

Regierungsratsbeschluss

vom 21. Februar 2023

Nr. 2023/217

Dulliken: Lärmsanierungsprojekt (LSP) betr. Niederämterstrasse, Gösgerstrasse, Bodenackerstrasse, Bahnhofstrasse, Dorfstrasse, Lehmgrubenstrasse und Wilerweg / Behandlung der Einsprache

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 Niederämterstrasse, Gösgerstrasse, Bodenackerstrasse, Bahnhofstrasse, Dorfstrasse, Lehmgrubenstrasse und Wilerweg in Dulliken ausarbeiten lassen. Dem Projekt haben das Amt für Umwelt (AfU) am 8. September 2016, das Amt für Raumplanung (ARP) am 27. Mai 2016 sowie die Einwohnergemeinde Dulliken am 21. Juni 2016 zugestimmt. Aufgrund diverser Strassenausbauprojekte musste das Lärmsanierungsprojekt immer wieder den neuen Gegebenheiten und Randbedingungen anpasst werden, so dass die Auflage schlussendlich erst im Jahr 2020 erfolgen konnte.

Der technische Bericht vom 4. Januar 2016, revidiert am 25. Januar 2018, lag vom 20. Januar 2020 bis 19. Februar 2020 öffentlich auf. Innert der Auflagefrist erhob folgende Partei Einsprache:

- Einsprache Nr. 01: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, Postfach 804, 4501 Solothurn.

Auf die Einsprache des VCS hin wurde der technische Bericht überarbeitet. Im überarbeiteten technischen Bericht vom 23. September 2022 wurden die Berichtsstruktur angepasst, der flächendeckende Einbau des lärmmindernden Belags des Typs SDA 4-12 auf der Niederämterstrasse im Innerortsbereich berücksichtigt und der Belagstyp und das Einbaujahr definiert. Weiter wurden die Verkehrsgrundlagen, welche ursprünglich auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2010 basierten und insbesondere für die Niederämterstrasse sowie die Bodenacker- / Gösgerstrasse unplausible und zu hohe Verkehrszahlen zeigten, basierend auf dem GVM 2015 aktualisiert.

Nachdem insgesamt die Lärmbelastungen aufgrund der tieferen Verkehrsbelastung und des akustisch wirksameren Belags tiefer als diejenigen im ursprünglichen Lärmsanierungsprojekt lagen, wurde auf eine Neuauflage verzichtet, jedoch wurde die Anpassung dem VCS am 12. Oktober 2022 zur Kenntnis gebracht.

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). Der VCS erfüllt die Voraussetzungen, weshalb auf die frist- und formgerechte Einsprache einzutreten ist. Zur Begründung der Rechtsbegehren wird auf die Akten verwiesen, soweit im Folgenden nicht ausdrücklich darauf Bezug genommen wird.

2.2 Einsprache Nr. 01: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Solothurn

Der VCS stellt folgende Anträge:

1. Das Projekt sei zurückzuweisen und eine Lärmsanierung gemäss bundesrechtlichen Vorschriften zu planen.
2. Der technische Bericht sei zu überarbeiten.
3. Die Lärmsanierung sei vor allem mit zusätzlichen Massnahmen an der Quelle, insbesondere auch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, umzusetzen.
4. Die Erleichterungen sind nicht zu tolerieren und das Sanierungsprojekt sei mit Massnahmen zu optimieren, um möglichst alle betroffenen Personen vor Strassenlärm zu schützen.
5. Die Sanierungsmassnahmen in Dulliken sollen verbindlich dargelegt werden. D.h. an welchen Strassenabschnitten welche Massnahmen bis zu welchem Zeitpunkt ausgeführt werden.

