Grolimund-Roth), Nr. 8 (Bouygues E&S Alpiq EnerTrans AG), Nr. 16 (Dyhrberg AG), Nr. 17 und Nr. 20 (Sirius Invest AG) werden zufolge Rückzugs als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

3.1.2 Die Einsprachen Nr. 2 (Tury AG), Nr. 5 (Sarah Marr), Nr. 6 (Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann), Nr. 7 (Matthias Stauffer), Nr. 9 (Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali), Nr. 10 (WWF Solothurn), Nr. 11 (Peter Stephan Eggenschwiler und Ernst Alfred Bräker), Nr. 12 (Eggenschwiler Transporte AG), Nr. 14 (Verkehrs-Club der Schweiz VCS) und Nr. 15 (Bürgerinitiative "läbigi klus") werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

3.2 Die Einsprache Nr. 13 (Konkursmasse 1C Commercial Real Estate AG) wird als gegenstandslos abgeschrieben.

3.3 Es werden keine Kosten für das Einspracheverfahren und die Genehmigung der kommunalen sowie kantonalen Erschliessungsplanungen erhoben.

3.4 Die kantonale Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal, Gesamtprojekt, Bestandteil Genehmigungsinhalt gemäss Ziffer 1 (ohne TZP) wird genehmigt.

3.5 Die beiden Beschwerden von Peter Stephan Eggenschwiler und Ernst Alfred Bräker (Beschwerdeführer 1) sowie der Eggenschwiler Transporte AG (Beschwerdeführer 2), alle vertreten durch Rechtsanwalt Othmar Schmid, gegen die kommunale Teilzonen- und Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

3.6 Die Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von total Fr. 2'400.00 gehen je zu Hälfte zulasten der beiden Beschwerdeführer 1 und 2 und werden mit den von ihnen geleisteten Kostenvorschüssen in der Höhe von je Fr. 1'200.00 verrechnet.

3.7 Die kommunale Teilzonen- und Erschliessungsplanung der Einwohnergemeinde Balsthal Verkehrsanbindung Thal, Gesamtprojekt, Bestandteil Genehmigungsinhalt gemäss Ziffer 1 wird genehmigt.

3.8 Ausnahmebewilligung für die Rodung von Waldareal (Art. 5 WaG):

3.8.1 Dem Gesuchsteller wird unter Auflagen und Bedingungen die Ausnahmebewilligung erteilt, auf GB Balsthal Nrn. 3150 und 3344 zugunsten des Bauvorhabens Verkehrsanbindung Thal 2'863 m^2 Wald zu roden, davon 1'541 m^2 definitiv.

3.8.2 Die Bewilligung ist wie die Plangenehmigung unbefristet.

3.8.3 Der Bewilligungsempfänger hat für die temporäre Rodung flächengleichen Realersatz an Ort und Stelle zu erbringen sowie für die definitive Rodung flächengleichen Realersatz in unmittelbarer Nähe auf GB Ramiswil Nr. 90127 (Koord. 2'612'071, 1'243'075) von 1'541 m^2. Der Rodungsersatz ist bis Ende des Folgejahres nach der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse zu erbringen.

3.8.4 Massgebend für die Rodung und Ersatzaufforstung ist das Rodungsgesuch vom 20. Oktober 2017 sowie der Rodungsplan inkl. Ersatzaufforstung, Situation 1:500 "Los 2: Trassee" (Ingenieurgemeinschaft R. E. F. Klus, Dok.-Nr. 2TK.00581-2-206; dat. 20. Oktober 2017); und orientierend für die Ersatzaufforstung der Rodungsplan 1:1'000 "Scheltenstrasse" (Emch+Berger, Dok.-Nr. TB.034.122.454).

3.8.5 Die Ersatzaufforstungspflicht für die definitive Rodungsfläche ist auf Antrag des Amtes für Wald, Jagd und Fischerei (AWJF) im Grundbuch zu Lasten des betroffenen Grundstückes als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken. Die Kosten des Grundbucheintrages hat det Bewilligungsempfänger zu übernehmen (separate Rechnungsstellung).

