

Regierungsratsbeschluss

vom 27. Juni 2022

Nr. 2022/1042

Deitingen: Subingen-, Derendingen-, Wangen-, Luterbach- und Bahnhofstrasse, Lärmschutz Strassenlärm, Lärmsanierungsprojekt (LSP) / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Gestützt auf Artikel 13 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) müssen bestehende Strassenzüge, welche durch ihren Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der massgebenden Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat aus diesem Grund ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) betreffend Derendingen-, Wangen-, Luterbach- und Bahnhofstrasse in Deitingen ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 10. Oktober 2018, das Amt für Raumplanung (ARP) am 4. Mai 2018 sowie die Einwohnergemeinde Deitingen am 14. November 2018 zugestimmt.

Der Bericht lag vom 23. August 2021 bis 21. September 2021 öffentlich auf. Innert der Auflagefrist erhoben folgende Parteien Einsprache:

- Einsprache Nr. 01: B. und M. Schwaller-Isler, Wangenstrasse 31, 4543 Deitingen
- Einsprache Nr. 02: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn.

2. Erwägungen

2.1 Behandlung der Einsprachen

Während der Auflagefrist kann jedermann, der von einem Nutzungsplan besonders betroffen ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c i.V.m. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG; BGS 711.1). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d PBG).

Das Einspracheverfahren ist grundsätzlich kosten- und entschädigungslos (§ 37 Abs. 1 und § 39 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen, VRG; BGS 124.11). Im vorliegenden Verfahren sind deshalb weder Kosten noch Parteientschädigungen aufzuerlegen oder zuzusprechen.

Vereine und Verbände sind zur Einsprache legitimiert, wenn es sich um beschwerdeberechtigte Organisationen nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) oder nach dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) handelt (vgl. Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen, VBO; SR 814.076). Nach kantonalem Recht sind zur Einsprache Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen legitimiert, welche sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache

gegründet wurden (§ 16 PBG). Ferner können Vereine oder Verbände Einsprache erheben, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind (sog. egoistische Verbandsbeschwerde):

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

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

2.1.1 Einsprache Nr. 01: B. und M. Schwaller-Isler, Deitingen

Die Einsprecher haben Bedenken bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprojektes speziell bei den Belagsarbeiten. Aufgrund früherer Bauarbeiten in der Umgebung der Einsprecher wurden Fundamentabsenkungen und Rissbildungen festgestellt, welche durch die Einsprecher selber behoben und auch bezahlt wurden. Um weitere solche Schäden zu vermeiden oder eine allfällige Kostenfolge zu definieren, ist vor den Bauarbeiten eine Bestandesaufnahme durchzuführen. Die Kosten dieser Aufnahmen sowie die Folgekosten sind von der Bauherrschaft zu übernehmen.

Grundsätzlich ist die Umsetzung des Lärmsanierungsprojektes nicht Gegenstand des Lärmsanierungsberichtes. Die rechtzeitige Anmeldung der Bedenken für allfällige Schäden früherer Bauvorhaben ist indessen sinnvoll. Das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Verkehr und Tiefbau, wird die Projektleitung frühzeitig über die Wünsche der Einsprecher informieren und die vorgängigen Abklärungen in die Ausschreibung des Ingenieurbüros integrieren.

Die Einsprache von B. und M. Schwaller-Isler wird auf ein anderes Verfahren verwiesen. Sie ist somit gemäss den oben erwähnten Erwägungen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.1.2 Einsprache Nr. 02: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Solothurn

Der VCS stellt folgende Anträge:

1. Das Projekt sei zurückzuweisen.
2. Die Strassenbeläge SDA 4-12 sei generell überall einzubauen. Insbesondere auch an der Derendingen- und Wangenstrasse.
3. Beim Kreisel muss der Beschleunigungslärm mit Massnahmen verhindert werden.
4. Anwenden der Vollzugshilfe Tempo 30 von 2014: Die Beurteilung, insbesondere im Bereich des Kreisels sowie auf der zentral gelegenen Wangenstrasse bis zur Einmündung Öschbachstrasse, muss überarbeitet werden.
5. Die Erleichterungen sind nicht zu tolerieren und das Sanierungsprojekt sei mit Massnahmen zu optimieren, um möglichst alle betroffenen Personen vor Strassenlärm zu schützen.

Für die Erteilung von Erleichterungen wird vorausgesetzt, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft worden sind. Das vorliegende LSP Deitingen erfülle diese Anforderungen insbesondere im Abschnitt Kreisel und Wangenstrasse nicht.

Mit dem Einbau von SDA 4-12 Belägen könnten bei sieben weiteren Liegenschaften auf Erleichterungen verzichtet werden. Zudem könnten bei fünf Liegenschaften der Immissionsgrenzwert (IGW) in der Nacht eingehalten werden.

Es treffe zu, dass im Kreisel die Geschwindigkeit kleiner als 30 km/h sei. Jedoch der durch das Beschleunigen nach dem Kreisel zusätzlich verursachte Lärm sei nicht berücksichtigt worden. Es seien hier lärmreduzierende Massnahmen abzuleiten. Nötigenfalls Geschwindigkeitsreduktionen in (einzelnen) anschliessenden Strassen anzuordnen.