2.2.1 Überarbeitung des technischen Berichts

Der VCS bringt vor, dass Pläne mit den Angaben zum IST-Zustand der aktuellen Lärmsituation fehlen würden. Auch Pläne mit dem Beurteilungshorizont, falls keine Massnahmen ergriffen würden, gebe es nicht. Zudem sei die Kostenzusammenstellung verwirrend und nicht nachvollziehbar (Rz. 4 - 9 der Einsprache vom 18. Februar 2020). Des Weiteren seien im Bericht nur vage Angaben zum Ausführungsstermin der Sanierungsmassnahmen gemacht worden. Für keinen Strassenabschnitt würde ein verbindlicher Endtermin feststehen (Rz. 43 - 45 der Einsprache vom 18. Februar 2020).

Aus dem technischen Bericht vom 25. Januar 2018 und auch demjenigen vom 23. September 2022 ist ersichtlich, welche Lärmbelastungen im aktuellen Zustand, im Zustand ohne sowie mit Massnahmen vorliegen resp. prognostiziert werden. Es ist in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar, welche weiteren Unterlagen bzw. Pläne ins LSP Einzug finden sollten.

Wie der VCS jedoch richtig erkannt hat, sind im technischen Bericht vom 25. Januar 2018 unterschiedliche Gesamtkosten aufgeführt worden. Im technischen Bericht vom 23. September 2022 wurden die Angaben angepasst. Die Subventionen seitens des Bundes in der Höhe von Fr. 611'600.00 unter Ziff. 6.7 und in der Beilage sind indes deckungsgleich. Die Kosten des Kantons belaufen sich auf Fr. 346'000.00 (Projektierung: Fr. 175'000.00; Schallschutzfenster: Fr. 171'000.00) und sind im technischen Bericht vom 23. September 2022, S. 15 Ziff. 6.7 wiederzufinden.

Des Weiteren wurde im technischen Bericht vom 23. September 2022, S. 15 Ziff. 6.8 der Zeithorizont festgelegt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Jahr und auf welchen Abschnitten die Massnahmen (Strassenbeläge SDA 4-12 und SDA 8-12 sowie Tempo 30 Einführung) ergriffen werden. Es wird auch darauf aufmerksam gemacht, dass die Massnahmen an den Gebäuden (Einbau Schallschutzfenster) zum aktuellen Zeitpunkt bereits allesamt umgesetzt wurden (siehe auch Ziff. 3.4 des Dispositivs des vorliegenden Beschlusses).

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit der Zustellung des aktualisierten technischen Berichts an den VCS dem Anspruch auf rechtliches Gehör Genüge getan wurde. Aufgrund der festgestellten tieferen Lärmbelastungen im Vergleich zum ursprünglichen technischen Bericht bedurfte es keiner nochmaligen Auflage.

Auch wenn sich der VCS nur zum ursprünglichen technischen Bericht geäußert hat, können seine materiellen Einwände gegen das LSP auf Grundlage des aktualisierten technischen Berichts überprüft werden.