3.8.6 Die Ausgleichsabgabe für das Rodungsvorhaben wird auf Fr. 4.00 pro m^2 Rodungsfläche und somit auf total Fr. 11'452.00 festgesetzt.

3.8.7 Bei allen Arbeiten im Waldareal ist den Weisungen des Amtes für Wald, Jagd und Fischerei, Rathaus, 4509 Solothurn (vertreten durch Forstkreis Thal-Gäu; Tel. 062 311 91 31; joshua.huber@vd.so.ch) Folge zu leisten.

3.8.8 Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn der Forstkreis die zu fällenden Bäume angezeichnet hat.

3.8.9 Das Waldareal ausserhalb der freigegebenen Rodungsfläche darf weder beansprucht noch sonst in irgendeiner Form beeinträchtigt werden. Es ist ausdrücklich untersagt, im Wald ohne Bewilligung Bauinstallationen und -pisten zu errichten oder Fahrzeuge, Maschinen, Aushub und Materialien jeglicher Art dauernd oder vorübergehend abzustellen oder zu deponieren.

3.8.10 Nach Bauende sind die beanspruchten Waldflächen sorgfältig wiederherzustellen. Die Ersatzaufforstungen haben mit standortgerechten Baum- und Straucharten und wo möglich und zweckmässig durch Naturverjüngung zu erfolgen. Die wieder hergestellten Waldflächen sind dem Forstkreis zur Abnahme zu melden.

3.8.11 Können die Fristen für die Rodung und Ersatzaufforstung nicht eingehalten werden, ist rechtzeitig vor deren Ablauf eine Fristverlängerung zu beantragen.

3.8.12 Vom AWJF werden keine Gebühren für die waldrechtliche Bewilligung erhoben.

3.8.13 Gestützt auf § 119 Abs. 1 des Gebührentarifs (GT; BGS 615.11) werden dem Bewilligungsempfänger für die Rodungsbewilligung von Wald Abgaben von Fr. 11'452.00 auferlegt (separate Rechnungsstellung durch AWJF).

3.9 Bei 12 Liegenschaften werden die Planungsgrenzwerte gemäss Art. 7 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) auch nach der Realisierung der Lärmschutzmassnahmen überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gewährt werden müssen (Erleichterungsanträge Nr. 1 bis Nr. 12 im Anhang A4.4 des Umweltverträglichkeitsberichts). Es handelt sich um folgende Liegenschaften:

- Solothurnerstrasse Nrn. 45, 47, 49, 51 und 53
- Guntenfluhweg Nrn. 2, 4, 10, 16 und 18
- Wengimattstrasse Nr. 2
- Hunweg Nr. 1a.

3.10 Bei 7 Liegenschaften werden auch die Immissionsgrenzwerte erreicht oder überschritten. Somit sind bei diesen Gebäuden Schallschutzmassnahmen anzuordnen. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:

- Solothurnerstrasse Nrn. 47, 51 und 53
- Guntenfluhweg Nrn. 2, 4, 16 und 18.

3.11 Die gewässerschutzrechtlichen, wasserrechtlichen und fischereirechtlichen Bewilligungen werden für folgende Projektbestandteile im Raum von Oberflächengewässern erteilt:

- Trassee der Entlastungsstrasse innerhalb des theoretischen Gewässerraums des Augstbaches

- Kreisel Thalstrasse innerhalb des Gewässerraums des Augstbaches

- Neubau Dünnernbrücke im Bereich "Hunweg"

- Neubau Viadukt über die Dünnern in der Klus

- Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen AEM Mümliswilerbach

- Werkleitungen im Bereich der AEM Mümliswilerbach.

3.12 Alle im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt (in Kapitel 21 des Umweltverträglichkeitsberichtes summarisch zusammengestellt, in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) bilden integrierende Bestandteile des Vorhabens und sind damit umzusetzen.