Bei der Wangenstrasse handle es sich um das Dorfzentrum. Gerade auf Grund der kurvenreichen Strasse eigne sich die Einführung einer Temporeduktion. Dies ergäbe eine gleichmässige Fahrt ohne lärmverursachende Beschleunigungen. Mit Tempo 30 würden zwei weitere Objekte unter den IGW fallen und zudem würde die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende auf der kurvenreichen Wangenstrasse erhöht werden.

Erleichterungen seinen Ausnahmegewilligungen ("Ultima Ratio") und verlangen einer gründlichen Abklärung aller möglichen Massnahmen, wozu auch eine Temporeduktion gehöre.

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

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

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

Im Bereich des Dorfzentrums auf der Wangenstrasse sind in der letzten Zeit bereits Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen worden:

- Provisorische Mittelinsel beim Fussgängerstreifen Knoten Wangen- / Schulhausstrasse
- Abbiege- und Querungshilfe für Velofahrende beim Knoten Wangen- / Schulhausstrasse

- Neue Fussgängerstreifen bei der Käserei- und Balmstrasse
- Trottoirüberfahrt bei der Baschistrasse
- Im Jahr 2022 sollen bei zwei Fussgängerstreifen auf der Derendingenstrasse Mittelinseln realisiert werden.

Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012 Alpnachstad wird für die Gewährung von Erleichterungen vorausgesetzt, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Mit der Vollzugshilfe für die Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten (welche bereits vom Verwaltungsgericht als sinnvolle Grobanalyse taxiert wurde) wurden die einzelnen Strassenabschnitte auf den Grundsatz der Zweck- und Verhältnismässigkeit geprüft.

Dabei wurde in der Schlussbeurteilung festgestellt, dass auf allen Teilstrecken die Einführung von Tempo 30 im Rahmen der Lärmsanierung weder zweck- noch verhältnismässig ist.

Für die lärmtechnische Beurteilung von Kreiseln wurde der Leitfaden Strassenlärm des BAFU (Vollzugshilfe für die Sanierung vom Dezember 2006 [4], Schguanin G. und T. Ziegler, Umwelt-Vollzug Nr. 0637, Bundesamt für Umwelt) sowie die Vollzugshilfe 3.21 des Cercle Bruit (Lärmtechnische Ermittlung bei Knoten und Kreiseln) verwendet. Dabei werden Zuschläge für die Störwirkung (auch wenn im Leq keine Veränderung angezeigt wird) bis zu 100 m ab dem Kreisell addiert. Kreuzungen mit einer Lichtsignalanlage haben eine deutlich höhere Störwirkung. Aufgrund der Situation in Deitingen (Kurven) dürften aber Beschleunigungen wesentlich geringer ausfallen, als im Bericht ausgewiesen worden sind.

Der Kanton Solothurn hat im Rahmen der Einsprachen der ERO in Olten eine grössere Studie (Grolimund + Partner AG, Bern, vom 24. Oktober 2007) durchgeführt. Dabei ging es um die Beantwortung von möglichen Lärmzunahmen bei Pfortneranlagen und Bushaltestellen auf der Fahrbahn durch Brems- und Anfahrtsbeziehungen. Die Schlussfolgerungen dieses Berichtes können auch auf allfällige Brems- und Anfahrtsbeziehungen bei Kreiseln übertragen werden:

- Der Mittelungspegel Leq im Bereich einer Pfortneranlage ist tendenziell etwas leiser als die Situation bei "freier Fahrt" auf beiden Fahrspuren.
- Die Lärmberechnung mit durchgehend "freier Fahrt" unter Berücksichtigung der signalisierten Geschwindigkeit ergibt tendenziell etwas lautere Lärmbelastungen als die Messungen.
- Zur Berücksichtigung der gegenüber der "freien Fahrt" veränderten Geräuschcharakteristik empfehlen wir in Anlehnung an das Kap. 4.4 des Leitfadens Strassenlärm von BAFU / ASTRA für den Rückstaubereich eine Pegelkorrektur von +1 dBA anzuwenden.

Seit längerer Zeit verwendet der Kanton Solothurn in lärmvorbelasteten Gebieten immer einen lärmdämmenden Belag. Dabei wird entweder ein SDA 8-12 oder ein SDA 4-12 verwendet. Die Anwendung des jeweiligen Belagstyps geschieht aufgrund von wirtschaftlichen Gesichtspunkten, der Verhältnismässigkeit und der Anzahl betroffener Personen. Der SDA 4-12 hat einen spürbar besseren lärmschützerischen Effekt, die Langlebigkeit ist aber auch kürzer als bei einem SDA 8-12 Belag. Somit ist es immer ein Abwägen bei der Verwendung des Belages.