2.2.2 Zusätzliche Massnahmen an der Quelle / Temporeduktion / Erleichterungen

Der VCS bringt vor, dass gemäss dem technischen Bericht die Immissionsgrenzwerte im Beurteilungszeitpunkt ohne Massnahmen bei 123 Liegenschaften sowie bei 22 nicht überbauten Parzellen überschritten würden. Auch nach der Ausführung der vorgeschlagenen Massnahmen und der Sanierung würden die Immissionsgrenzwerte noch bei 97 Liegenschaften und 17 Bauparzellen und der Alarmwert bei 24 Liegenschaften überschritten sein. Bei nur 26 Gebäuden lägen die Werte nicht mehr über dem Immissionsgrenzwert bzw. bei nur sieben Gebäude nicht mehr über dem Alarmgrenzwert. Um dem entgegenzuwirken, schlägt der VCS vor, es solle zusätzlich zur weiteren Sanierung eine Temporeduktion auf 50 km/h in den Abschnitten, sobald links oder rechts Gebäude stünden, eingeführt werden. Wo heute der Wechsel von 80 km/h auf 60 km/h sei, wäre der Wechsel von 60 km/h auf 50 km/h und der Wechsel 60 km/h auf 80 km/h in Richtung Däniken bis auf die Höhe der Autohandlung AMAG zu verschieben. Auch bei der Bodenacker- und Gösgerstrasse spreche der Technische Bericht vom 25. Januar 2018 eigentlich klar für eine Tempo-30-Strecke. Entlang der Bahnhof- und Dorfstrasse gebe es nur im Kreuzungsbereich zur Niederämterstrasse Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Dieser Bereich würde ebenfalls von den zusätzlichen Massnahmen zur Lärminderung entlang der Niederämterstrasse profitieren (Rz. 4 - 36 der Einsprache vom 18. Februar 2020). Erleichterungen seien bei 97 Liegenschaften und 17 Bauparzellen beantragt worden. Erleichterungen seien jedoch Ausnahmebewilligungen und würden nach einer vorgängigen gründlichen Abklärung aller möglichen Massnahmen verlangen, wozu auch Temporeduktionen gehören würden (Rz. 43 ff. der Einsprache vom 18. Februar 2020).

Nach Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (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 Verkehrsregelnverordnung (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.

Erleichterungen für Sanierungen werden gewährt, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde und überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 14 Abs. 1 LSV). Gemäss Urteil 1C_74/2012 vom 19. Juni 2012 E. 3.1 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 der Niederämterstrasse die Einführung von Tempo 30 im Rahmen der Lärmsanierung weder zweck- noch verhältnismässig ist.

Als Massnahme an der Quelle sei gemäss dem technischen Bericht vom 23. September 2022, S. 11, Ziff. 6.1, auf sämtlichen untersuchten Kantonsstrassenabschnitten flächendeckend der Einbau eines lärmindernden Belags des Typs SDA 4-12 und Typs SDA 8-12 vorgesehen. Auf dem Wilerweg / der Lehmgrubenstrasse sei zudem örtlich (von Dorfeinfahrt West bis zur Einmündung Engelbergstrasse) die Einführung von Tempo 30 vorgesehen resp. bereits in Realisation. Die Grobklärungen einer abweichender Geschwindigkeit (z.B. 30 km/h statt 50 km/h) hätten ergeben, dass eine Temporeduktion auf 30 km/h entweder nicht zweckmässig sei oder sie sich aufgrund der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht aufdränge. Beim Abschnitt 1 (Niederämterstrasse, km 4990+20 bis km 5040+162, Anhang 4.3.1) könnte durch die Temporeduktion der Lärmpegel um 1 dBA und die Immissionsgrenzwertüberschreitungen lediglich bei 4 Gebäuden reduziert werden. In Abschnitt 2 (Niederämterstrasse, km 5040+162 bis km 5160+6, Anhang 4.3.2) sei eine Temporeduktion mit keinen verhältnismässigen flankierenden Massnahmen durchsetzbar, da die Niederämterstrasse an einen Abschnitt mit Tempo 80 grenze und verkehrsorientierten Charakter habe. Im Rahmen der Projektierung der Niederämterstrasse sei von Seiten AVT eine Reduktion der Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h vorgeschlagen worden. Der Gemeinderat wünsche aber die Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitssignalisation von 60 km/h. Bei Abschnitt 3 (Bodenacker- / Gösgerstrasse, km 00+10 bis km 40+47, Anhang 4.3.3) und Abschnitt 4 (Bahnhof- / Dorfstrasse, km 260+184 bis km 380+9, Anhang 4.3.4), bei denen ein

SDA 8-12 Belag eingebaut sei, und bei Abschnitt 5 (Wilerweg / Lehmgrubenstrasse, km 180+114 bis km 260+184, Anhang 4.3.5), bei dem sowohl ein SDA 4-12 Belag eingebaut als auch Tempo 30 eingeführt werde, seien die Immissionsgrenzwerte überall eingehalten, mit Ausnahme des Kreuzungsbereichs zur Niederämterstrasse im Abschnitt 4.