3.13 Die Gesuche für die gewässerschutzrechtlichen, wasserrechtlichen und fischereirechtlichen Bewilligungen für den Bau der Werkleitungen der Entlastungsstrasse sowie allfälliger Einleitungsbauwerke im Gewässerraum, für die erforderlichen Einbauten ins Grundwasser, für die Bauarbeiten in der Grundwasserschutzzone S3 der Trinkwasserfassung Grossmatt sowie für die Sonderbauwerke der Strassenentwässerung sind mindestens sechs Monate vor Beginn der entsprechenden Bauarbeiten dem Bau- und Justizdepartement zu Handen des Amtes für Umwelt einzureichen.

3.14 Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, die Auswirkungen der Umfahrungsstrasse auf den Verkehr mit geeigneten Verkehrszählungen zu erfassen. Das Amt für Umwelt wird beauftragt, die Auswirkungen auf die Schadstoffimmissionen mit entsprechenden Messungen zu erfassen. Die Erhebungen sind aufeinander abzustimmen.

3.15 Nördlich des Tunnels Guntenflüeli, entlang des Neumattquartiers, ist die maximale Geschwindigkeit auf 50 km/h zu beschränken.

3.16 Die Bauarbeiten für die Verkehrsanbindung Thal sind zeitlich mit den Bauarbeiten für allfällige Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekte an der Dünnern und am Augstbach zu koordinieren.

3.17 Die Oberaufsicht für die Bau- und Wasserbauarbeiten im Bereich der Oberflächengewässer (Gerinne- und Uferbereiche) liegt beim Amt für Umwelt (Abteilung Wasserbau). Das Amt für Umwelt ist mindestens zwei Wochen im Voraus über den jeweiligen Baubeginn in den verschiedenen Gewässerabschnitten zu orientieren, zu den bzgl. Oberflächengewässern relevanten Bausitzungen sowie zu den Abnahmen der Bauwerke einzuladen und mit den entsprechenden Sitzungsprotokollen zu bedienen.

3.18 Der ordentliche Unterhalt der Bachgerinne, inkl. Ufersicherungen im Bereich der Brückenbauwerke, obliegt dem Amt für Verkehr und Tiefbau.

3.19 Die Pläne des ausgeführten Bauwerkes im Bereich der Oberflächengewässer sind dem Amt für Umwelt (Abteilung Wasserbau) innerhalb von drei Monaten nach erfolgter Abnahme abzugeben (im Doppel).

3.20 Beim Bau der Steinschlagschutznetze sind die bestehenden Exemplare von Alpenkreuzdorn möglichst zu schonen. Die im Bereich des Tunnelportals und der Steinschlag-

schutznetze entfernten Schwarzdorn-Sträucher sind in der unmittelbaren Umgebung zu ersetzen.

3.21 Die Bäume, welche in der Ecke Hofberg / Bahnhofplatz entfernt werden, sind im Bereich der AEM Mümliswilerbach zu ersetzen.

3.22 Der kantonalen Erschliessungsplanung kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zu.

3.23 Der kommunalen Erschliessungsplanung kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zu.

3.24 Bestehende Erschliessungspläne sind aufgehoben, soweit sie der vorliegenden Erschliessungsplanung widersprechen.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrungen

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

Beschwerden gegen die Berechnung der Ausgleichsabgabe können innert 10 Tagen bei der kantonalen Schätzungskommission, Bielstrasse 9, 4502 Solothurn, eingereicht werden.