Bei den meisten Strassenteilstücken wurde ein SDA 4-12 Belag definiert. Dort, wo aber keine Lärmgrenzwertüberschreitungen vorliegen, wird ein SDA 8-12 Belag eingebaut.

Im Bericht ist die Definition der Belagsart bei der Bahnhofstrasse unklar. Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat sich entschieden, auch auf der Bahnhofstrasse einen SDA 4-12 Belag einzubauen. Im Bericht ist auch die Wirkung eines SDA 4-12 Belages auf der Bahnhofstrasse berücksichtigt worden.

Somit verbleiben nur die Wangen- und die Derendingenstrassen, welche mit einem SDA 8-12 Belag saniert werden. Auf der Wangenstrasse sind sechs Gebäude betroffen, wobei ein Gebäude in nächster Zeit abgebrochen wird. Von diesen sechs Gebäuden befinden sich drei Gebäude im engeren Dorfzentrum, welches bereits mit baulichen Massnahmen verkehrsberuhigt worden ist. Ein Gebäude befindet sich ausserhalb der Bauzone im Bereich von 80 km/h.

Bei der Derendingenstrasse sind es ebenfalls sechs Gebäude mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen, welche nach der Sanierung mit einem SDA 8-12 Belag übrigbleiben. Vier Gebäude liegen im Bereich des neuen Kreisels. In diesem Bereich bringt auch ein SDA 4-12 Belag nicht die gleiche Wirkung, da im Kreisel die Geschwindigkeit im Bereich von 30 km/h liegt. Zudem werden Kreisel aufgrund der kürzeren Lebensdauer und der Beanspruchung durch den Verkehr nicht mittels einem bituminösen Belag, sondern mit einem speziell leisen Beton ausgeführt.

Bei beiden längeren Strassenteilstücken ist somit die Verwendung des etwas lautereren, aber dafür robusteren und langlebigeren Belages wirtschaftlich sinnvoll.

Die Fristen für die Belagssanierungen werden im Beschluss festgelegt.

Die Einsprache des VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist demnach abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

2.2 Feststellung von Amtes wegen

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

3. Beschluss

- 3.1 Die Einsprachen von B. und M. Schwaller-Isler, Deitingen (Nr. 01), und des Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Solothurn (Nr. 02), werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.2 Verfahrenskosten werden keine erhoben.
- 3.3 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Subingen-, Derendingen-, Wangen-, Luterbach- und Bahnhofstrasse in Deitingen, vom Ingenieurbüro G+P AG, Deitingen, vom 15. Juni 2021, wird genehmigt.
- 3.4 Als Sanierungsmassnahmen an der Quelle sind folgende Belagssanierungen vorgesehen:

Auf einem Strassenteilstück auf der Derendingenstrasse wurde bereits im Jahr 2019 ein SDA 8-12 Belag eingebaut. Ein weiterer Teil auf der Derendingenstrasse (im Bereich der Kreuzung Bahnhofstrasse) wird im Jahr 2023 mit einem SDA 8-12 Belag versehen.

Die Bahnhofstrasse und der südliche Teil der Luterbachstrasse werden im Jahr 2024 mit einem SDA 4-12 Belag saniert. Beim nördlichen Teil der Luterbachstrasse wird im Jahr 2025 ein SDA 4-12 Belag eingebaut. Die Subingenstrasse erhält im Jahr 2027 einen SDA 4-12 Belag. Der westliche Teil der Derendingenstrasse werden im Jahr 2029 mit einem SDA 8-12 Belag und die Wangenstrasse im Jahr 2027 mit einem SDA 8-12 Belag saniert.

3.5 Bei 18 Liegenschaften und bei zwei unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Die Begründungen sind in den Erleichterungsanträgen für die jeweiligen Liegenschaften im Bericht aufgeführt. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:

- Derendingenstrasse Nrn. 1, 2, 8, 11, 13, und 15
- Subingenstrasse Nrn. 2, 3 und 15
- Luterbachstrasse Nr. 5
- Stöcklimattstrasse Nr. 1a
- Hintere Kirchgasse Nr. 5
- Wangenstrasse Nrn. 2, 3, 7, 28, 32 und 40
- Parzellen Nrn. 1002 und 1006.

3.6 Bei keiner Liegenschaft werden auch nach der Sanierung die Alarmwerte erreicht oder überschritten. Somit sind bei keinem dieser Gebäude Schallschutzmassnahmen gemäss Artikel 15 LSV anzuordnen.

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



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

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

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (mur/zea)

Amt für Raumplanung

Kreisbauamt I, Langfeldstrasse 34, 4528 Zuchwil

Gemeindepräsidium Deitingen, Wangenstrasse 1, 4543 Deitingen

Bauverwaltung Deitingen, Wangenstrasse 1, 4543 Deitingen

B. und M. Schwaller-Isler, Wangenstrasse 31, 4543 Deitingen **(Einschreiben)**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn
(Einschreiben)

Amt für Verkehr und Tiefbau (zea) (z. Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: "Deitingen: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Subingen-, Derendingen-, Wangen-, Luterbach- und Bahnhofstrasse")