Im ursprünglichen LSP aus dem Jahr 2016 bzw. 2018 sind im Beurteilungszustand (ohne Massnahmen) 123 Gebäude und 22 Bauparzellen von den Überschreitungen betroffen. Gemäss dem technischen Bericht vom 23. September 2022 weisen die für den Beurteilungszustand (Jahr 2015 ohne Massnahmen) berechneten Beurteilungspegel indes bei 88 resp. 90 Gebäuden und 11 Bauparzellen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts auf. Die Reduktion der Überschreitungen ist auf die neuen Verkehrszahlen zurückzuführen (technischer Bericht vom 23. September 2022, S. 10, Ziff. 5.4 bzw. S. 2, Ziff. 2). Nach den geplanten Massnahmen sind bei 45 Liegenschaften und 7 Bauparzellen weiterhin die Immissionsgrenzwerte überschritten (nach dem ursprünglichen technischen Bericht vom 25. Januar 2018, S. 12, Ziff. 3.4 waren es noch 97 Gebäude und 17 Bauparzellen). Im Abschnitt 1 sind davon 20 Gebäude und 4 Bauparzellen, im Abschnitt 2 25 Gebäude und 2 Bauparzellen und im Abschnitt 3 eine Bauparzelle betroffen. Bei 4 Liegenschaften werden auch die Alarmwerte überschritten (technischer Bericht vom 23. September 2022, S. 13 f., Ziff. 6.4 und Anhang 5.3).

Bei einer Temporeduktion auf 30 km/h im Abschnitt 1 könnten die Immissionsgrenzwerte lediglich bei 4 Gebäuden mit 12 Anwohnern reduziert werden. Der Nutzen der Massnahme ist als gering zu erachten. Zudem handelt es sich bei der Niederämterstrasse um eine Strasse mit verkehrorientiertem Charakter. Eine Temporeduktion verfehlt folglich den Zweck zur Eindämmung der Immissionsgrenzwertüberschreitung.

Im Abschnitt 2 grenzt die Niederämterstrasse an einen Abschnitt mit Tempo 80. Dadurch ist die vom VCS verlangte Temporeduktion auf 30 km/h kaum umsetzbar. Die Gefahr besteht, dass die signalisierten Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden und es zu Störungswirkungen durch Beschleunigungsvorgänge kommt. Eine Tempo 30-Zone steht nicht im Verhältnis zur Verkehrssicherheit. Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h beträgt die theoretische Pegelminderung ca. 1.1 dBA, was als objektiv nicht oder kaum wahrnehmbare Lärminderung eingestuft werden kann. Auch der Nutzung einer Verlegung der Signalisation 80 km/h zum Autohandel AMAG (GB Dulliken Nr. 182) ist als marginal einzustufen und deshalb unverhältnismässig. Im Bereich, bei dem die Höchstgeschwindigkeit bei 80 km/h liegt, sind lediglich 6 Liegenschaften und eine unüberbaute Parzelle von den Grenzüberschreitungen betroffen. Die Liegenschaften befinden sich in der Industrie- und Gewerbezone, in welcher neben Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe nur betriebsnotwendige Wohnungen erlaubt sind.

Entlang des Strassenabschnitts 3 sind keine Liegenschaften mit Immissionsgrenzwerten vorhanden, lediglich eine unüberbaute Bauparzelle. Daher drängt sich die Einführung von Tempo 30 nicht auf.

In Anbetracht der vorangegangenen Ausführungen sind das geplante Lärmsanierungsprojekt und die Erleichterungen für 45 Liegenschaften und 7 Bauparzellen recht- und zweckmässig. Die Einsprache ist demnach abzuweisen.