Kostenrechnung	**Rechtsanwalt Othmar Schmid, 4532 Feldbrunnen** (i.S. Eggenschwiler Peter Stephan, 4710 Balsthal / Bräker Ernst Alfred, 4853 Riken)		
Kostenvorschuss	Fr.	1'200.00	(Fr. 1'200.00 von 1015004 / 054 auf 4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Verfahrenskosten (inkl. Entscheidgebühr)	Fr.	1'200.00	
	Fr.	0.00	

Kostenrechnung	**Rechtsanwalt Othmar Schmid, 4532 Feldbrunnen** (i.S. Eggenschwiler Transporte AG, 4710 Balsthal)		
Kostenvorschuss	Fr.	1'200.00	(Fr. 1'200.00 von 1015004 / 054 auf 4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Verfahrenskosten (inkl. Entscheidgebühr)	Fr.	1'200.00	
	Fr.	0.00	

Beilage

Ergänzende Abklärungen zum Fachgebiet Flora und Fauna (Zipfelfalter und Landschnecken), Sieber Cassina + Partner AG, 29. Mai 2018

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (CS, rk) (2)
Bau- und Justizdepartement/Leiterin Administration (br, Beschwerde Nr. 2019/5)
Bau- und Justizdepartement/Debitorenbuchhaltung
Amt für Verkehr und Tiefbau (bue), mit 2 Dossiers Genehmigungsinhalt (später)
Amt für Raumplanung (2), mit 2 Dossiers Genehmigungsinhalt (später)
Amt für Umwelt
Amt für Finanzen (2), zum Umbuchen
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Wald, Jagd und Fischerei, Abteilung Wald, mit 1 Dossier Genehmigungsinhalt (später)
Amt für Wald, Jagd und Fischerei, Rechnungsführung (zur Rechnungsstellung) (RO2017-011)
Forstkreis Thal-Gäu, Joshua Huber, Schmelzihof, Wengimattstrasse 2, 4710 Klus-Balsthal
Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4601 Olten, mit 1 Dossier Genehmigungsinhalt (später)
Gemeindepräsidium Balsthal, Goldgasse 13, 4710 Balsthal, mit 1 Dossier Genehmigungsinhalt (später)
Gemeinderat Balsthal, Goldgasse 13, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Bauverwaltung Balsthal, Goldgasse 13, 4710 Balsthal
Roja Interieur & Design GmbH, Thomas Fluri, Solothurnerstrasse 44, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Dr. iur. Michel Czitron, Rechtsanwalt, Rüdigerstrasse 17, 8045 Zürich **(Einschreiben)**
Verena Grolimund-Roth, Ulrichenweg 12, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Esther und Hans Martin Diener-Rutschmann, Einschlagweg 14, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Sarah Marr, Neumattstrasse 3, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Josef, Shyrlei, Livio und Roger Achermann, Guntenfluhweg 18, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Matthias Stauffer, Guntenfluhweg 9, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Bouygues E&S Alpiq EnerTrans AG, Oltnerstrasse 61, 5013 Niedergösgen **(Einschreiben)**
Rustem, Luljete, Besarta, Egzona und Artan Xhemali, Guntenfluhweg 26, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
WWF Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn **(Einschreiben)**
Othmar Schmid, Rechtsanwalt, Steinenbergstrasse 14, 4532 Feldbrunnen-St. Niklaus **(Einschreiben)**
Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn **(Einschreiben)**
Bürgerinitiative "läbigi klus", Postfach, 4710 Balsthal **(Einschreiben)**
Andreas Ehrsam, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 66, 4600 Olten **(Einschreiben)**
BSB + Planer, Ingenieure + Planer, Urs Schor, Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt:

Balsthal: Genehmigung kantonale Erschliessungsplanung Verkehrsanbindung Thal, Gesamtprojekt und Umweltverträglichkeitsbericht)

Der Beschluss des Regierungsrates, der Umweltverträglichkeitsbericht und der Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt werden in der Zeit vom 3. April 2020 bis 17. April 2020 beim Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Zimmer Nr. 116, 4509 Solothurn, zur Einsichtnahme aufgelegt (Art. 20 Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Wer zur Beschwerdeführung berechtigt ist, kann innerhalb von 10 Tagen gegen den Entscheid des Regierungsrates beim kantonalen Verwaltungsgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde einreichen. Die Beschwerdeschrift ist mindestens im Doppel einzureichen und hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.