2.3 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 Einsprache des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn (Nr. 01) wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
- 3.2 Für das Einspracheverfahren werden keine Kosten erhoben und keine Parteientschädigungen gesprochen.
- 3.3 Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Niederämterstrasse, Gösgerstrasse, Bodenackerstrasse, Bahnhofstrasse, Dorfstrasse, Lehmgrubenstrasse und Wilerweg in Dulliken, vom Büro Sinus AG, Sempach Station, vom 23. September 2022, wird genehmigt.
- 3.4 Als Sanierungsmassnahmen an der Quelle sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Jahr	Massnahme	Strasse / Abschnitt
2023	SDA 4-12	Niederämterstrasse Liegenschaft Niederämterstrasse 40 bis Liegenschaft Bahnhofstrasse 2
2025	SDA 4-12	Niederämterstrasse Liegenschaft Niederämterstrasse 74 bis Liegenschaft Bodenackerstrasse 37
2030	SDA 4-12	Niederämterstrasse Liegenschaft Niederämterstrasse 1 bis Liegenschaft Rosengasse 2
2022	SDA 4-12 + T30	Wilerweg und Lehmgrubenstrasse
2023	SDA 8-12	Dorf- und Bahnhofstrasse

Entlang der Gösgerstrasse (Abschnitt Dammweg 1 bis Dorfeinfahrt Nord) wurde bereits im Jahr 2018 ein lärmindernder Belag des Typ SDA 8-12 eingebaut.

- 3.5 Bei 45 Liegenschaften und bei 7 unüberbauten, aber erschlossenen Parzellen werden die Immissionsgrenzwerte auch nach der Sanierung überschritten, sodass für diese Liegenschaften Erleichterungen gemäss Artikel 14 der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV; SR 814.41) gewährt werden müssen. Die Begründungen sind in den Erleichterungsanträgen für die jeweiligen Liegenschaften im Bericht aufgeführt. Es handelt sich um folgende Liegenschaften:
- Niederämterstrasse Nrn. 1, 11, 17, 19, 41, 43, 45, 47, 49, 78a, 82, 78b, 72, 54, 26, 16, 14, 10, 2 und 8
 - Im Schäfer Nrn. 1 und 24
 - Grundstrasse Nrn. 2 und 4
 - Bodenackerstrasse Nrn. 79, 69, 53, 51, 39a und 39
 - Bielackerstrasse Nrn. 1 und 2
 - Postgasse Nr. 1
 - Jurastrasse Nrn. 1, 3, 7, 21, 23, 31 und 5
 - Aegertenstrasse Nrn. 1 und 2

- Feldstrasse Nr. 1
 - Neumattstrasse 32
 - Rosengasse 2
 - Parzellen Nrn. 11, 19, 400, 139, 8, 1078, 2408.
- 3.6 Bei 4 Liegenschaften wird der Alarmwert auch nach der Sanierung erreicht resp. überschritten. Es sind dies die Liegenschaften Niederämterstrasse Nrn. 1, 16, 14 und 10. Bei diesen Gebäuden wurden Schallschutzmassnahmen am Gebäude gemäss Art. 15 LSV bereits realisiert.
- 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 beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Amthaus 1, 4502 Solothurn, Beschwerde geführt werden. Diese hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
 Amt für Verkehr und Tiefbau (kin/zea)
 Amt für Raumplanung
 Kreisbauamt II, Obere Dünnerstrasse 20, 4612 Wangen bei Olten
 Gemeindepräsidium Dulliken, Alte Landstrasse 3, 4657 Dulliken
 Bauverwaltung Dulliken, Alte Landstrasse 3, 4657 Dulliken
 VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn
(Einschreiben)

Amt für Verkehr und Tiefbau (som) (z.Hd. Staatskanzlei für Publikation im Amtsblatt: «Dulliken: Genehmigung Lärmsanierungsprojekt (LSP) der Niederämterstrasse, Gösgerstrasse, Bodenackerstrasse, Bahnhofstrasse, Dorfstrasse, Lehmgrubenstrasse und Wilerweg»)